



# Bredåkrabladet



**Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2012**



**Ur innehållet:**

**Transportflyget**

**Incidentberedskap**

**Signalspaning**

**Flottiljen byggs upp**

**Minnen som flygsignalist**

**En solskenshistoria**

## BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening  
Nummer 1/2012. Årgång 7.

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
Ewa Anbrand	0455-81246
Herbert Lindblom	0457-31102

**Teknisk rådgivning**  
Ewa Anbrand

**Grafisk produktion**  
FMLOG/Grafiskproduktion

**Adress**  
F 17 kamratförening  
Box 502  
372 25 Ronneby

E-post  
[redaktionen@f17kamratforening.se](mailto:redaktionen@f17kamratforening.se)

Hemsida  
[www.f17kamratforening.se](http://www.f17kamratforening.se)

Såväl text som bilder från läsekretsen är mycket välkomna.

Omslagsbilden visar roten TP100 - TP101 över Karlskrona 2004, då TP101 gör sorti. Befälhavare ombord var kn Richard Bona respektive kn Björn Lundkvist i TP101.  
Foto: Gösta Bolander

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  
[sekreteraren@f17kamratforening.se](mailto: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 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



I skrivande stund upplever jag en fantasisk vårdag. Ena stunden regnar det. Därefter lätt snöfall blandat med hagelskurar. Däremellan strålände solsken. Det hela kryddas med en mycket hård byig vind (2012-03-19), alltså en tidig typisk svensk vårdag.

Fjolåret avslutades helt enligt tradition. Kamratföreningen var inbjuden att närvara både vid luciafirandet och flottiljchefens helårsgenomgång. Som vanligt var vi lite klen representerade. Själv kunde jag inte närvara, eftersom jag vid denna tidpunkt ägnade mig åt en tvåmånaders jordenruntresa. Årets traditionella jultallrik avnjöts på Bredåkrämässen. Föreningsordföranden, Mats Helgesson, kunde dessvärre inte delta. Däremot kunde flottiljens ställföreträdande flottiljchef, Magnus Liljegren, hälsas välkommen.

I en tidigare ledare har jag berört HKV utredning angående stöd till kamratföreningar. Utredningen var klar i april förra året och föredrogs för C FÖRBANDSPROD. Vi har dessvärre inte sett något resultat av detta ännu. Kanske omstruktureringsarbetet av Försvarsmakten tar för mycket energi?

F 17 har däremot fått ett uppdrag att stödja veteraner. Vilka är då veteraner? Såvitt jag förstår är det inte bara de som har, eller ska ha, utlandstjänstgöring som är veteraner. Hit räknas alla som tjänstgjort vid garnisonen. Hur F17 ska lösa uppgiften är jag inte helt säker på. Kamratföreningen har dock blivit tillfrågad om vi kan medverka. Vi har ställt oss mycket positiva till detta. Medlemmarna har ju en mängd erfarenheter att dela med sig av. Så vi är verkligen VETERANER.

Den långdragna historien om F 17 museum verkar äntligen få en lösning. Traditionsrummet, som det numera heter, kommer att bli under matsalen, dvs i princip på samma ställe som de tidigare lokalerna. Materielen har hämtats hem till F 17 igen. Nu återstår ett stort arbete för att få ett attraktivt traditionsrum. Jag vädjar till alla medlemmar att hjälpa till. Er kompetens behövs.

Återigen har det varit chefsbyte på F 17. Mats Helgesson har numera ställt sin kompetens till HKV förfogande. Ny flottiljchef är fom 16 februari öv Gabor Nagy. Enligt tradition valdes Gabor till ordförande i kamratföreningen vid årsmötet den 15 mars. Samtliga styrelsemedlemmar, vars mandat-tid gått ut, omvaldes. Till ny styrelsemedlem valdes Rune Kronkvist.

Den ljusare delen av vårt år har nu infunnit sig. Då är det på sin plats att önska alla medlemmar en riktigt TREVLIG SOMMAR.

*Benny Hellström*

Styrelseordförande



# RONNEBY GARNISON



F17-vänner!

Detta är det sista brevet från mig som flottiljchef på F17. Det känns vemodigt och spännande på samma gång. Det har hänt så mycket under min tid som flottiljchef att jag kommer tillåta mig några korta tillbakablickar i denna hälsning.

Tiden har gått fort sedan juni 2009, då jag tillträdde som flottiljchef och avlöste Niklas Karlsson. Flottiljen jag då övertog befälet över var i full sving och det var intensiv verksamhet på alla enheter.

