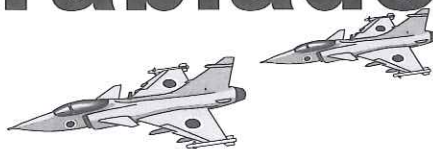




Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2011



Ur innehållet:

**Teleservicebas Syd
Drivmedelstjänst
U-137
Tävlingsidrott
Ett människoöde**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2011. Årgång 6.

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.

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

| | |
|---------------------|------------|
| Ulf Wiberg | 0457-30135 |
| Gunnar Mossberg | 0457-20390 |
| Boo-Walter Eriksson | 0457-26923 |
| Sigvard Forsberg | 0457-81272 |
| Herbert Lindblom | 0457-31102 |

Teknisk rådgivning
Ewa Anbrand

Grafisk produktion
Ewa Anbrand

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida
www.f17kamratforening.se

Såväl text som bilder från läsekretsen är mycket välkomna. Skicka gärna in ditt material via e-post eller brev.

Omslagsbilden visar JA37 i högsta startberedskap på Kosta-basen. Klargöring och beredskapshållning sker under väderskydd, Törebodabåge. Foto: Emil Lindberg

Bli medlem i F 17 kamratförening

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

Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med middag. Därtill kommer resor samt museiarbete. Se program och inbjudningar på sista sidan.

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 nedan.

Enklast tar du kontakt via e-post
medlemmar@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 80 kr för huvudmedlem och 40 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordföranden Benny Hellström

Efter en mycket lång, kall och snörik vinter hoppas jag att våren och den kommande sommaren ska ge oss den sol och värme, som vi så väl behöver.

Traditionsenligt var föreningens medlemmar inbjudna till F17 luciafirande, följt av flottiljchefens årsgenomgång. Tyvärr var det ganska få av kamratföreningens medlemmar som utnyttjade denna möjlighet till information och trevlig samvaro.

Styrelsen, redaktionskommittén med flera brukar avsluta varje år med att äta en gemensam jultallrik. Så var planeringen även i år. Vädergudarna ville dock något annat. Ett av decembers värsta oväder inträffade just denna kväll. Hälften av deltagarna hade inte någon möjlighet att ta sig till Ronneby. Resultatet blev att sammankomsten fick inställas.

I föregående ledare beskrev jag högkvarterets utredning om stöd till kamratföreningarna, vilken då ännu inte hade påbörjats. Under hösten tillsattes en konsult, gmj Björn Andersson (pens), som omgående startade utredningsarbetet. Utredningen ska slutredovisas för C FÖRBPROD, gmj Gunnar Karlsson redan den 13 april. Utredaren har genomfört ett stort antal intervjuer med representanter från HKV, förband och kamratföreningar.

F 17 kamratförening har haft möjlighet att lämna ett skriftligt underlag. Utredningen finns för närvarande i utkast, vilket vi har haft möjlighet att yttra oss över.

En del av denna utredning beskriver hur museiverksamheten bedrivs under helt olika förutsättningar vid förband.

Variationerna är stora. För vår del kan vi knappast hoppas på någon lösning förrän HKV har fastställt hur stödverksamheten till kamratföreningarna ska genomföras. Hoppet kvarstår att vi ska finna en bra lösning. Vi har åtminstone fullt stöd från flottiljchefen.

En av styrelseordförandens uppgifter är att då och då träffa flottiljchefen för ett ömsesidigt informationsutbyte. Flottiljchefen, Mats Helgesson, och jag hade i god tid kommit överens om tidpunkt. I alltför god tid visade det sig. Exakt klockan tre ringde flottiljchefens sekreterare upp mig och frågade varför jag inte var på plats. Jag blev något överrumplad och fann inte något bra svar. Efter någon minuts betänketid hade jag kommit på en bra ursäkt. Jag ringde upp sekreteraren men det var inte hon som svarade. Det var Mats Helgesson, som svarade på hennes telefon. Återigen blev jag något ställd. I stället för att säga det jag tänkt, hörde jag bara två personer som skrattade högt och glatt. Mats och jag kom överens om att det är mänskligt att glömma. Vi bestämde en ny mötestidpunkt och den glömde jag inte.

I föregående ledare sökte jag efter medarbetare som kan hjälpa vår fotografgrupp att ta hand om "våra" bilder. Det hela lyckades. Välkomna, Rune Kronkvist och Emil Lindberg.

Till sist TREVLIG SOMMAR

Benny Hellström

RONNEBY GARNISON

Chefen har ordet. Specialutgåva från Afghanistan april 2011

”Sista brevet hem”



C F17, överste Mats Helgesson, i stridsutrustning, i Afghanistan 2011.

Detta är mitt sista ”chefen har ordet” från Kabul och Afghanistan. Om allt går som planerat är jag hemma i Sverige runt påsk och åter på F 17 i slutet av maj eller början av juni. Efter ett par turer i frågan är det nu äntligen klart att jag får komma tillbaka till det bästa jobb jag haft, dvs. till flottiljchefsjobbet i Ronneby. Det skall bli intressant och utmanande att komma tillbaka efter ett drygt halvår med helt andra uppgifter. Framför allt skall det bli trevligt att träffa alla medarbetare igen.

Både läget hemma och här i Afghanistan är händelserikt och intressant. Det händer mycket både med Försvarsmakten och dess utveckling och det tas en hel del avgörande steg i Afghanistan också. I skrivande stund har regeringen lämnat in en proposition med denna titel till riksdagen ”Svenskt deltagande i den internationella militära

insatsen i Libyen” Propositionens huvudsakliga innehåll är:

”I propositionen föreslås att riksdagen medger att regeringen ställer en svensk väpnad styrka på högst 250 personer till förfogande i högst tre månader för att delta i den internationella militära insatsen i Libyen för att upprätthålla en flygförbudszon i enlighet med beslut i Förenta Nationernas säkerhetsråd. Det planerade svenska bidraget utgörs av flygstriidskrafter och stödresurser om totalt ca 130 personer. Därutöver ska styrkan om behov uppstår kunna förstärkas tillfälligt. Det är regeringens avsikt att styrkan ska delta i två månader med full förmåga. Övrig tid avser förberedelser, transporter samt inledning och avveckling av insatsen. Vidare föreslår regeringen att riksdagen beslutar att motionstiden förkortas till en dag mot bakgrund av det brådskande behovet. I propositionen redogör regeringen för situationen i Libyen samt för det internationella samfundets, FN:s, Natos och EU:s engagemang. Regeringen redogör även för insatsens folkrättsliga mandat samt redovisar sina överväganden för det svenska deltagandet.”

Det är en efterfrågad och viktig insats för det libyska folket och ett bra sätt att använda våra mycket dugliga beredskapssatta flygförband. Det skall bli mycket spännande att följa den fortsatta utvecklingen. Det känns onekligen lite konstigt att inte kunna delta i förberedelser och stödja förbanden som skall iväg, men jag är trygg i att alla där hemma ger hundra procent för att detta skall bli så bra som möjligt.

Det är viktigt att vi tillåter oss att prioritera de pågående insatserna framför annat som kan vänta, men det är också viktigt att vi håller garden uppe på alla våra funktioner som ingår i det system av system som ett flygförband innebär. Flottiljen, och för den del garnisonen, i sin helhet kommer att beröras av denna kommande insats och vi kommer alla att behöva ta i lite extra under den närmaste tiden.

För min egen del har den senaste tiden också varit utmanande med många olika resor och uppdrag i Afghanistan. President Karzai meddelade i sitt nyårstal den 22 mars (Afghanska året börjar vid vårdagjämningen, året i år är 1390) vilka sju områden i Afghanistan som först skall påbörja processen med att överlämna säkerhetsansvaret från ISAF till de afghanska myndigheterna. Ett av dessa områden är staden Masar e Sharif där det svenska PRT ligger. Det innebär att vi kommer att få se en del förändringar för våra insatser framöver.

Våra omdiskuterade MEDEVAC-helikoptrar har just anlänt till Marmal utanför Masar e Sharif och jag har planerat ett besök hos dem den kommande veckan, när jag har andra ärenden som tar mig till norra delarna av Afghanistan. Det är en efterfrågad resurs som vi tillför och vi kommer garanterat få fullt upp med utmanande uppgifter.

Hur känner man då efter ett halvår i Afghanistan? Det varierar givetvis från person till person beroende på vad man gjort och var man varit, men jag tror generellt att det finns några gemensamma nämnare. Den första är tacksamhet för att vi har det så bra och välordnat i Sverige. Som alltid när man varit i ett fattigt och/eller krigshärjat land slås man av hur lyckligt lottade vi är i Sverige. Sverige och våra livsvillkor är verkligen värda att för-

svara. De som en gång byggde det Sverige vi har idag kan inte nog hedras för det de gjorde.

För det andra är man rätt sliten och trött, tjänsten innebär långa arbetsdagar och inga lediga dagar. Ett ständigt direkt eller indirekt hot gör också att man aldrig kan slappna av helt. Fysiskt påfrestande uppgifter i ett klimat som man inte alls är van vid tar på krafterna. Arbetsdagar på 16-18 timmar är inte ovanligt. Man slits med andra ord mer och fortare som människa i denna miljö och utrymmet för vila är minimalt.

Avslutningsvis tror jag man känner sig mer erfaren och rik på upplevelser. Både goda och mindre goda erfarenheter och upplevelser. Man är verkligen i en krigszon, med allt vad det innebär av våld, spänning och hot. Men det innebär också fantastiskt kamratskap och en sammansvetsning i arbetsgruppen, vilket innebär att man skaffar sig vänner för livet.

Jag ser verkligen fram emot att komma hem till Sverige, mina nära och kära och till mitt ordinarie jobb. Jag kommer att noggrant följa utvecklingen med vår Libyen-insats och jag lovar att dyka upp på F 17 med laddade batterier och full fart i början på sommaren. Jag önskar oss alla lycka till med de stora och viktiga uppgifter som vi har framför oss. Jag önskar er också en riktigt skön vår!