Så här sa jag i mitt första uttalande på F17 i samband med mitt tillträde:

”Vi står inför stora och svåra utmaningar, inte bara att den allmänna ekonomin haltar och att kronan har sjunkit. Försvarmakten har under en lång tid fått reducerade medel till sitt förfogande. Detta har inneburit att Försvarmaktens storlek och operativa förmåga har förändrats. Flygvapnet står inför förändringar, både krigsförbanden och vardagsproduktionen kommer att

utvecklas ytterligare. Under den senaste tiden har det hänt mycket som påverkar Försvarmakten. Riksdagen har fattat beslut i enlighet med Försvarspropositionen. Plikt- och stödutredningar har presenterats. En ny design av försvaret har tagits fram, en design som bl a innehåller anställda och kontrakterade soldater och sjömän och förband med sammantaget högre beredskap än idag. Flygvapnet är insatt både internationellt och nationellt. Vi genomför dagligen insatser här hemma med incidentberedskap, luftbevakning, signalspaning och flygtransporter. ....”

Mycket har hänt, men mycket återstår också att göra. Inte minst i flottiljen och garnisonens förhållande till kamratföreningar har det hänt en hel del. Försvarmaktens nya veteran- och anhörigverksamhet har gjort att våra kamratföreningar, soldathem och motsvarande har fått ny luft under vingarna. Det är mycket bra.

Det som återstår inom detta område är nu att ge frivilligverksamheten en motsvarande positiv knuff fram i rampluset. Hur det skall göras, och när, återstår dock att se. Men att ge våra insatsförband väl definierade inslag av frivilliga vore ett lämpligt första steg.

Under min tid som flottiljchef har vi tagit oss igenom en hel massa utmaningar. För att bara nämna några:

- Buklandning med Gripen
- De sista värnpliktiga
- Snömängder vintern 09-10 och 10-11

- Införandet av PRIO
- Kampen om Hästveda
- Kroniskt omstruktureringsarbete
- Utfasningen av 39 A och B
- Beredskap med NBG 11
- Insats med FL01 och 02 över Libyen
- Insats med i Kosovo med KS24
- Mm mm

Dessutom har jag hunnit med att genomföra en egen insats i Afghanistan under min tid i Ronneby. Jag har verkligen inte haft många lugna stunder som flottiljchef.

Jag står fortfarande fast vid att vara flottiljchef på F17 och garnisonschef i Ronneby är ett av världens bästa jobb. Jag känner mig avundsjuk på min efterträdare överste Gabor Nagy. Jag vet att han får en bra tid på F17.

Jag har haft förmånen att jobba tillsammans med Gabor vid ett flertal tillfällen tidigare under min karriär och jag vet att F17 kommer få en mycket duglig och trevlig chef. Jag känner också en stor tacksamhet till alla kompetenta, lojala och trevliga medarbetare på garnisonen som gjort det möjligt för oss att gemensamt ta oss igenom alla utmaningar. Vi har ju verkligen lyckats på alla sätt med det mesta vi tagit oss an. Stödet från F17 kamratförening har varit mycket gott.

Vad har då F17 att vänta sig framöver? Självklart kommer införandet av Försvarets nya organisation första januari 2013 att vara i fokus under den närmaste tiden. Mer konkret och handfast kommer det att innebära en hel del jobb för chefer och medarbetare under det kommande

halvåret. Vi väntar alla på att omstruktureringsordern skall bli klar och utskickad, så att vi vet mer precis vad vi har att förhålla oss till.

I den dagliga verksamheten rullar vi vidare med bl.a. övningar och utbildningar. Just i dagarna har övningen TTP kommit igång i övre Norrland, trots ett envist högttryck och rysskyla.

Före påsk genomförs övningen LION EFFORT 12 på F17. Då blir det verkligen ett välfyllt övnings- och verksamhets-schema. Gripenanvändare från alla gripenländer kommer att delta. Vi kommer bl a att få se något så exotiskt som sydafrikanska JAS 39 Gripen flyga över Blekinge.

Inte långt efter LION EFFORT 12 kommer Flygvapenövningen 2012 att genomföras med verksamhet över stora delar av södra Sverige. Om allt går väl kommer vi också att få genomföra grundläggande militär utbildning för anställda soldater för första gången i höst på F17. Som planen är nu planerar vi för utbildning av ca 30 soldater. Ja, det är ett axplock av vad som kommer att hända på F17 under den kommande tiden.