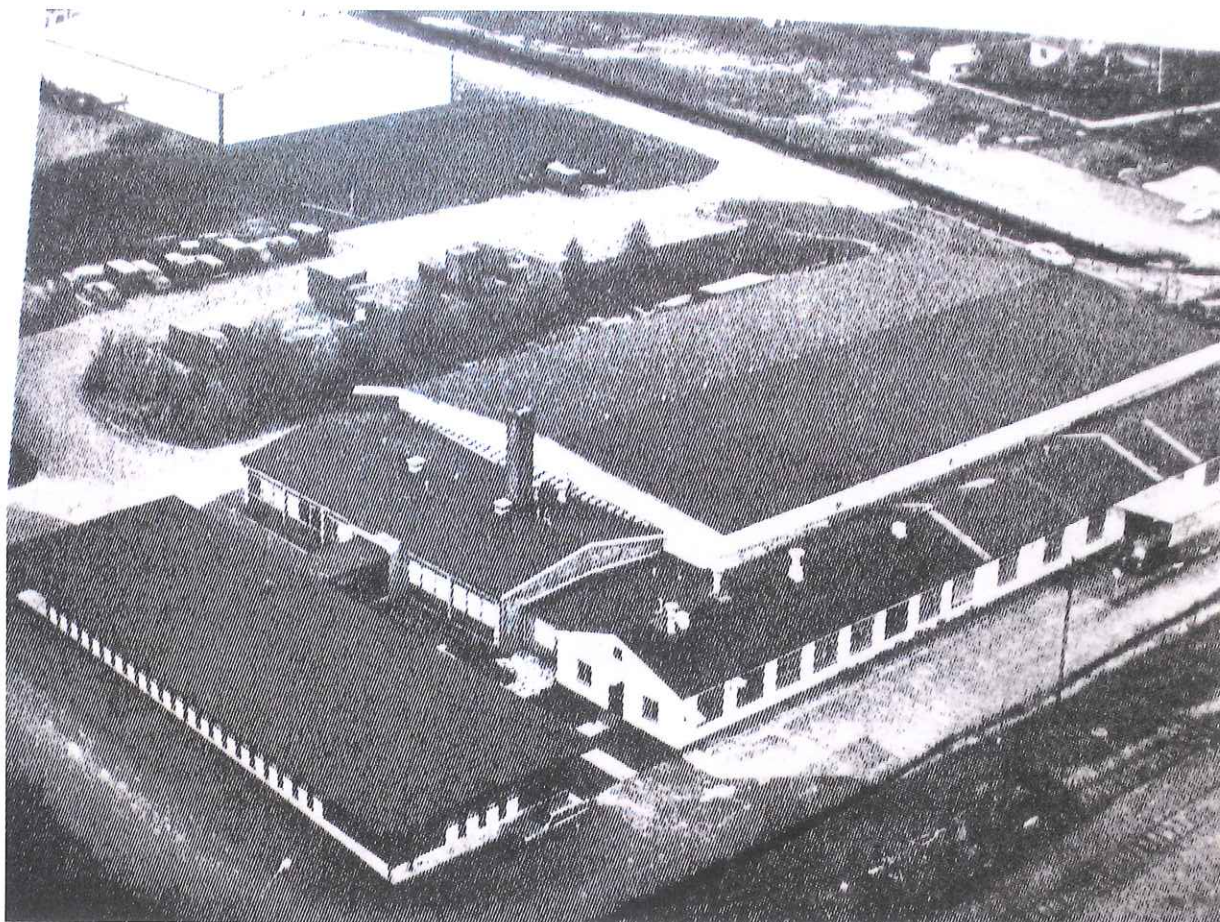
Kabul 30 mars 2011

Mats Helgesson
Flottilj-/garnisonschef

Teleservicebas Syd, (TSBS)

En försvarsbunden markteleorganisation.

Underhållstjänsten i flygvapnet har med utvecklingen av nya system blivit allt viktigare. Marktelesystemen har utvecklats i samma takt som flygsystemen och blivit alltmer komplexa. Organisation och ansvarsfördelning har därför varierat under årens lopp. Här skall främst redovisas verksamheten under åren 1975- 1985 på Teleservicebas Syd som var förlagd i Kallinge.



TSBS lokaler i Kallinge på Fabriksvägen 3. Den nybyggda centralbyggnaden nederst till vänster i bild och förrådet högst upp till vänster. Foto försvaret.

Med Stril 60 infördes Europas då modernaste och mest komplexa system för uppföljning och ledning av flyg- bas-, stril- och robotsystem. Marconi vann upphandlingen av materiel och systemlösningar. De tekniska systemen, som var analoga och till viss del digitala, uppfyllde hela bergrum i de två luftförsvarscentralerna av typ 1 i Bålsta och i Häst-

veda. Den digitala tekniken utgjorde ett teknikgenombrott och en förutsättning för att skapa de komplexa systemen. Annan telemateriel som ingick var bland andra radargruppcentraler (rrgc), radarstationer typ PS 08, PS 66, PS 65, PH 39, PH 40, PS 15, talradioanläggningar, styrdatasändare och kommandocentraler (KC) på flygbaser. Kommunikationsnät som försvarets fasta

radiolänknät (FFRL) och televerkets nät (TN) ingick också.

Den praktiska förvaltningen av marktelematerielen sköttes på 60-talet under den tekniske chefen av de nya sektor-/stril-systemingenjörerna på stril- och radarförbanden samt teleingenjörerna på baserna. Under första delen av 70-talet genomfördes förvaltningen systemsammanhållet av Försvarets materielverk (FMV) centralt, av sektorflottilj och marktelekontor regionalt och av flottilj lokalt. På F 17 benämndes verkstaden markteleunderhåll TV 3 (Televerkstad 3). Totalt fanns sex regionala televerkstäder i landet.

TV 3 hade sina verkstäder och förråd samgrupperade med bl. a flygverkstaden. De blev orationella och alltför små med den snabbt växande organisationen. Man beslöt därför att samla resurserna till en plats med gemensam ledning, verkstad och förråd. I Kallinge fanns en lämplig lokal, ursprungligen byggd av Kallinge golvindustri, som tillverkat plattor av plast (Kallingeplattan). Därefter disponerades lokalerna av ett företag, som under en tid tillverkade husvagnar. Den minnesgode kommer kanske ihåg märket Rohab-Opio (Osbyvagnen) som fortfarande kan finnas hos samlare av veteranfordon. Efter nedläggningen av husvagnstillverkningen tog kommunen över lokalerna genom sitt fastighetsbolag ABRI och hyrde nu ut dem till TV 3. Flytten från F 17 skedde augusti 1972.

Det fanns behov av administrativa lokaler utöver själva verkstaden. Kommunen var lyhörd och uppförde den byggnad som blev centralenhetens lokaler. Efter installation av utrustningar kunde lokalen tas i anspråk under första halvåret 1975. Verkstadens bruttoarea var nu 2500 kvadratmeter varav drygt 1500 var arbetsytor. Ett rymligt kallförråd uppfördes också i anslutning till verkstaden.

Den nya materiel som tillfördes flygvapnet och försvaret medförde att underhålls-

resurserna växte i snabb takt och därmed även kostnaderna. För att motverka kostnadsökningen fattade Kungl Maj:t 1973-05-18 beslutet att Försvarets Materielverk skulle införa teleservicebasorganisationen (TSB) med tre teleservicebaser. En förlades i norra, en i mellersta och en i södra Sverige, inom en personalram på 865 man. Personalen skulle rekryteras från de befintliga televerkstäderna vid armén, marinen och flygvapnet, från Förenade fabriksverken och genom ett fåtal nyanställningar från de tekniska skolorna.

1975-07-01 sjösattes den nya organisationen och de gamla televerkstäderna upphör. Efter noggrant övervägande beslöt man att TSB Syd skulle förläggas till Kallinge och överta TV 3 nyrenoverade och anpassade lokaler på Fabriksvägen 3. Till chef för TSBS utsågs flygdirektören av första graden Göran Tidman, som var strilsystemchef på F 10. Personalen uppgick till ca 320 personer. Vid denna tidpunkt infördes lagen om anställningstrygghet (LAS) och Göran Tidman minns att det var vissa svårigheter att minska personalstyrkan med cirka 75 personer från de gamla organisationerna. Göran Tidman ansåg att det var ett klokt beslut att kraftsamla underhållsresurserna på detta sätt.



Göran Tidman pekar på de lokaler som han flyttade in i 1975. Foto Boo-Walter Eriksson

TSBS underställdes sektorflottiljchefen (C F 10 i Ängelholm) och FMV lämnade som

fackmyndighet föreskrifter för verksamheten.

Verksamheten var av civil karaktär, men låg till grund för en krigsorganisation, med uppgifter motsvarande fredsdriften.

TSBS verksamhetsområde blev sektorerna S1, S2 och W2. Teleservicebasen var en verkstadsresurs för totalförsvaret, för bl. a drift- och underhåll av försvarets marktelemateriel, och vars produktionsresurs skulle anpassas till beställande myndigheters behov. Verkstaden var intäktfinansierad och debiterade de olika myndigheterna kostnaderna för utfört arbete. Den tidigare chefen för TV 3, förste driftingenjör Mats Waltersson, blev chef för planeringsdetaljen i den nya centralenheten på TSBS.

Två produktionssektioner samordnade och planerade verksamheterna. Dessa fanns i Kallinge och i Västra Frölunda i Göteborg. Chef för planeringsdetaljen i Kallinge för S1 och S2 var förste driftingenjör Sune Ericsson.



Mats Waltersson samtalar med Sune Ericsson 1973. Foto försvaret.

Produktionssektionerna hade sitt arbetsfält inom ett omfattande geografiskt område, vilket medförde stort transportbehov. Detta täcktes upp av ett stort antal fordon av varierande slag samt helikoptrar. Fordonen var civilregistrerade, för att inte avslöja de hemliga anläggningarna.

Driftdetaljerna fanns vid vissa fasta anläggningar och vid flottiljerna. Totalt 28 detachement eller driftdetaljer fanns redovisade i organisationen.

Kostnaden som debiterades kunderna 1978 var 81 kronor per timme exklusive resor och traktamenten. Årsomsättningen 1976-77 var för TSBS 41 miljoner kronor, varav flygvapnet betalade 31.6 mkr, marinen 4.4 mkr, FMV 2.6 mkr, armén 67 tusen kronor och övriga drygt 1 mkr.

Helikopterstöd vid transporter

Två Hkp 3 (civil beteckning Augusta-Bell 204B) var placerade på F 17 och lydde under C F 17 vad beträffar flygtjänsten. Chef för gruppen och pilot var driftingenjör Tommy Johansson. Den andra piloten var driftingenjören Carl-Åke Spångberg. Båda har börjat som fältflygare i flygvapnet, men fick civila tjänster då Hkp 3 tillfördes verkstadsorganisationen 1962.



Hkp 3 i fjällvärden. Tar 8 passagerare/ett tons last. Foto: F 4.

Transportflyggruppen verkade inte bara inom TSBS område, utan genomförde uppdrag över hela landet.

Tommy Johansson berättar om ett typiskt flyguppdag, då en PN 59 (landningsradarstation) hämtades i Arboga, flögs upp till Jokkmokk och diagramflögs under en vecka. Under 1974-75 var det flygförbud på flygräddningshelikoptrarna Hkp 4 och man fick under den tiden stå i flygräddningsberedskap på F 17. Under ubåts-

kränkningarna i Stockholms skärgård 1981 sattes även hkpgruppen in.

Arbetsmiljöerna kunde variera, både uppåt i luften och nedåt i berganläggningarna. Sune Ericsson berättar om en stagklättrare som togs fram för att granska och skyddsbehandla vajrarna till PS 15-masterna, som var drygt 100 meter höga. Jag undrar hur många som, skulle vilja vara med på ett sådant arbete.



Stagklättrare PS 15 1978. Foto försvaret.

De fasta kostnaderna för markteleunderhållet i flygvapnet under åren 1975-85 inklusive främre underhållsnivå anges ha minskat från 300 mkr 75-76 till 200 mkr 84-85 enligt en kostnadsanalys som gjorts av FMV. Detta indikerar att TSB-organisationen varit effektiv och lyckosam.

Avveckling av TSB-organisationen

Trots att man sparar pengar och personal utser regeringen Alf Resare till att utreda möjligheterna till ny organisation (U 80). Förslaget blir att TSB skall upphöra och en stor del av ansvaret överförs till milo- verkstäderna och till marktelegrupper på förband och anläggningar. Göran Tidman var starkt kritisk till detta och fann förslaget otillfredsställande. Med hänsyn till den tekniska utvecklingen, krav på höjd driftsäkerhet, minskat personalbehov och förändrade underhållsprinciper borde organisationen TSB i stället förändras mot större geografiska områden. Kungl. Maj:t

beslutar dock att TSB skall avvecklas 1985-07-01.

Detta sker, och epoken TSBS i Kallinge är slut och man lämnar även lokalerna vid denna tidpunkt.

Lokalerna ägs idag fortfarande av ABRI. Ronnebyhus hyr den stora verkstadslokalen, Kablage Teknik det gamla centralhuset och Olssons Bygg och Smide förrådet.

Sedan nedläggningen 1985 har Försvarsmakten omorganiserat underhållsförmågorna ett flertal gånger. Nu finns bl. a förbundet FMTM (försvarsmaktens tele- nät- och markteleförband) med säte i Örebro och i basbataljonerna en SIS-pluton (sambands- och informationssystempluton)



Göran Tidman vid de nya företagsskyltarna år 2011. Foto Boo-Walter Eriksson

Den goda sammanhållningen bland personalen från TV 3 och TSBS återspeglar sig i att ett 20-tal personer fortfarande träffas över en kopp kaffe var tredje månad för att berätta gamla minnen.