Själv går jag mot ett nytt jobb som chef för insatsstabens utvecklingsavdelning i Stockholm. Det skall bli spännande och jag vet att jag kommer hamna i hetluften direkt när det gäller utformning av det framtida försvaret.

Avslutningsvis vill jag tacka för mig och för den tid jag haft i Ronneby. Jag önskar er alla all välgång och lycka i framtiden!

Med bästa flygarhälsningar

*Mats Helgesson*

Flottilj-/garnisonschef

## NYTILLTRÄDDE CHEFEN HAR ORDET



Kamrater!

Jag har nu varit flottilj- och garnisonschef på F 17 i tre månader, men jag tänkte trots det inledningsvis kort presentera mig:

Jag heter Gabor Nagy och kommer närmast från högkvarteret och FTS/A3. Jag har under de senaste fyra åren som chef för planerings- och insatsavdelningen vid FTS varit ansvarig för såväl den nationella beredskapen som för genomförandet av de insatser flygvapnet gjort med transportflyg och helikoptrar i internationella sammanhang och då främst i Afghanistan.

Utöver det har jag, precis som många av er på F 17, varit involverad i vår insats över Libyen förra året.

Jag har ett förflutet från F 4 på Frösön där jag jobbade från 1989 till 2005, de sista fem åren som divisions- och flygchef. Efter nedläggningen av F 4 har jag varit chef på Flygbefälsskolan i Uppsala under drygt ett år och har därefter varit på Flygtaktiska kommandot i Uppsala, som under 2008 flyttades till Stockholm och ändrade namn till Flygtaktiska staben.

Jag är från början skåning och har med denna ”flytt” kommit närmare mina rötter. Jag gift med Anne-Li och vi bor med våra två söner utmed Mälaren några kilometer norr om Sigtuna. Jag är allmänt sport- och idrottsintresserad och ägnar mig även gärna åt jakt, fiske och friluftsliv.

För att nämna några större händelser vid F 17 i närtid tänkte jag lyfta fram övningen Lion Effort och det nu pågående omstruktureringsarbetet inom Försvarmakten.

Vi har på F 17 under månadsskiftet mars/april genomfört en internationell övning i form av den återkommande övningsserien Lion Effort. Detta har varit en stor övning inom Gripenfamiljen, den största hittills. Ungefär 150 deltagare från Ungern, Tjeckien och Sydafrika har deltagit och flugit med egna JAS 39. Dessutom har en Thailandsk delegation följt övningen på nära håll. Förutom avancerade flygövningar, med många ingående flygplan i främst F17 ordinarie övningsområden, har vi haft ett stort antal besök på flottiljen. Bland annat har vi haft besök av Hovet, riksdagsledamöter och utskott, försvarsattachéer och av Flygvapeninspektören speciellt inbjudna gäster.

En stor utmaning som vi under i princip resterande delen av året måste hantera parallellt med den ordinarie verksamheten, är att vi påbörjat en omstrukturering inom Försvarmakten. Omstruktureringen innebär i stora drag att alla befattningar inom FM har kravsatts och beskrivit i detalj. All personal ska innan sommaren i ett administrativt verktyg definiera sina kompetenser och komplettera detta med ett CV. Efter sommaren ska respektive medarbetares kompetens ”matchas” mot en tänkt befattning och de uppsatta kraven, i syfte att få en bemanning där den faktiska kompetensen i högre grad än idag överensstämmer med befattningens krav. Syftet med omstruktureringen är inte att reducera antalet personer i organisationen, men i de fall befintlig kompetens inte finns för att inneha en befattning inom Försvarmakten kan det innebära uppsägning på grund av arbetsbrist.

Detta var en kort information om några av de större händelserna på F 17.

Med hälsningar och hopp om en fin och skön sommar

*Gabor Nagy*  
Flottilj-/garnisonschef



## F17 Transportflyg – till Er tjänst

Flygvapnets operativa rörlighet, med baser över hela landet, medförde behov av flygtransporter för att nå tidig effekt. Tidigare större flygplantyper som t ex B3 användes i möjlig mån för att ta med personal och materiel vid baseringar på Gotland och i övre Norrland. Äldre skolflygplan användes som sambandsflygplan för i första hand personalbyten av flygande personal. Men efterfrågan på flygtransporter ökade allt mer, vilket ledde till att transportflygplan inköptes och olika transportflygenheter organiserades. Förutom flygvapnets ”centrala flygtransportflotta” med TP79/DC-3, TP83/Pembroke och TP84/Hercules byggdes nu upp enheter på de lite mer perifert belägna flottiljerna, som F17 och F21. Dessa enheter skulle i första hand klara det regionala behovet samt kunna ta emot och betjäna utifrån kommande transportflyg. På senare tid har ett krympande flygvapen samt ett ökat deltagande i internationella övningar återigen föranlett organisationsförändringar.



*Transportflygets domäner, norr om helikopterplattan. I luften TP101, närmast och TP100. Foto: Gösta Bolander*

### **Något om bakgrund - sambandsflygtropp bildas**

Flygsystemens tekniska utveckling, med J35 Draken och framåt, medförde krav på stor rörlighet av personal mellan flottiljerna, för särskilda utbildningar, tekniska och taktiska möten, simulatorflygning etc. Krav på snabba resor över hela landet följde. Att resa reguljärt var självklart ett

alternativ, men avgångstider och anslutningstransporter kunde öka förrättningens längd avsevärt och inte blev resan billig heller.

Fram till 1970-talet ingick flygtransporter i respektive divisions/kompanis verksamhet. För mottagning och service av utifrån kommande sambands- och transportflyg fanns ett daghavande kompani, vars bered-

skap alternerade veckovis mellan kompanierna. Då SK-60 kom ut på flotttiljerna, i början på 1980-talet, väcktes tankar om att lyfta ur sambandsflyget från kompanierna. Det organiserades en sambandsflygtropp i 3. komp (helikopterkomp) under chefskap av Lt Bertil Fredriksson /Fredengard. I trop-  
pen ingick också Jan Härlin, Peter Andersson, Ingemar Augustsson och Karl-Åke Sturesson.



*Fr v Ingemar Augustsson, Bertil Fredengard, Peter Andersson och Jan Härlin. Via Bertil Fredengard.*

Troppen skötte den dagliga flygverksamheten för divisionernas behov, inklusive bokning av flygplanen. Även service och underhåll av SK-50, SK-61 och SK-60 ingick. Senare tillkom även Cessna 404 och TP101.



*Till invigningen av personalbaracken 1986 hade även enhetschefer inbjudits. Fr v Härlin, Josefsson, Hägg, Fredengard, Lundkvist, Nilsson, Lundgren samt stabschefen Lind, flygchefen Svensson och baschefen Lindblom. Via Bertil Fredengard*

1985-86 byggdes en sambandsplatta norr om H82 platta och en personalbarack sattes

på plats i anslutning till plattan. Tankning skedde från rulltankar eller tankbil, senare från bränslekasuner. För uppställning, service och underhåll av flygplanen nyttjades H82, västra skeppet.

### **Flygande personal rekryteras och utbildas**

Marinen hade sedan ubåtsincidenterna i början på 1980-talet en Cessna 404 stationerad på F17 för ubåtsjakt/-spaning. I syfte att hjälpa marinen med havsövervakningen utbildades ett antal piloter, från 1.-2. div, på Cessna 404.

1984 inhyrde flygvapnet en Cessna 404, flygvapnets beteckning TP87, för persontransporter. Transport- och sambandsflyget på F17 inledde nu organisationsförsök med både flygtekniker och flygförare. Kn Per-Åke Nilsson 2. sdv utsågs till sammanhållande med uppdrag att utarbeta organisationsförslag, arbetsordning etc. Det var en efterlängtat resurs. Behovet av flygtransporter var stort för flygande personals resor, till bland annat F13 i Norrköping för simulatorflygning samt helikopterdivisionens personalbyten och materielbehov i FRÅD-beredskapen (flygräddningen) på Visby.



*Cessna-piloterna. Fr v Sten Josefsson, Björn Lundkvist, Gilbert Hägg, Per-Åke Nilsson, Carl-Åke Spångberg och Hans Björnerhag.*

Det var i första hand äldre piloter på divisionerna som sökte och fick inflygning på transportflyg medan de fortfarande var kvar i jakt- respektive spaningsdivisionens verksamhet. Efterhand som "kundkretsen"



och flygtidsuttaget ökade behövdes piloter som, mer eller mindre, gick över till heltid på transportflyget. De som tidigt ingick i gruppen var Per-Åke Nilsson, Björn Lundkvist, Carl-Åke Spångberg, Sten Josefsson, Hans Björnerhag och Gilbert Hägg.

### Transportflyggrupper sätts upp

Man började inse vilka besparingar, i tid och pengar, dessa regionala lätta transportflygningar innebar. På Chefens för flygvapnet uppdrag organiserades 1988 transportflyggrupper på F17, F21 och F7.