Nästa sida visar Göran Tidmans julkhälsning till personalen i samband med avvecklingen

Text: *Boo-Walter Eriksson* med underlag från flygdirektör 1 Göran Tidman, avdelningsdirektör Sune Ericsson, kapten Tommy Johansson, ABRI med flera.

SKÅNSKA FLYGFLÖTTILJEN
SÖDRA LUFTFÖRSVARSEKTORN
Teleservicebas Syd

CIRKULÄRMEDELANDE 84001

1984-12-18

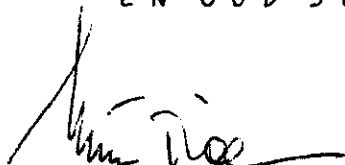
Den förestående julhelgen med skifte till år 1985 är den sista för TSB-organisationen. 1. juli 1985 har organisationen upphört. Verksamheten fortsätter dock, om än under mera uppsplittrad organisationsform. Väsentligen underställs personalen andra myndigheter.

Det finns nu anledning till viss återblick på TSBS hela verksamhetsperiod. I jämförelse med år 1973 har personalkadern minskat med mer än 190 personer, en reducering med c:a 45 %. Personalen och verksamhetsförmågan har under årens lopp anpassats till nya och förändrade behov. Arbetet har hela tiden kunnat fullgöras på ett mycket fackmannamässigt sätt, till låga kostnader och med ett gott humör. Det nu snart gångna verksamhetsåret har i många fall inneburit förändringar samt särskild anspänning p g a den förestående omorganisationen. Trots att arbetet gentemot försvarsmakten minskat markant har sysselsättningen varit hög. Civila kunder har behövt våra tjänster. TSBS har med gott resultat genöfört anbefallda besparingar.

Inför julhelgen och årsskiftet framföres till TSBS personal ett varmt tack för lojalt samarbete och för goda arbetsinsatser under år 1984 liksom under alla tidigare gångna år. Era tjänster behövs framgent inom försvarsmakten. Mätte de förestående förändringarna vara acceptabla och möjliga att bära för Er och Era familjer.

Ett personligt tack dessutom från mig som haft förmånen att få vara Er chef och fått tillfredsställelsen arbeta tillsammans med Er.

EN GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR.



Göran Tidman
CTSBS

Fördelas i likhet med TSB-0 inom TSBS

Drivmedelstjänsten vid F17

Utan drivmedel går inga bilar och flyger inga flygplan. Tillgången på flygbränsle är avgörande i krig och en förutsättning för flygtjänsten i fred. Med dagens flygplan krävs stora mängder flygdrivmedel, jämfört med dem i flygets barndom, i vilka man pumpade en jämförelsevis blygsam mängd bensin från fat. För tillförsel och handhavande av denna viktiga produkt svarar drivmedelsavdelningen.



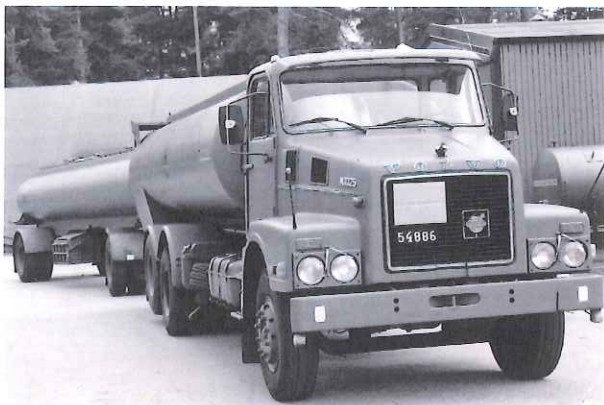
Förrådsmännen Sven-Bertil Svensson (t v) och Verner Sundin i arbete på depån i Karlshamn.

Organisation

1961, när vår sagesman, Kenneth Svensson, började sin verksamhet vid flottiljen, ingick drivmedelstropen i intendenturenheten, vid sidan av förråds-, förplägnads- och inköpsenheten. Från 1999 underställdes intendenturtjänsten Underhållsregemente Syd, med ledningen i Kristianstad. Regementet svarade även för Örlogsbas Syd och, till dess nedläggning, KA2.

Man befann sig i en tid av intensiv omorganisation. Efter endast två år, 2001, bildades FMLOG, som fick sin ledning i Boden. Ansvaret för verksamheten delades upp på försörjningsenheter. För F17, och även Örlb S, Ing2 samt Gotland, svarar försörjningsenhet Syd.

Den materiel som finns för tjänstens bedrivande är tankbilar, cisterner och drivmedelsanläggningar i övrigt.



Tankbil av äldre modell, 28 m³

Personalen utgörs av chef, förrådsmän och tankbilsförare. Innan värnplikten avskaffades utbildades dessutom ett antal värnpliktiga vid avdelningen. Om fast anställda soldater fortfarande skall finnas i bilden, och i så fall hur, är ännu oklart.

Drivmedelstjänsten

Drivmedelsavdelningens uppgift är att förse förbandet med flygdrivmedel, fordonsdrivmedel, oljor och smörjmedel samt att omhänderta farligt avfall.

Drivmedel mm hämtas vid depåförråd och levereras till flottiljen, dess krigsbaser och övriga anläggningar, bl a till reservkraft för strilanläggningar.

Hantering av brandfarliga varor sker enligt BVKF, Försvarens gemensamma bestämmelser för verksamheten. I bestämmelserna regleras vilka åtgärder som skall vidtas vid fara för brand eller explosion, vid vattenförorening eller vid kemisk hälsopåverkan från brandfarliga varor mm.

Ombeväpnningen till A32 Lansen 1956 medförde en markant ökning av bränsleförbrukningen, liksom av drivmedelstropens arbetsomfång. Drivmedel hämtades vid den tiden från importförrådet i Karlshamn och transporterades i rulltankar på järnväg till Bredåkra järnvägsstation. Varje vagn tog åtta rulltankar.



Inför övergången till Uhreg Syd. Förre avdchefen Kenneth Svensson, nr 3 fr h, och nuvarande chef, Anders Pettersson, längst t v.

Rulltankarna bogserades på rulltankssläp till bryggor vid stationskompanierna. För ett flygpass med A32 krävdes innehållet i drygt en rulltank och med extratank nästan två rulltankar. När rulltanken var tömd transporterades den till Karlshamn för påfyllning.



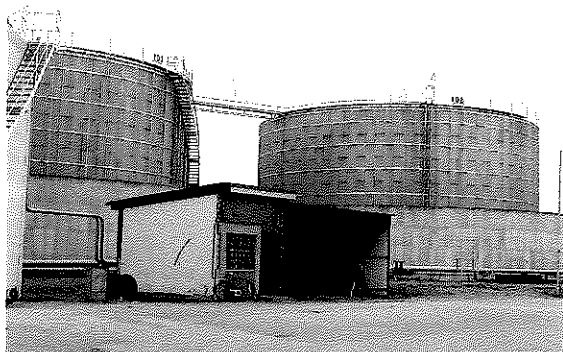
Rulltankar vid klargöringsplats

JAS 39 drar ungefär halva bränslemängden, jämfört med JA37. Detta, tillsammans med ett av besparingsskäl minskat flygtidsuttag, har gjort att även transportbehovet har minskat.

1958-59 byggdes en pipeline från Bredåkra järnvägsstation till flottiljen. En mellanlagring av flygbränslet ordnades mellan Bredåkra och flottiljen.

I slutet av 60-talet byggdes en berganläggning i Karlshamn för lagring av flygdrivmedel på vattenbädd enligt civilt mönster.

Med flottiljens tre tankbilar om 24 m³ påbörjades 1971 tillförseln därifrån. Även F12 hämtade sitt flygdrivmedel från anläggningen.



Cisternen i Karlshamn

1 juli 1978 övertog F17 för en tid ansvaret för luftförsvarssektor S2 inför nedläggningen av F12. Samtidigt övertogs dess krigsbaser samt stril- och sambandsanläggningar, vilket medförde ökade uppgifter för drivmedelstroppen. När F13 något senare lades ner, och även ansvaret för detta förbands anläggningar lades på F17, ökade drivmedelstroppens arbetsbörda ytterligare.

Rigorös kontroll

När fartyg med flygdrivmedel kommer i hamn tas prover. Efter inpumpning i cisternerna tas ytterligare prover. Proverna skickades tidigare för analys till CVM i Linköping, men numera till ett civilt företag, EXOVA. Detta utgör själva leveranskontrollen.

Vid ankomsten till flottiljen görs en okulärkontroll av leveransen. Årskontroller görs vid flottiljen av allt drivmedel, liksom av oljor. Dessutom görs tillfälliga kontroller. Proven sänds till EXOVA. Innan flygplanen tankas görs minst tre filtreringar av drivmedlet. Kontroller görs även för att vatten eller föroreningar av annat slag inte skall förekomma.

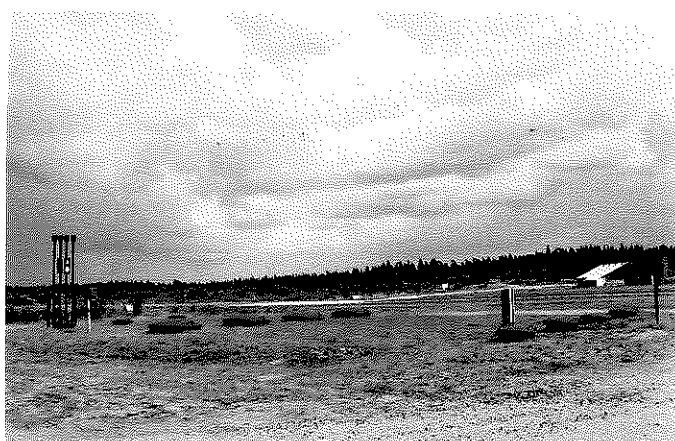


Tankning på plattan

På krigsbaserna fanns tidigare pipelines ovan jord mellan främre drivmedelsförråd och klargöringsplatserna, men de togs ur bruk i slutet av 80-talet pga risken för läckage.

Utveckling

I samband med ombeväpningen till 37-systemet byggdes en ny distributionsanläggning, bestående av tre cisterner om vardera 200 m³ med pipelineanslutning. Sådan går till hangarplattorna vid flygunderhållskompanierna (fukomp) till Helge Norr vid norra banändan, klargöringsplatsen för incidentberedskap, samt till helikopterplattan. Vid varje klargöringsplats finns en betongcistern.



Cisternanläggningen under jord vid Helge Norr, som nu är nedlagd.

Problem

1977 uppstod efter en längre tids flygning problem med J 35, som då flögs vid F12 och F17. Till en början oförklarliga motorstörningar medförde nödlandningar och även haverier, de senare dock endast vid F12. Orsaken uppdagades så småningom. Man fann att det mellan vattnet och motorbränslet, MC77, bildades bakterier som orsakade svärtning av silvret i Drakens bränslepumpar, med funktionsnedsättning som följd. I ett förråd i Skåne uppstod samma problem.

Lagring på vattenbädd slopades. F17 blev hänvisat till importförrådet i Helsingborg. Medan ett nytt cisternförråd byggdes i Karlshamn kördes MC 77 från Helsingborg till F17 med tankbil 24 m³ under ett och ett halvt år.

1994 gick avtalet med Karlshamn ut. En ny anläggning i Karlskrona hade då börjat utnyttjas. Avtalet med Karlskrona går ut 2011 och man planerar för ett nytt avtal med Karlshamn. Innan den anläggningen är klar för drift om ca fem månader hämtas drivmedlet i Norrköpings hamn, vilket F17 avdelning inte klarar själv. Avdelningen kompletteras under tiden med civil transportkapacitet.