Beställningar och bokningar centraliserades till F7, i syfte att mer effektivt kunna utnyttja alla flygplan som ingick i det regionala transportflyget. 1989 inköpte flygvapnet tre begagnade Beech Super King Air 200, flygvapenbeteckning TP101, varav en placerades på F17. Samtidigt sades leasingavtalet om Cessna 404 upp. Den fyllde inte riktigt måttet. Den hade inte tryckkabin och var inte utrustad för den omfattande trafik i alla väder som nu efterfrågades.



*I Tpflyggruppen på TP101 ingick piloter från F17, F16, flygstaben och materielverket. Bild från 1991. Från Thomas Persson, Lennart Källqvist, Sten Josefsson, Björn Lundkvist, Per-Åke Nilsson, Gilbert Hägg, Carl-Åke Spångberg, Hans Björnerhag, Leif Bergqvist samt flygteknikerna Jan Härlin, Peter Andersson och Ingemar Augustsson.*

Med TP101 tillkom nya uppgifter och krav. Från att ha varit ett "extraknäck" för äldre piloter på divisionerna kom fredsverksamheten att få en organisation med fasta tjänster. Flygtransporterna ökade nu

till att utöver försvaret omfatta kungahuset, regering och riksdag samt statliga verk, vilket även innefattade utlandsflygningar. Kravet på utbildning skärptes, vilket bland annat innebar att piloterna fick genomgå fullständig trafikflygarutbildning med uppflygning för kontrollant två gånger per år, alltså helt enligt civila krav. Teknikerna fick utbildning till flygteknikercertifikat samt FMV (Försvarets materielverk) behörighetsbevis för de flygplantyper som var aktuella.

### Chefer för F17 transportflyggrupp/-division

Kn Per-Åke Nilsson	1984 - 1988-2001
Mj Lars-Erik Gullbrand	2002
Kn Björn Lundkvist	2003-2004
Mj Niclas Åkesson	2005-2008
Kn Richard Bona	2008-2009
Anm: Ny organisation. FOB från 2008	

### Nya kontorslokaler

1990 fick transportflyggruppen en egen divisionsbyggnad, den futuristiska baracken vid F17 paradplats, av folkhumorn döpt till "månbas Alpha". Nämnda barack, som inhyrts för värnpliktigas förläggning under mitten av 1980-talet, var ersatt med en nybyggd värnpliktskasern.

Baracken kunde inköpas och monteras upp för flygtransportens behov och nyttjande. Arbetsmiljö och allmän trivsel blev nu markant bättre. Från att tidigare ha haft "kontoret på fickan" kunde allt planeringsunderlag samlas på ett ställe. Dator för navigeringsberäkningar, telefax till bokningscentralen samt intern-tv för väderbriefing tillkom. Gästande transportbesättningar kunde också ges möjlighet att färdplanera och enkelt hämta underlag för sin fortsatta flygning.

### Arbetsrutiner och serviceanda

Sambands- och transportflygtroppen/-gruppen fick redan inledningsvis rykte om god serviceanda. Lt Bertil Fredengard och hans medarbetare hade en mycket positiv inställning till allt och alla. Kort förhållning på flygplanbeställningar, sen hemkomst, flygplan med fel - vi ordnar det.

Ändringar i beställningar eller oförutsedda landningar av utifrån kommande flyg kunde tas emot nästan vilken tid som helst på dygnet. Genom en "ringkedja" från flygtrafikledningen till transportflyggruppen och flygfältsplutonen kunde det hela ordnas upp. Drivmedel var också med i "kedjan", om tankning begärdes. Det byggdes upp en goodwill och fixaranda som omvittnades långt utanför F17 gränser.

#### **Chefer för Sambands-/transportflyggruppen**

Lt Bertil Fredriksson/Fredengard	1981-1993
Lt Hans-Göran Andersson	1993-2000
Lt Lars Svensson	2000-2002
Kn Helena Ståhlgren	2003-2005
Lt Claes Lindberg	2005-2007
Anm: SK-60 pluton från 2006.	

För det dagliga rutinmässiga arbetet fördelades arbetsuppgifterna efter ett veckovis roterande schema. Såväl arbetsuppgifter som ansvar skiftade. Alla skulle vara väl insatta och kunna bistå, om kraftsamling behövdes i någon verksamhet.



*Transportflyggruppens tekniker 2000.  
Fr v Jan Härlin, Ola Svensson, Ulf Svensson, Peter Bonsack, Lasse Svensson, Thorleif Rigestam och Hans-Göran Andersson. Via Thorleif Rigestam.*

#### **Fasta turer - kostnadsbesparingar**

Våren 1991 upprättades fasta turer med TP101 till Stockholm-Uppsala området; dit tidig måndagsmorgon och åter sen fredags-eftermiddag. Elever och pendlare från Ronneby och Karlskrona fick härigenom ett enklare och smidigare sätt att resa och Försvarmakten sparade pengar. I jäm-

förelse med en LIN/SAS biljett blev det ungefär halva priset. Naturligtvis gjordes kostnadsjämförelser även vid andra resor exempelvis till Gotland för flygräddningens beredskap, vilket gav ännu större differens i tidsbesparingar och biljettkostnader. Omskolningen till HKP10 skedde till viss del i Stavanger i Norge. Flygtiden dit var 1 timme och 30 minuter. I en jämförelse med reguljärt flyg blev tidsvinsten tre och en halv timme och kostnadsbesparingen per flygning med nio passagerare ombord ca 55 000 kronor.

#### **Flygplanen**

SK-50, SAAB Safir, fanns i totalt fyra exemplar, varav tre B- och en C-version. SK-60, SAAB, fanns, även den, i fyra exemplar, varav tre B- och en C-version. SK-61, Bulldog fanns i tre exemplar, kom att ersätta SK-50 under 1990-talet.



*Fr v Cessna 404, SK-50 och i bakgrunden t h skymtar SK-60. Ca 1985. Via Bertil Fredengard*

TP87, Cessna 404, inhyrdes 1984 med basering F17. Det användes till persontransporter och havsövervakning fram till 1989, då det togs ur tjänst.

TP101, Beech Super King Air 200, inköptes 1989 i tre exemplar, varav ett baserades på F17, övriga på F7 och F21. Detta flygplan användes till persontransporter samt flygträning av Herculespiloter. 1990 havererade en TP101 under inflygning till Halmstad varvid båda piloterna omkom. Inga passagerare fanns ombord. Som ersättning inköptes våren 1991 ett fjärde flygplan. 1998 överfördes F17:s TP101 till F7 för att täcka det ökande utbildningsbehovet av Herculespiloter.



TP101 var ett betydligt billigare alternativ för skolning av blivande Herculespiloter. 2000 kom detta flygplan tillbaka till F17 och gruppen kom stundtals att flyga med två flygplan innan TP103 avvecklades.



TP103. F17-märkt med nummer 031

TP103, Cessna 550 Citation II, inhyrdes 1998 med hemmabas F17, ett tvåmotorigt jetflygplan med plats för åtta passagerare. Det flögs av ett litet urval piloter på F17 och F21. Detta flygplan ersatte den TP101 som överfördes till F7. TP103 var ett försök att se om TP101 kunde ersättas med små billiga jetflygplan istället för turbo-propflygplan. TP103-avtalet sades upp 2001 och ersattes inte.

### Enhetlig flygplansflotta

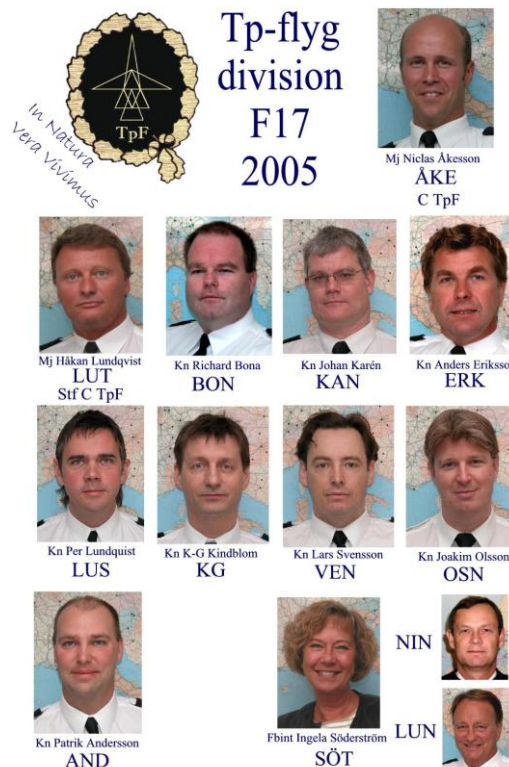
Arbetet fortsatte en tid med att finna en ersättare till TP101. Då flygvapnet redan opererade med SAAB 340 i form av TP/OS100 (Open Skies uppdrag) samt fyra S100 FSR (spaning, flygburen spaningsradar) samt ytterligare två S100 i transportkonfiguration, beslöt flygvapnet att satsa på en enhetlig flygplansflotta med SAAB 340.