I början på 90-talet byttes MC77 till flygfotogen 75 för anpassning till NATO-standard. En fördel med bytet, förutom förbättrad samverkan med NATO-förband, är minskade risker vid hanteringen. Det tog dock några år innan lagren av MC77 var tömda.

Olyckor

En händelse 1965 kom att finnas kvar i personalens minne som "den stora smällen". 12 juni drog ett kraftigt åskväder över Ronneby med omnejd. Ett blixtnedslag antas ha förorsakat den explosion med åtföljande brand som inträffade i en av

flottiljens cisternanläggningar, belägen strax söder om den civila flygstationen. Explosionen orsakade en krater, 15-20 m bred och 5-8 m djup. En av anläggningens två cisterner klarade sig utan skador. Den brand som uppstod bekämpades i ca tre timmar, innan den var helt släckt.



Kratern efter explosionen

Inom flottiljledningen tog man för givet att skadan skulle åstadkomma ett stort avbräck i flygtjänsten, men man lyckades klara transporterna så att flygtjänsten ändå kunde genomföras utan större avbräck.

En annan incident av allvarligt slag inträffade när sträckningen av motortrafikleden mellan Karlshamn och Ronneby var klar och skulle invigas av landshövdingen, Thure Andersson. Dagen innan denna högtidliga förrättning kom en av flottiljens 32 m³ tankbilar körande på gamla E22 mot flottiljen. En Volkswagen, av den äldre modellen, låg framför tankbilen. Vid Åryd, innan kyrkan skulle passeras, bromsade personbilen plötsligt för att svänga av till vänster på en biväg. Föraren av tankbilen hann inte bromsa, utan måste svänga för att undvika kollision. Därvid hamnade tankbilen på rygg vid sidan av vägen, med flygbensinen rinnande.

En ny sträckning av Europaväg 22 skulle invigas, men det stopp som uppstod på gamla E22 gjorde att man, förmodligen till

landshövdingens förargelse, fick öppna den nya sträckningen i förtid.

Tjänsten idag

Tidigare fanns vid drivmedelsavdelningen åtta fast anställda och åtta till tolv värnpliktiga.

Nu bedriver avdelningschefen Anders Pettersson tjänsten tillsammans med fem övriga anställda. Man disponerar 15 fordon, varav 4 tankbilar 48 m³ och 11 bilar med filter för direkttankning, samt 10 pumpaggregat.

Omorganisationerna har påverkat benämningen på den personalstyrka som har hand om drivmedelstjänsten. Från att tidigare ha hetat drivmedelsförråd, drivmedelstropp och drivmedelsenhet är namnet nu *drivmedelsavdelning*.



Tankbil 48 m³ vid flottiljens distributionsanläggning

Arbetsomfånget totalt har alltså minskat, men uppgiften att omhänderta farligt avfall har däremot blivit mer omfattande. Bland annat beror detta på den stora ökningen av avfall från utgången elektronisk utrustning.

Flottiljflygplatsen i Bredåkra ligger lämpligt för basering av beredskapsflygplan i incidentberedskapen.

Visby används som reservbas och vissa veckor som incidentberedskapsbas. Där förses flygplanen med drivmedel av en drivmedelsavdelning som har sitt ursprung i en tidigare del av F13 drivmedelstropp.



Flottiljens tankningsanläggning för fordon

Text: *Sigvard Forsberg*
Bilder: F17



Kenneth Svensson, som lämnat underlag till denna artikel, gjorde sin värnplikt 1961 vid F17 drivmedelstropp och tog därefter anställning där. Han blev sedermera 1. driftingenjör och ansvarig för drivmedelstjänsten samt för hantering av brandfarliga varor.

Redaktionen

30 år sedan ubåtsdramat med U-137

På kvällen tisdagen den 27/10 1981 hördes ett brakande ljud kring Gåsefjärden i Karlskrona skärgård när U-137 (rysk beteckning S-363) gick på grund vid Torumskär. När det blev ljus morgonen därpå for fiskaren Bertil Sturkman ut för att vittja sina fiskekrokar, som han lagt ut dagen innan. Då upptäckte han ubåten som satt fast på grundet. Han åkte snabbt tillbaka med sin lilla träsnipa till sin fiskarkompis Ingvar Svensson. När denne hört Sturkmans otroliga berättelse larmade han marinen och sedan följde tio dramatiska dagar i Blekinge och på F 17.



U-137 på grund i Gåsefjärden med överflygande S 37 från F17. Förare kn Bertil Rydstrand.

Innan grundstötningen i Gåsefjärden inträffade var U-137 på patrulluppdrag i spaningsrutor öster om Bornholm för att fånga upp och identifiera västtyska och ibland engelska fartyg, som var på väg österut. En stor Warszawapaktövning utanför Polen hade just avslutats. Den nye fartygschefen Gusjtjin följde rutinerna och allt gick sin gilla gång. Tre gånger per dygn, på bestämda tider enligt de order han fått, gick han upp till periskopdjup för att avspana området och kunde även kontrollera om hans besticksnavigering stämde.

På eftermiddagen den 24/10 utväxlades tre meddelanden med hemlandet på relativt kort tid. I sista meddelandet erhöll ubåten ett kodord. FRA (Försvarets Radioanstalt) snappar upp detta, men vad betydde det? Den

enformiga patrulleringen i spaningsrutan avbryts och U-137 sätter kurs norrut mot Utklippans fyr. Var det pågående prov med målsökande torped i området som var intressant, eller var det en navigeringsövning i den svenska skärgården som var uppdraget? Kanske det var en ren felnavigering? Många är spekulationerna om varför ubåten gick på grund i Gåsefjärden på tisdagskvällen den 24 oktober 1981. Ryssarna skyllde på att navigeringsutrustningen var trasig samt på dålig sikt. Det fanns fyra olika system för navigering ombord och det visade sig senare, vid kontroll av personal från örlogsbasen, att de fungerade. Enligt vakthavande meteorolog på F 17 var sikten vid Utklippan sådan att fyren kunde ha setts från 17 – 25 km avstånd. Helikopterbesättningen från F 17 som deltog i torped-

provet verifierade att man hade bra sikt-förhållanden, även vid havsytan.

Onsdag den 28/10



Kvällsposten var först ute med nyheten på onsdagseftermiddagen att U-137 gått på grund.

Ubåten upptäckts av fiskaren Bertil Sturkman och larm går till örlogsbasen i Karlskrona strax före kl tio på morgonen. Vid niotiden har signalspaningsflygplanet, en S 210 Caravelle, startat från F17 på uppdrag över Östersjön och uppfattar nödmeddelande på ett öststatsspråk i riktning söder om Karlskrona. F17 räddningshelikopter, som övar instrumentflygningar vid Kalmar flygplats när de larmas, går mot Karlskrona. På onsdagsmorgonen hade det blivit sämre väder med delvis dimma och dålig sikt, vilket gör att den nödställda inte upptäckts, utan helikoptern går mot F17 för bränslepåfyllning. Även flygtrafikledningen på F17 uppfattar trafik på nödfrekvens och får pejlslag i bäring 120 grader mot skärgården söder om Karlskrona. Tidigare hade trafik på öststatsspråk uppfattats även på annan frekvens, varför FRA hade informerats av flygtrafikledningen.

När sedan räddningshelikoptern startar igen efter bränslepåfyllning följer den bäringen mot ubåten. Ca kl 11.10 upptäcker de ubåten som står på grund med fören i vädret. I tornet vajar en vit-blå flagga med hammaren och skäran samt en stjärna i rött - den ryska örlogsflaggan! Tio minuter tidigare hade örlogsbasens stabschef, kommendörkapten Karl Andersson, anlänt till ubåten med vedettbåten Smyge. Han gör nu sitt första av många besök som kommer att följa på ubåten under de närmaste dagarna. Nu går också larmet till örlogsbasen och Överbefälhavaren

och vidare till regeringen. Olika staber och förband larmas och informeras om det ofattbara som inträffat.

F17 får order från Militärbefälhavaren, generalöjtnant Sven-Olof Olson, att upprätthålla jaktberedskap. På Visbybasen håller förband från F13 redan tidigare jaktberedskap.

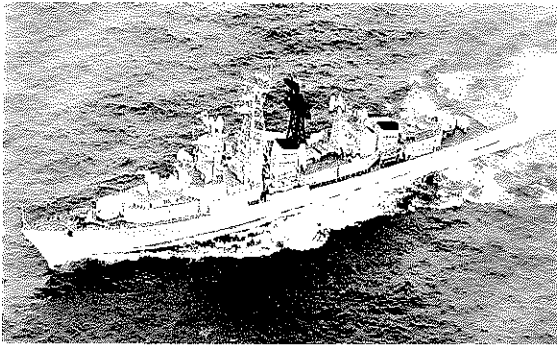
Spaningsdivisionen på F17 får uppdrag att utföra spaningsflygning över skärgården och Östersjön var tredje timme. F17 och Visby skulle hålla öppet dygnet runt. Tillgängliga ubåtsjakthelikoptrar skulle ställas till förfogande. Normalt är F17 flygplats stängd nattetid. För att klara arbetstidsbestämmelserna införs "särskilt förbandsövningsdygn" för berörd personal.

Vid middagstid blir ubåtens grundstötning officiellt känd och inte bara örlogsbasens fartyg finns ute vid ubåten, nu kommer många båtar ut med nyfikna och även folk från massmedia.



Den klassiska bilden av den politiske officeren Vasilij Besedin, som vinkar avvärande mot alltför närgången uppvaktning.

Spaningsdivisionen på F 17 upptäcker på eftermiddagen under sina uppdrag en större flottstyrka med örlogsfartyg och bärgare på väg mot Karlskrona. Patrullbåtarna där ute får nu förstärkning av en division torpedbåtar av Spicatyp som anlänt från Stockholm. Svenska regeringen håller fast vid att bärgning av ubåten skall ske av Sverige, trots krav från Sovjet att själva få genomföra bärgningen.



Kasjinjagaren Obratsovyiz ingick i den sovjetiska sjöstyrka som låg vid territorialvattengränsen utanför Gåsefjärden.

På kvällen får 2. attackflygdivisionen på F 6 uppdrag att gå mot den förmodade fritagningsstyrkan och varna den genom förbiflygning framför fartygen, om de skulle passera gränsen för svenskt territorium. Om styrkan trots varningen fortsatte, skulle man vara beredd att på order avge varningseld eller begränsad verkningseld med raketer. Om den ändå fortsatte, skulle man vara beredd att öppna verkningseld med sjömålsrobot, RB 04E. Ett fpl i fyrgruppen var beväpnat med 24 13,5 cm attackraketer, ett med lysbomber och två med RB 04E. Vid 23-tiden är fyrgruppen i luften i mycket dåligt väder. När landningsalternativet inte längre håller får den återvända till F 6.

Även låghöjdsradarstationen PS-15:13 i Torhamn, med inlänkad radarbild till rrgc "Myran" i Rödeby, upptäcker fritagningsstyrkan på väg mot Karlskrona. Vid 21-tiden upptäcker också radarn vid det tunga kustartilleriet fartygen, som med hög fart närmar sig den svenska gränsen. Först när operatören vid eldledningsradarn övergår till målföljning (radarspaningen ändrar karaktär till sk hoppfrekvens) saktar fritagningsstyrkan farten och stannar precis utanför den svenska territorialvattengränsen. Det har senare visat sig att ammunitionen inte hunnit fram till kanonerna, varför eldgivning inte hade varit möjlig i ett så tidigt skede.

Torsdag 29/10

Redan under torsdagsmorgonen förbättras vädret och fyrgruppen AJ 37 startar igen från F6 för att vara framme utanför Gåsefjärden i det första gryningsljuset. När gruppen kommer fram ligger sjöstyrkan uppankrad, men den ligger mycket nära territorialvatten-

gränsen. För att inte överraska fartygen flyger gruppen i planflykt, med både radar och IK tillslagna. De passerar framför fartygen, visar upp sin bestyckning och vill på så sätt "visa flagg" och varna för vad som kunde vänta om man fortsatte in på svenskt vatten. Efter detta utökas attackeskaderns beredskap med flera attackdivisioner, stridsladdade och med möjlighet att ha F17 som T-bas.

Kl 10.45 upptäcker en av marinens helikoptrar ännu en främmande ubåt strax väster om Utklippan på svenskt vatten. Den hinner försvinna innan vapeninsats hinner sättas in.

En högsjöbogserare lämnar fritagningsstyrkan och sätter kurs mot Gåsefjärden. Svenska ubåten Neptun lyckas avvärja intrånget och bogseraren sätter kurs västerut mot Ronneby. Isbrytaren Thule ankrar upp i inloppet till Gåsefjärden för att hindra intrång.

Trafiken med båtar och mindre flyplan/helikoptrar med reportrar från tidningar samt radio/TV börjar nu öka kraftigt. Detta gör att Länsstyrelsen sent på kvällen utfärdar ett restriktionsområde runt Gåsefjärden för att förhindra ev provokationer mot ubåten.

Under kvällen upptäcker forskare från FOA att det läcker radioaktiv strålning från ubåten. De kommer att återvända senare med annan utrustning för att få bekräftelse.

Fredagen den 30/10

Försvarsstaben har tidigt krävt att ubåtsbesättningen skall utfrågas. Svaret som kommer från Sovjet är att två sovjetiska ambassadtjänstemän skall närvara. Dessa flygs ner under fredagen till Kallinge med Swedairs Learjet från Bromma.

Från svensk sida ställs kravet att all radiotrafik mellan ubåten och dess stab skall ske på en öppen kanal och inte kodad, utan i klartext. Med anledning av detta ombaseras tre J 32E från Malmen till Kallinge. På order från MB S skall de utföra störning på de frekvenser som ubåten skulle kunna nyttja, förutom dem som de blivit anvisade. Ett störningsfpl hålls kontinuerligt i luften i en ovalbana på några tusen meters höjd utanför Utklippan och övervakas från rrgc "Myran", som också har kontakt med de två jaktrotarna på Visby och Kallinge, om de skulle behövas som jakt-

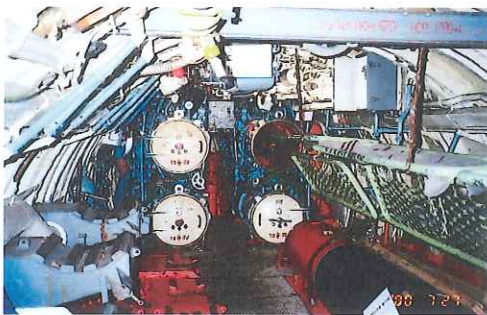
skydd. Detta pågår sedan dygnet runt hela den tid U-137 ligger kvar i Gåsefjärden.

Lördag 31/10 och Söndag 1/11

Det diplomatiska nervkriget fortsätter och radiokontakten från ubåten med militärledningen i bl a Moskva pågår dygnet runt. På lördagen kommer en officiell ursäkt från Sovjet.

På söndagen ger Sovjet upp den tidigare inställningen att utfrågningen skulle ske på ubåten och godkänner nu att den får ske på svensk mark, men med diplomaterna närvarande.

Måndagen 2/11



Under natten bekräftas att det finns uran 238 ombord och därmed kärnvapenstridsspetsar i vissa torpeder.

Vid förhöret med ubåtens kapten Anatolij Gusjtjin och den politiske officeren Vasilij Besedin sker transporter mellan Hästholmen och örlogsbasen med F17 räddningshelikopter. Själva utfrågningen sker sedan på den svenska torpedbåten Västervik.



U-137:s kapten, Anatolij Gusjtjin, ombord på F 17 räddningshelikopter på väg till förhöret.

Under dagen, samtidigt som förhöret hålls, börjar det blåsa upp till stormstyrka i havs-

bandet. Ubåten kränger hårt i stormen och den kvarvarande besättningen sänder ut nödanrop på radion och skickar nödraketer. ÖB ger klartecken till att ubåten dras av grundet och sedan kommer den att förtöjas mellan ett par bojar längre in i Gåsefjärden.

På kustspaningsradarn uppfattar man något senare att två enheter ur fritagningsstyrkan lämnar och går in mot svenskt vatten. När statsministern, Torbjörn Fälldin, via ÖB får information om detta ger han det klara beskedet: "HÅLL GRÄNSEN". ÖB ger order via MB S till spaningsdivisionen på F 17 att starta och rapportera om de sovjetiska fartygens rörelser. Trots över max sidvind (55 km/tim) i byarna startar en rote S 37 och finner att fartygen gått upp mot vinden i den våldsamma sjön och befinner sig utanför svenskt vatten söder om Ronneby. De fartyg som gått in mot Sverige visar sig vara två tyska handelsfartyg, som passerat mellan de sovjetiska fartygen och sedan gått in mot Ronneby hamn.

Landningen på F 17 blir dramatisk, med mycket besvärlig sidvind, men båda spaningsflygplanen landar, även denna gång med många värdefulla bilder ombord.

Tisdag 3/11, Onsdag 4/11, Torsdag 5/11 och Fredag 6/11

Tisdag 3/11 landar försvarsministern, Torsten Gustafsson, med Linjeflyg i Kallinge för att besöka ubåtsdramat på plats i Karlskrona, men får vid landning ett meddelande att genast återvända för ett viktigt regeringssammanträde. Det blir att snarast skaffa returbiljett och återvända till Bromma. Under onsdagen gör Karl Andersson sitt 25:e och sista besök på U-137. På torsdag e m blir det officiellt att ubåten har kärnvapenbestyckade torpeder ombord, vilket väcker stor bestörtning i Sverige och världen i övrigt. På fredagsmorgonen lossas U-137:s förtöjningar i Gåsefjärden och klockan 10.45 passeras territorialvattengränsen. Ubåtsdramat är över.

Gunnar Mossberg

Fakta: Boken U-137

Ikaros

Underlag från berörda

Foto: Hans G Friberg och Bo-Gunnar Olsson

F17 idrott - så kom vi tillbaka

Idrott och fysisk träning samt skytte är självklara delar i en flygflottiljs verksamhet. Med F17 uppsättning i Kallinge 1944 kom inflyttningen av personal utifrån landet att skapa nya positiva förutsättningar för idrottsutövandet även i kommunen. Flottiljens idrottsverksamhet startade omgående upp på bred front. F17 idrotts- och skytteföreningar bildades och flottiljen hävdade sig väl i olika grenar. Under 1970-talets besparingsiver kom dock idrottsverksamheten att bantas, vilket skapade viss passivitet och övergivenhet. Först framåt mitten av 1980-talet kunde bättre förutsättningar skönjas. F17 fick egen idrottshall och olika mästerskap återupptogs. Nya idéer och satsningar för personalens träning och motionsidrott fick genomslag. Kenneth Ivarsson berättar här i två avsnitt om tävlingsidrott samt om idrott som friskvård. Så kom vi tillbaka, några reflektioner. Här följer del 1.



F17 handbollslag blev flygvapenmästare tre år i rad på 1960-talet. Bilden från det första mästerskapet 1964. Övre raden fr v. Elvin, vpl Håkansson, Levin, vpl Håkansson, vpl Olsson och vpl Ganneby. Coach R Magnusson. Nedre raden fr v. Vpl Nilsson, vpl Söderbom, Andersson, N-E Lind och G Jönsson

Inledande glansperiod

Orientering och fälttävlan var av hävd en militär idrott men även ishockey kom in tidigt, kanske inspirerat av personal som kom från Mellansverige, där ishockey var en stor sport. Ishockeyrink anordnades på parkeringsplatsen utanför vakten och

hockeyns "storhetstid" varade till 1957. Handbollen kom in på allvar då nybyggda Kallinge idrottshall 1963 blev tillgänglig för flottiljens personal. F17 krönte framgångarna med att bli flygvapenmästare ett flertal gånger. Senare fick även fotbollen framgångar. 1972 blev F17 flygvapenmästare i både handboll och fotboll.

Skyttet var och är alltså mycket framgångsrikt, många mästerskapstitlar finns inom F17 skytteförening. Det bör nämnas att kn Roland Andersson tog hem inte mindre än två SM-titlar i pistolskytte 1968 och -71, vann militärmästerskapet 1973 samt blev tre gånger sydsvensk mästare. Fte Åke Fryxell följde upp med att bli svensk mästare i pistol vid två tillfällen 1972 och -74. Dessa båda herrar tillsammans med fte Roland "Mema" Johansson, fl Sven-Olle Ekvall samt Sven Nyström tog dessutom hem en mängd lagsegrar i pistolskytte.

Spardirektiv bromsade upp

Under 1970-talet kom ekonomiska spardirektiv att avsevärt försämra förutsättningarna för militär idrott. Lagsporterna lades ned och många övriga idrottsarrangemang minskade eller försvann. Endast skyttet kunde hållas på en meningsfull nivå.

F17 idrottsdetalj som under stabschefen ansvarade för ledning och administration fick arbeta i en hopplös motvind. Jag blev idrottsledare 1984 och efterträdde då lt Malte Lundkvist som innehåft befattningen sedan 1968. Att återigen kunna delta i tävlingar och att arrangera mästerskap blev självklart min första utmaning.

Därutöver behövde idrottsmaterielen förnyas och kompletteras. På önskelistan stod också bygget av en gymnastikhall på F17.

Svårt komma in i leken

Jag minns så väl hur jag vid mitt första möte 1984 med Mid S (militär distrikt syd) blev utskälld av någon representant från ett regemente i Skåne, för att vi på F17 inte deltog i Mid S mästerskapstävlingar. Det antyddes till och med att F17 personal var helt oduglig inom idrott.

Vid efterföljande flygvapnets idrottsledarmöte i Karlstad fanns ungefär samma inställning. Efter att jag presenterat mig inför mötesdeltagarna, kom från annan flottiljrepresentant att ni har väl ingen idrott på

F17? Vi känner bara till en utövare, - skidåkaren Lennart Jönsson.

Väl hemkommen och en aning frustrerad och nedstämd bestämde jag mig för att ta upp kampen för att komma tillbaka på arenan. Jag fick också med mig mina chefer och ett antal duktiga idrottsutövare. Det dröjde inte många år förrän vi tog segrar och attityderna fick en annan vändning. Vi beskylldes för att inte följa regler och våra placeringar i resultatlistorna diskuterades flitigt bland våra armébröder. Det kändes som om vi var välkomna att delta men inte belägga toppplaceringar.

Idrottshallen byggs

En stor händelse var tillkomsten av F17 idrottshall. Jag minns det som igår, när min närmaste chef, kn Alf Olsson, ringde sent en eftermiddag våren 1985 och sade. Det ser ut som att vi får en egen idrottshall. Men håll det för dig själv så länge, det har varit många turer i detta ärende och det är inte säkert att det blir något nu heller. Det hade dock kommit en skrivelse från högkvarteret om byggstart vecka 17. Idrottshallen byggdes enligt planerna och kunde invigas den 12 juni 1986.