2004 omsattes alla tre TP101 i flygvapnet. De som fanns på F21 och F17 ersattes med SAAB 340 medan den på F7 utgick och blev inte ersatt.

### Transportflygdivision

I samband med övergången 2004 till enhetsflygplan SAAB 340 kom det gamla gardet att, till övervägande del pga pensionsavgångar mm, ersättas av yngre för- mågor, både piloter och tekniker.



Då TP100 kunde ta ombord mer än 19 personer behövde teknikerna gå med i besättningen som färdmekaniker/kabinansvarig. Som mest fanns sju piloter och fyra färdmekaniker samt en divisionsadjutant på divisionen. Arbetssättet blev mer likt vilken division som helst, med avseende på divisions-kompaniandan. Arbetsdagarna var fortfarande långa, men oftast väldigt intressanta och roliga. Flygningarna sträckte sig över hela Europa, från Grönland i väster till Ryssland i öster - från Nordnorge i norr till Medelhavet i söder.

*Bild till vänster: Sista flygningen för gruppchefen Björn Lundkvist 2004. Fr v Dahlstedt (råled), Karén, Åkesson, Olsson (fmek), Lundkvist och P-Å Nilsson. Foto: Richard Bona*



Under den relativt korta tiden från 2004 till transportflygggruppens nedläggning 2009 hann man gå från grupp till att bli benämnd division, för att mot slutet återigen bli grupp.

**Transport och specialflygheten, TSFE** 2003 överfördes administrativt till F17, efter F16 nedläggning, en specialflyghet med TP/S 100 (SAAB 340) och TP/S102 (Gulfstream IV) med bibehållen basering på Malmen respektive Bromma.

2008 överfördes F17-divisionen till TSFE (Transport och SpecialFlygEnheten) på F7, men med bibehållen stationering F17, som då blev en FOB (Forward Operation Base). Internationella benämningar började användas i samband med NBG-EAW (Nordic Battlegroup – Expeditionary Air Wing) organisationens tillkomst.

Samtidigt fick FOB Ronneby en ny hangar, kärleksfullt kallad ”elefanten” på grund av det synintryck man lätt får då man står vid månbas Alpha och tittar ut över fältet. Det enda som saknas är svansen.



*SVF 08 bogseras in i SAAB 340-hangaren ”Elefanten” på F17. Via Richard Bona.*

Transport- och specialflygheten på F7 kom efter 1 januari 2008 att omfatta:

- TP84 på Såtenäs
- TP/S100 och S102 SIS\* på Malmen
- TP100 på F21
- TP100 på F17
- TP102 på Bromma (Statsflyget).

\*) SIS - signalspaning

## **Transportflygdivisionen/-gruppen upphör**

Den 3 december 2009, klockan 0845 startade SVF 08 (Swedeforce 08), med kn Richard Bona, gruppens sista chef, vid spakarna från F17, ännu tillhörande FOB 2007 (transportflygggruppen F17) för att landa in på Malmen en knapp timme senare och definitivt sätta punkt för transportflyget på F17.

2010-01-01 upphörde organisationen med TP100 på F17 och flygplan och personal överfördes till TP/S100-gruppen på Malmen. Flygning med TP100 på F21 upphörde 18 månader senare.

Viss personal omskolades till C-17, Globemaster III, med tjänst på PAPA-basen i Ungern, ingående i HAW (Heavy Airlift Wing). Några stannande kvar på F17 i andra befattningar och andra sökte sig vidare inom TSFE-organisationen.

## **Krigsorganisation**

Transportflygggruppen hade också, från 1990, order att sätta upp krigsförbandet 171. transportflygdivisionen. Uppgifterna var liknande dem i fredstid med tillägget att ha möjlighet till ambulansflygningar. Divisionen skulle även vid beredskaps-höjning kalla in civila piloter för utbildning och tjänstgöring i förbandet. De flygplan som stod till förfogande var ett antal TP101 samt en Dornier 228.

Efter TP101 omsättning kom endast ett flygplan att ingå, den TP100 som tillhörde F17. Endast fredstida ordinarie besättningar ingick fortsättningsvis. Som flygförberedare inkallades pensionsavgångna före detta gruppchefer.

Den nya fredsorganisation 2010 innebar också att krigsförbandet 171. transportflygdivisionen lades ned och utgick ur organisationen.

Underlag från bland andra:

Bertil Fredengard, Björn Lundkvist och Richard Bona

Nedskrivet av:

*Herbert Lindblom*

## Incidentberedskap med JA 37



JA37 med full jaktbeväpning. Foto: Gösta Bolander.