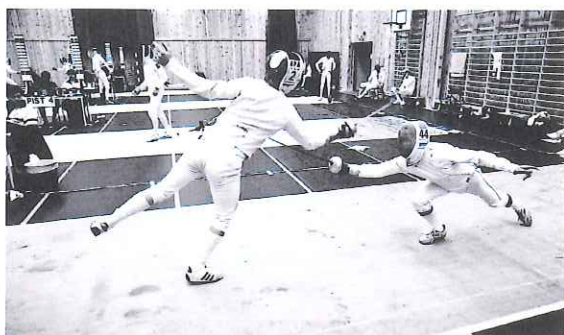


F17 idrottshall byggdes 1985-86. Första spadtaget fr h övlt Nils Lindh, kk Sven-Otto Ullnér, Kenneth Ivarsson, kn Hans-Olov Andersson och Lars Franke

Flygvapenchefen genlt Sven Olof Olson kom ned från Stockholm till invigning och deltog sedan i efterföljande tennismatch i herrdubbel.

Mästerskapstävlingar återkommer

Nu fanns goda förutsättningar och entusiasmen var stor inför kommande arrangemang. 1986 genomfördes den första tävlingen i den nya idrottshallen som var MM (militärmästerskap) i värjförkämning. Vid min sida hade jag min företrädare och mentor Malte Lundkvist, som hade stor erfarenhet, samt Hans Erik Hansson F5, som också var flygvapnets ledare för flygfemkamparna.



Militärmästerskapen i värjförkämning 1986 samlade många deltagare. Individuell mästare blev Otto Drakenberg, BÖS. Även lagpriset gick till BÖS.

Mästerskap och turneringar i värjförkämning återkom därefter regelbundet fram till i början på 90-talet då intresset började falla. All förkämning utrustning skickades nu över till FV Halmstadskolor med syfte att ge elever viss förkämning kunskap och på så sätt öka intresset igen.

Skyttet håller hög standard

Skyttet hade genom åren inte nått samma svacka som övrig idrott. 1987 hade F17 uppdraget att arrangera FVM (flygvapenmästerskap) i pistolskytte, vilket omfattade grovpistol, snabbskytte och fältskjutning. Tävlingarna fick mycket gott omdöme och gav bra erfarenheter inför kommande arrangemang. Staffan Oscarsson F20 tog elegant hem mästerskapet i båda disciplinerna vid skjutbanan medan fältskjutningen vanns av Stig Forsslund F4.

F17 hade under en längre tid haft många bra pistolskyttar. Vid FVM 1990 på F21 tog F17 hem mästerskapet både individuellt och i lag. Lt Christer Claesson blev

även flygvapenmästare på internationell grovpistol.



F17 blev flygvapenmästare i pistolskytte vid tävlingar på F21 1990. Fr v Gustav Håkansson, Jan-Erik Gustavsson, Lars-Göran Hjelm, Christer Claesson, Sven Landerholm och Benny Athle.

Då pistol m/40 i början på 1990-talet utgick som tjänstevapen kom intresset för pistolskyttet att sjunka dramatiskt. Idag finns endast ett fåtal pistolskyttar kvar som tävlar i internationell grovpistol.

K-pist- och gevärsskyttet bör också uppmärksammas. Såväl enskilda F17 skyttar som arrangemang har rönt stora framgångar även på senare tid.



Kn Michael Olsson, världsmästare vid MVM i Rom 1995 samt svensk militärmästare ett flertal gånger.

Flygfemkamp kräver mycket

Militär flygfemkamp var nästa stora utmaning. MM/FVM (militär- och flygvapenmästerskap) 1990 med sina olika grenar krävde särskilda anläggningar och anordningar, inte bara idrottshall utan också tillgång till simbassäng och hinderbana.

Det var första gången som F17 hade ett sådant arrangemang och spänningen var stor. Till min hjälp hade jag nu bland andra mj Bertil Kersmark som tidigare varit aktiv

flygfemkampare och hade en världsmästartitel från 1979 i bagaget. Tävlingarna gick bra och skapade viss självkänsla inför kommande arrangemang. Mästartiteln 1990 togs hem av Peder Söderström F4. Segrande lag blev F16 med Peter Carlsson och Tomas Larsson.

F17 får VM i militär flygfemkamp

Åren gick och inget hände förrän flottiljchefen öv Lennart "Lelle" Pettersson, själv världsmästare i flygfemkamp, kom med förslaget att söka arrangemanget för MVM (militära världsmästerskapet) i flygfemkamp, då det var Sveriges tur härnäst.



Inför invigningen 17 aug skedde noggrann marsch till paradplatsen med marinens musikkår i täten.

Tävlingarna genomfördes 16-24 aug 2001 och ansågs av många vara "årets tävling" inom militär idrott. Att etablera ett samarbete med Ronneby kommun ingick i förutsättningarna för ansökan. Bland annat begärde F17 att få använda idrottshall och simbassäng vid Knut Hahn-skolan i Ronneby. Hinderbana skulle byggas inom flottiljområdet.

Förläggning och middagar/samkväm på Brunshotellet samt olika kulturprogram var ytterligare områden för samverkan.

Till MVM som omfattade flygrally och flygfemkamp kom tio nationer till start, varav Brasilien var mest långväga. Bland europeiska lag återfanns Belgien, Frankrike, Nederländerna, Spanien, Tjeckien och Turkiet samt de nordiska länderna, utom Danmark.



Deltagarna är flygande personal, här ses Belgiens tävlande under förberedelserna inför navigeringen.

Flygrallyt, som var utom tävlan, bestod i tidtabellsnavigering med flygplan SK-60, där navigeringen sköttes av medföljande lands tävlande, flygförare eller navigatör.



MVM lagseger till Sverige. Fr v Peter Carlsson, Joakim Saviniemi, Arvid Olovsson, Niklas Isaksson och Mattias Larsson.

Flygfemkampsmomenten var skytte med luftpistol, hindersimning, fäktning, bollmoment samt escape (hinderbana-orientering). MVM blev mycket lyckat och fick högsta betyg vilket gav stort PR-värde för både F17 och Ronneby kommun.

Världsmästartiteln togs hem av kn Niklas Isaksson. Även lagsegern gick till Sverige.



VM-tävlingarna inbjöd också till veteranträff. Här tar förre C F17, öv Lennart Pettersson till orda.

2003 hade F17 återigen uppdraget att arrangera militär flygfemkamp. Nu gällde det MNM (militärt nordiskt mästerskap) med Finland, Norge och Sverige på startlinjen. F17 hade nu stort självförtroende och inarbetade rutiner, framför allt i samverkan och hjälp med resurser utanför flottiljen. Mästerskapet togs även här hem av Sverige, såväl individuellt som i lag.

Orientering blir stort

Orienteringslöpning fick ett ordentligt uppsving från mitten av 1980-talet, då ett antal duktiga F17-löpare började satsa på orientering. F17 anmälde även intresse att få arrangera mästerskapstävlingar, vilket resulterade i att MM 1990 (militärmästerskap) kom att genomföras i skogarna norr om Kallinge. Ett samarbete etablerades med den anrika orienteringsklubben Skogsvandrarna i Kallinge som stod för kartframställning och banläggning, medan F17 stod som tävlingsledare samt svarade för värdskap och allmän service kring arrangementet. I huvudklassen, H21, tog Kent Törnkvist MKS/KA2 hem mästerskapstiteln. GU-klassen vanns av värnpliktige Johan Håkansson MKS/KA2.



Militärmästare 1990 klass GU (vpl) Johan Håkansson MKS/KA2, senare anställd på F17 idrott. C F17, öv B-W Eriksson är prisutdelare.

Vid armébudkavlen på Lv3 i Norrtälje -97 sprang Johan Håkansson över mållinjen

som förste man och segern var klar. Trodde vi! Juryns utslag var att F17 laguppställning inte var korrekt. Alla var inte militärer vilket var kravet. Johan var civilanställd på F17 idrottsdetalj men ingick i driftvärnnet, vilket alltså inte godkändes. Bestämmelserna var något oklara och kom senare att ändras så att alla anställda i FM kunde delta. Efter debaclet utnämnde dock arméchefen genlt Mertil Melin laget från F17 till moraliska segrare.

Vid FM-budkavlen 2002 som tävlingen nu hette, vid A9 i Kristinehamn, kom den efterlängtrade revanschen. F17 tog där hem en historisk seger. Det var första gången som ett flygvapenlag vann det prestigefyllda "armépriset". Kavlen hade två nattsträckor, en gryningssträcka och tre avslutande dagsträckor. En tuff tävling, där alla lyckades. Johan som sprang slutsträckan var knappa minuten före tvåan P18 från Gotland.



F17 segrande lag i FM-budkavlen 2002. Övre fr v David Olofsson, Ingemar Eriksson, Sven Gisselsson Nedre fr v Ola Svensson, Thomas Johannesson och Johan Håkansson. Bild ur Kristinehamns-Posten.

Sommarfälttävlan

1991 gick FVM i sommarfälttävlan på F15 i Söderhamn, till vilken F17 hade anmält ett lag. Grenarna var k-pistskytte samt punkt- och friorientering. Det var inte alla år som det var möjligt att delta, på grund av svårigheter att få ihop lag. Även långa resor samt kostnader vägdes in.



F17 segrande lag vid FVM i sommarfälttävlan -91. Övre fr v Lennart Smedenmark, Bo-Gunnar Olsson, Inge Götesson, Alf Svensson. Nedre fr v Annica Josefsson, Tobias Borger och Johan Håkansson.

Försvarsmaktens orienteringsvecka

I syfte att rationalisera, minimera restider och koncentrera verksamheter lanserades i början på 2000-talet en FM orienteringsvecka, omfattande dagorientering, budkavleorientering och orienteringsskytte. Samtliga tävlingar hade mästerskapsstatus.

F17 hade sitt första arrangemangsuppdrag 2003, men detta ströks av besparingsskäl. Nästa tillfälle kom 2005, då tävlingarna genomfördes en vecka i augusti. I vanlig ordning söktes samverkan med civil klubb för det orienteringstekniska. Ronneby OK stod denna gång för kartproduktion, banläggning och sekretariat.

Dagorienteringen gick i terrängen norr om Saxemara. Den disciplinen var en aning svårhanterad, då antalet avhopp var stort. Cirka hälften av antalet anmälda uteblev. Detta har dock senare rättats till genom nya anmälningsbestämmelser.

I huvudklass H21 vann Mikael Pihel FMTM, Boden och D21 Malin Sandberg Helikopterflj, Linköping.

Budkavletävlingen, som gick i Brunnskogen, är den mest prestigefyllda och samlade flest deltagare. Tävlingen hade som vanligt sex sträckor, en skymnings-, två natt- och tre dagsträckor. För sträcka fyra gällde omstart efterföljande morgon.

Segrande herrlag blev I19, Boden. För dambudkavlen gällde tre dagsträckor som Hkpflj Linköping tog hem.



Överst på pallen Hkpflj damlag, på andra plats MarinB och på tredje plats, Ing2 (th på bilden).

Den relativt nya disciplinen, orienteringsskytte, genomfördes i F17/Hasselstad övningsområde. Tävlingen hade tre moment, punktorientering, friorientering samt orienteringsskytte.

I mästerskapsklass, H21, vann Oskar Svärd I5 Östersund och i klass D21 Helena Westling P7 Revinge.

Orienteringsskyttet är ganska likt skidskyttet. Man skjuter med "skidskyttevapen" (.22 long) och skjutmomentet ska genomföras med hög puls, på trötta ben och under stress.



Ingemar Ericsson vann WC (världscupen) i orienteringsskytte 2009. En serie om 10 tävlingar under året, där de nordiska och några övriga europaländer deltar. Han blev även FM-mästare 2009.

Tack vare framtidstro och målmedvetna satsningar har F17 återigen blivit en respekterad "idrottsflottilj".

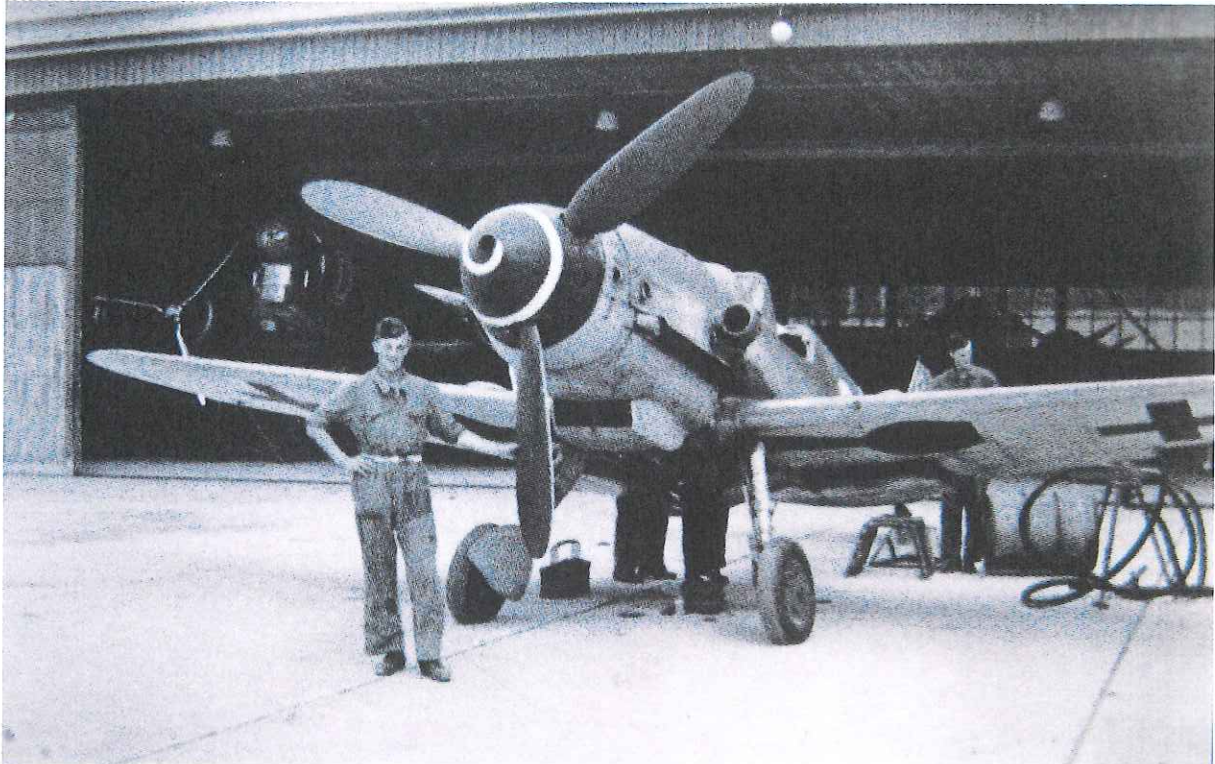
Berättat av: Kenneth Ivarsson med flera.

Bilder: F17

Nedskrivet av: *Herbert Lindblom*

Gustav Lipinski - ett människoöde

Tiden efter krigsslutet i Europa våren 1945 var kaotisk. Nyuppsatta Kunglig Blekinge flygflottilj med nyanlagda fältytor för start och landning blev en räddningsmöjlighet för såväl amerikanska skadade bombflygplan som för tyska flyende besättningar. Ur ett landat ensitsigt tyskt jaktflygplan Me 109 kröp två flygare ut. Andremanen som suttit på tvären bakom förarstolen var menige Gustav Lipinski. Det är hans framtida öde som intresserat oss mest.

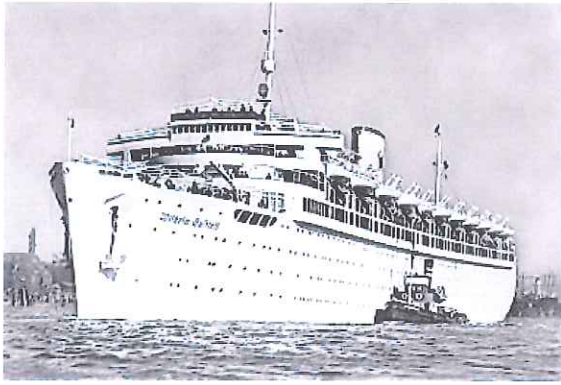


Under tisdagseftermiddagen den 8 maj 1945, landade två tyska Messerschmitt Bf 109 G-8/R på Bredåkräfältet vid F17 i samband med en flygning från Kurland (del av Lettland) till Tyskland. Varje flygplan hade två man ombord, förare och en passagerare.

Dramatiskt krigsslut

Våren 1945 i Nordeuropa hade varit varm och vacker, men också grym och mycket kaotisk. På själva valborgsmässoafton hade rikskansler Adolf Hitler skjutit sig i sin Berlinbunker och den 7 maj kapitulerade tyskarna villkorslöst. Oredan och osäkerheten om vad de hämndlystna ryssarna skulle hitta på var stor, speciellt i Ostpreussen, Baltikum, Polen och i delar av den gamla sydvästra östfronten. Frivilliga repatrieringar, stora folkförflyttningar

och massflykt hörde sedan månader till vardagen. Att det rådde anarki och ett allmänt kaos är ingen överdrift att påstå. Det gällde att rädda sig den som kunde. Under senvintern och våren hade ryska ubåtar bland annat torpederat fyra stora passagerarfartyg (f d atlantångare) i sydöstra Östersjön, S/S Gorpa, Wilhelm Gustloff, General von Steuben och Cap Arcona, varvid långt mer än 25 000 män, kvinnor och barn hade omkommit. På ett av fartygen fanns över fem tusen barn.



S/S Wilhelm Gustloff torpederades och sänktes av ryssarna i sydöstra Östersjön den 30 januari 1945, varvid över 10 000 miste livet

Vid fältet på Bredåkrahed

Sedan 1942 hade cirka fem hundra arbetare varit sysselsatta med att bygga en flygplats på Bredåkra hed. Den 1 juli 1944 togs fältet i bruk med landningsmöjligheter i alla fyra väderstrecken. Den första landningen hade emellertid skett tidigare, närmare bestämt den 9 mars då en amerikansk Flygande fästning, B 17 G, hade nödlandat med en motor ur funktion efter en raid över Tyskland.

Den vackra vårdagen 8 maj 1945 var en tisdag. Det nyetablerade F 17 stod nu till övervägande delen klart för de operationer som det fanns resurser för och som ett avklingande krigsläge krävde, men när nu freden i alla fall var ett faktum hade flottiljen gått ner något i vaksamhet och beredskap.

På eftermiddagen pågick en idrottstävling inne i Ronneby och merparten av folket, utom dagbefälet, några tekniker och vaktstyrkan, hade beordrats att som deltagare eller åskådare övervara evenemanget. Det medförde att flottiljen var nästan tom på folk, då två snabba, enmotoriga, ensitsiga jaktflygplan Me 109 kom in på låg höjd från sydost, gjorde några svängar över flygfältet och landade. Flygplanen kom enskilt och landade klockan 1520 respektive 1650. De var i dåligt skick, med skottskador och andra tekniska fel. Ur varje flygplan kröp två flygare, något i det

närmaste otroligt, med det trånga utrymme som piloten hade tillgång till. Andre mannen skall ha suttit på tvären bakom föraren och i något som närmast kunnat jämföras med ett "handskfack". De fyra flygarna togs genast omhand av dagofficeren på flottiljen och berövades sina ID-handlingar och vapen.



Besättningen på tyska Me 109 greps direkt efter landningen på F17 och vapen och identitetshandlingar beslagtogs. Fr v dagofficeren, lt Mörnhed, tyska besättningsmän och furir Manning.

Få tillhörigheter

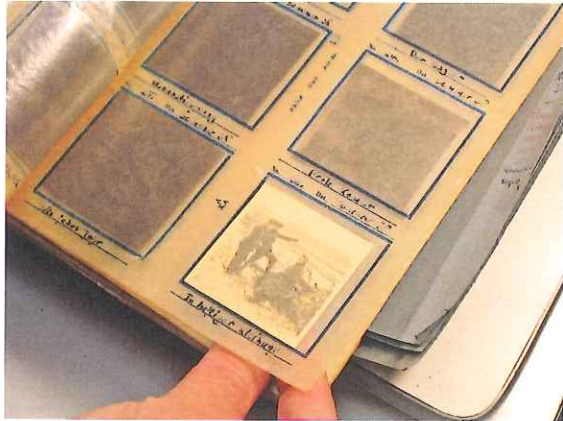
En av passagerarna hette Gustav Lipinski, och det är hans framtida öde som intresserat oss mest nu 66 år efteråt.



Gustav Lipinskis soldatbok - en identitetshandling.

Förutom sina militära identitetshandlingar hade han en samling om cirka 500 negativ,

6 x 6 cm, tagna av en fotointresserad och systematiskt noggrann amatör, som alltid hade sin kamera med sig och verkade vilja föreviga varje händelse av vikt under sin tid, alltså sex år inom det militära.



Lipinskis fotosamling, från sex år i tyska Wehrmacht, finns bevarad i F17 arkiv.

Kanske var dessa medförda foton det käraste han nu ägde i livet. För personligt bagage fanns det över huvud taget ingen som helst plats i det trånga flygplanet.

Soldatboken berättar

geb. am: 26.10.07 In: Berlin (Ost, Reich, Wehrmacht)

Religion: r.m. Stand, Beruf: Kraftfahrer

Personaldeskription:

Größe: 1,82m Gestalt: schlank
 Gesicht: oval Haar: dunkel
 Bart: keinen Augen: braun
 Besondere Kennzeichen (z.B. Brillenträger): keinen

Schuhzeuglänge: 29 1/2 Schuhzeugweite: 4

Jens Lipinski
 (Vor- und Nachname, eigenhändige Unterschrift des Inhabers)

Die Richtigkeit der nicht umrandeten Angaben auf Seiten 1 und 2 und der eigenhändigen Unterschrift des Inhabers bescheinigt

den: 28.11.1939
Arthur v. Schmidt
 (Dienstort, Ort, Datum, Dienstort)

2

Vad vet vi då om den 38-årige vaktssoldaten Lipinski? Jo, han var född och hemmahörande i Lublin, en stad 15 mil sydost om Warszawa, och gift med Wiktorina Paeth.

Lipinski mobiliserades till tyska Wehrmacht (krigsmakten) den 28 augusti 1939. Han hade tillhört 57. infanteridivisionen samt ingått i 346., 857. och slutligen 863. regementet. Hans soldatnummer var 191. Det verkar som om det varit Berlin från sent 1944 som hans sista stationeringsorder gällde, kanske var det för att försöka försvara Hitlers underjordiska bunker? Det finns nämligen uppgift om att han den 20 november 1942 hade fått fullständig utbildning på ett kraftfullt maskingevär.

Han var 1939 vaccinerad mot tyfus och paratyfus samt 1941 mot kolera. Lipinski låg sårad på sjukhus nr 143 under tiden 21 februari till 31 augusti 1942.

Då han skrevs ut fick han en sold om 228 riksmark utbetald. Han hade för övrigt sedan 14 april 1941 haft familjeunderhåll. Den 20 april 1944 hade han haft sin sista permission i hemstaden Lublin. Sin slutliga krigssold, 42 holländska floriner, hade han kvitterat ut den 3 april 1945.

Hur han lyckades övertala en jaktpilot att få följa med vid flykten till Sverige, i ett ensitsigt ytterst trångt jaktflygplan är förstås en gåta.

Många nödlandningar i Blekinge

Under loppet av mars 1944 till maj 1945 hade 14 engelska, amerikanska och framför allt tyska militärplan nödlandat på olika platser i Blekinge.

Säkert fanns också flera, för oss okända, totalhaverier utanför kusterna.

En förteckning över vilka främmande flygplan som under 1944-45 nödlandat i Blekinge skulle kunna se ut som i tabellen på nästa sida.

1944

- 9 mars Amerikansk B-29 på Bredåkra hed
- 11 april Amerikansk B-29 vid Kristianopel
- 23 april Engelsk Halifax utanför Listerlandet
- 7 okt Amerikansk B-29 utanför Olofström
- 7 okt Amerikanska B-29 (2 st) på F17
- 31 okt Tysk flygbåt DO 24 vid Hällevik.

1945

- 20 mars Tyskt spaningsplan Storch vid Jämjö
- 19 april Tyskt spaningsplan Siebel på F 17.
- 7 maj Tysk Storch vid Olsäng.
- 7 maj Tysk Storch vid Kuggeboda.
- 8 maj Tyskt bombplan Junkers JU 88 på F 17
- 8 maj Tyska jaktplan Me 109 (2 st) på F17

De olika flygplanens öde blev att vissa inköptes av svenska intressen och stannade inom landet, några skrotades, andra sändes tillbaka till England och USA och några hämtades av Ryssland. De två här aktuella Me 109 reparerades på F17 och flögs till Bromma, där de den 8 november överlämnades till sovjetisk personal.

Besättningarna internerades en kortare tid och fick sedan återvända till England och USA. Annat gällde dem som arbetat för tyskarna (balter, vissa tyskar, polacker). Många av oss minns den beryktade "baltutlämningen". 146 före detta soldater sändes till Sovjet i januari 1946. De flesta var lettiska medborgare.

Svar från Tyskland

I vår efterforskning om Lipinski kontakta- de vi tyska ambassaden i Stockholm och bifogade kopior på de handlingar som finns. Det svar vi senare fick kom i ett brev från Deutsche Dienststelle i Berlin, ett statligt verk som handlägger frågor rörande anhöriga till tyska medborgare som omkommit eller försvunnit utan spår i tidigare tyska Wehrmacht.

En tjänsteman som heter Urs Veit skriver att han studerat fallet med Gustav Lipinski ingående. Han togs tillfånga av de västallierade i Tyskland den 15 april 1945,

alltså tre veckor innan han togs omhand på F17. Detta är mycket förbryllande!

Man skriver vidare att han under hela sitt återstående liv varit bosatt i Gross Berkel, en plats några mil sydväst om Hannover. Det uppges också att han 1954 levde och hade soldatboken i sin ägo. Myndigheten avslutar sitt brev med att framföra, att man är högst frågande inför hur Lipinskis soldatbok över huvud taget skulle kunna finnas i Sverige.

Okänt öde, vad är sanning

Hur gick det då för vår Gustav Lipinski, polack men utkommenderad som tysk soldat. Det är ju känt att ytterst få av alla soldater och civila, som ryssarna tog som krigsfångar någonsin kom tillbaka hem. De avrättades oftast eller dog i fångläger på grund av svält eller sjukdomar. Sannolikt utvisades han till Ryssland och kanske kan vi någon gång få svar på hur det senare gick för honom? Död? Javisst, annars skulle han nu ha varit 104 år.

Deutsche Dienststelles ifrågasättande om Lipinski kommit till Sverige kan ha sitt berättigande, hans finns nämligen inte med i den namnlista som är redovisad i källan, nedan. Att en passagerare med annat namn har haft Lipinskis tillhörigheter med sig blir då nästa slutsats. Varför och i vilket syfte dessa överlämnats till F17 tål att fundera över.

Men hans militära historik, liksom hans fantastiska negativsamling, finns fortfarande kvar, intakt och ömt vårdad i F17 fotoarkiv. Pistolen är förvarad i säkerhetsskåp i F17 museisamlingar.

Källa: Boken om tyska nödlandare 1939-45 av Bo Widfeldt

Fakta och foto: Gösta Bolander

Ulf Wiberg och Herbert Lindblom

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Föreningsträff med information om riksdagens försvarsutskott

Den 15 nov var det samling på F17 gamla underofficersmäss för att lyssna till Peter Jeppsson, som är riksdagsman för socialdemokraterna i Blekinge sedan 2006 och invald i riksdagens försvarsutskott för en andra period.



Peter Jeppsson (tv), till yrket sjöofficer vid 3. sjöstridsflottiljen i Karlskrona. Ordf Benny Hellström överlämnar present som tack och uppskattning.

Peter poängterade att det eftersträvas, och faktiskt finns, ett samförstånd i utskottet mellan riksdagspartierna då det gäller stora, kostsamma och mer långsiktiga frågor. Det som nu, under hösten 2010, ligger på bordet är frågor som Afghanistan och Nordic Battlegroup.

Personalförsörjningen i Försvarsmakten är en annan stor och viktig fråga, då plikt-systemet upphört den 1 juli 2010. Fortsättningsvis gäller frivillig ansökan och anställning i maximalt 12 år. Den tidigare frivilligrörelsen finns inte heller längre. Sådan verksamhet måste upphandlas från olika förbund. Kostnaden för den nya ordningen är inte klarlagd och inte heller vilka förband som behövs i framtiden.

Insatsförsvaret och internationella åtaganden är omfattande uppgifter och vägval mellan nationellt och internationellt försvar kan behöva göras. Ytterligare minskningar av Försvarsmaktens organisation kan innebära

att kritisk gräns för verksamheters överlevnad nås, men den diskussionen är ännu inte tagen.

Nya materielprojekt samt vidmakthållande av befintliga system är en annan stor och kostsam post. Bland annat nämndes nytt stödfartyg till marinen med sjukvårdskapacitet och med helikoptrar ombord. Omsättning av äldre helikoptersystem samt utveckling av JAS 39 Gripen's förmåga finns också med i arbetet inför nya försvarsbeslut.

Efter föredraget inbjöds till landgång och öl och naturligtvis lite eftersnack. Stort tack till Peter för en öppen och ärlig redovisning, där även utrymme fanns för frågor. Vi önskar honom lycka till i riksdagsarbetet som företrädare för försvarsfrågor i Blekinge.

C F17 helårsgenomgång 2010

Måndag eftermiddag den 13 december höll C F17 sin sammanfattande verksamhetsgenomgång för 2010.

Marinens musikkår stod, som så många gånger tidigare, för bland annat mycket trevligt framförd julmusik.



Övlt Nils-Göran Bernebring redovisade genomförd verksamhet för 2010. Bild: F17 arkiv.

Tf stf fljchefen övlt N-G Bernebring, inledde med en resumé över året som gått. Särskilt bör noteras ett besök för uppföljning av wiendokumentet där 34 länder var representerade, utbildning av thailändska JAS 39-tekniker samt den om-

fattande övningsverksamhet som NBG-EAW inneburit.

Tf flottiljchefen, öv Johan Svetoft, berättade därefter om flottiljens uppgifter och utmaningar i verksamheten för 2011. Bland annat kommer en omorganisation av Försvarsmakten att ske.

Sedan följde högtidlig utdelning av NOR, för nit och redlighet i rikets tjänst, till anställda vid F 17.

Avslutningsvis framförde öv Svetoft en julhälsning från ordinarie flottiljchef, öv Mats Helgesson, som ingår utlandsstyrkan i Afghanistan fram till våren 2011.

Kamratföreningen tackar för vänlig inbjudan och värdesätter mycket den aktuella försvarsupplysning som ges.

Kamratföreningens årsmöte 2011



Samling i F17 matsal Sleipner inför årsmötet och efterföljande försvarsupplysning.

Årsmötet avhölls den 17 mars och samlade 60-talet medlemmar. Styrelseordföranden Benny Hellström valdes att leda förhandlingarna, då sittande föreningsordförande öv Mats Helgesson fullföljer uppdrag i Afghanistan.

Nyvald till styrelsen blev Bengt Gustavsson, då Benny Karlsson undanbett sig omval. Övriga styrelseledamöter och funktionärer fortsätter ett år till. Slutligen avtackades Benny för sitt fina arbete i styrelsen, bla 10 år som sekreterare. Benny har också varit museichef och kommer även fortsättningsvis att hålla i sådana frågor.



F17 kamratföreningens styrelse för 2011. Fr v Stig Persson, Bengt Andersson sekreterare, Ulf Alderlöf, Benny Hellström styrelseordförande, Bo Hagertz, Rune Pettersson, Leif Possung och Bengt Gustavsson. Ej med på bild, Allan Lindgren kassör.

Efter årsmötet anslöt öv Svetoft för att ge oss det aktuella läget inom flygvapnet.

F17 har ett unikt läge, både geografiskt och verksamhetsmässigt, med marinbasen som granne och en egen flygbasbataljon i drift. Flottiljen har såväl inhemsk territoriell beredskap i luftförsvaret som beredskap för internationellt stöd i olika avseenden.

Incidentberedskapen utökas att gälla dygnet runt, dock kommer jaktrotens basering inte alltid att vara på F17.

JAS 39 vapenutveckling var ytterligare ett intressant område som redovisades.

Slutligen kommenterade flottiljchefen utbyggnaden av norra flottiljområdet med pågående bygge av räddningsstation samt planer för flygtransportplatta, helikopterhangar, trafikledartorn med mera.

Norra området efter utbyggnad



Räddningsstationen beräknas stå färdig 2012 medan övrig utbyggnad endast finns på planeringsstadiet. Bild: Fortverket.

Kvällen avslutades som sig bör med ärtmiddag och trevlig samvaro på Bredåkra-mässen.

Text och Foto: *Herbert Lindblom*

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

Qvintus 72 (SFF-Blekinge) inbjuder medlemmar i F17 kamratförening att medfölja på *sommarutflykt till Skåne den 6 augusti*. Vi besöker Ljungbyheds militärhistoriska museum, äter lunch på Skärалid och fortsätter därefter till Beredskapsmuseet vid Höganäs.

Avresa sker från Karlskrona ca 0700, hemfärd omkring 1900.

Kostnad 300 kr för medlem i Qvintus 72, övriga 400 kr. I priset ingår bussresa, entréer, guidning samt lunch.

Frågor och anmälan till Rune Kronkvist helst via mail runekronkvist@yahoo.se annars tfn 0457-471719, 0709-173244

Anmälan senast 1 juli 2011 !!!

Flygdagar 2011

Detta är ett preliminärt flygdagsprogram med underlag/urval från SFF (flyghistorisk förening) samt tillägg från F17.

För närmare information, sök på Internet och/eller se i tidskrifter och dagspress.

| | | |
|------------|------------|--------------|
| 29 maj | Västerås | Roll Out |
| 5 juni | Eslöv | Flygdag |
| 19 juni | Luleå | F21 flygdag |
| 18-19 juni | Åbo | Air Show |
| 13 juli | Karlskrona | Sailet |
| 14 juli | Karlskrona | Marinens dag |
| 20-26 juli | Paris | Le Bourget |
| 12-14 aug | Siljansnäs | Flygdag |
| 27-28 aug | Roskilde | Air show |

F17 deltar med flyguppvisning av JAS 39C i Eslöv 5 juni samt i Karlskrona 13-14 aug.

Någon dag under oktober månad 2011

Studiebesök vid 3. helikopterskvadronen

Besöket kommer i stort att omfatta information om skvadronens uppgifter och verksamhet samt visning av Hkp 10A och Hkp 15.

Två Hkp 10B med besättningar är sedan den 1 april 2011 i Afghanistan för att stödja den svenska utlandsstyrkan på plats. Mer om MEDEVAC och ISAF-insatsen under besöket.

Förkortningarna ovan står för - Medical Evacuation resp International Security Assistance Force.

Inbjudan med detaljerat program planeras utsändas under augusti.



Grupp JAS 39 över Kallinge-fältet.
Foto: Katsuhiko Tokunaga