**Detta är andra artikeln som belyser JA37-epoken på F17. Incidentverksamheten var en vital del av verksamheten under kalla kriget på 80-talet, men även under tiden därefter. F17 var den viktigaste platsen för beredskap då den låg centralt till för identifiering och vid behov avvisning av flygplan som kränker svenskt territorium. Enheter från andra förband fick ofta genomföra beredskapen på F17 och då från beredskapsplatsen i norra banände, Helge Norr. Flygplanen var skarpladdade och föraren hade handkamera för att kunna fotografera främmande flygplan.**

Efter omskolning till JA37 blev det snart vardag igen och därmed också de vanliga plikterna, bl.a. incidentberedskap. Till de yttre formerna kom den att bedrivas precis som när vi flög J35, men för oss piloter och inblandad rrjal (radarjaktledare) blev det en väsentlig skillnad. Nu hade vi ett flygplan som gav oss möjlighet till lång räckvidd, väsentligt längre tid i luften och kanske framförallt en radar som gav piloten förutsättningar att själv kunna hitta andra flygplan i luften, det som vi kallade ”mål” eller ”företag”. Radarn, PS-46/A, byggde på puls-dopplerprincipen och gav oss möjlighet att upptäcka mål på lägre flyghöjd än vår egen, såväl över land som

över hav. Vi behövde heller inte ha lika exakta målangivelser från rrjal som var nödvändiga på 35- tiden för att kunna hitta målet. Med radarn kunde vi dessutom se mål ut till avstånd 60 km mot 40 km med fpl 35. Radarn var dessutom lätt att hantera. Tillsammans med övrig avionik gav detta piloterna en mycket stor fördel gentemot tidigare flygplantyper.

Vid incidentberedskap var uppgiften oftast att identifiera ett okänt företag. Med ”okänt företag” avses här oftast något flygplan som stril (Strids Ledning och Luftbevakning) kunde se på sina radarskärmar, men som man inte hade några uppgifter om, vare sig nationalitet

eller flygplantyp. Uppgiften var då för incidentroten att flyga an mot företaget, upptäcka det med sin egen radar eller få optisk kontakt, d.v.s. se det med sina egna ögon. Därefter var det oftast individidentifiering som gällde Piloten skulle tala om vad det var för flygplantyp, nationalitet och individnummer. I denna sista fas var det viktigt att flygplanet var "lättfluget", då det ofta krävdes att man flög ganska nära för att kunna läsa individnumret. Även i det här fallet var JA37 bättre, den var lättare att hantera och den starka motorn svarade bra vid motorpådrag. En annan uppgift för beredskapsroten var helt enkelt att visa närvaro i området. Vi visade att vi visste om att andra nationer var i området och kanske framförallt när man flög nära vår territorialgräns.

Incidentberedskapen bedrevs vid den här tiden, början av åttiotalet, större delen av dygnet och i princip alla dagar på året. En stor del av beredskapen genomfördes på F17, då det ofta var i denna del av området kring Östersjön som det var mest verksamhet. De andra flygförbanden i Sverige baserade därför ofta på F17 och efterhand kom F17 att svara för en allt större del av beredskapen, bl.a. av ekonomiska skäl. En normal incidentberedskap på F17 bedrevs från Helge Norr med rote och med ett till två fpl i reserv. Den vanliga beredskapsgraden var 5-minuters, men det förekom även "högsta" eller "högsta motor". Vid 5-minuters satt vi i "fiskstugan" och var det "högsta", satt man i planet. Vid "högsta motor" hade man även motorn igång. Vilken beredskap som skulle upprätthållas bestämdes av jaktledaren (jal). Han befann sig oftast vid beredskap på F17 i luftförsvarscentralen (lfc), i närheten av Hästveda.

Tiden då man satt incidentberedskap från tidig morgon till en bra bit in på natten gick ofta väldigt långsamt. Det var ju inte alltid flygvärdet var bra på andra sidan

Östersjön, så det blev många videofilmer man tittade på. Det var inte så mycket annat man kunde göra. Vid 5-minuters satt man med hela flygutrustningen påtagen, sånär som på hjälm och flytväst, och dragkedjan i isolerstället kunde man ha dragit ner en bit. Men så kunde det spraka till i högtalaren och Jal beordrade "högsta". Då blev det liv i luckan och allt som pågick lades åt sidan och tekniker, mekaniker och piloter gick med raska steg ut till flygplanet. Därefter start. I startordern angavs alltid vilken strilanläggning som skulle leda och roten fick en utflygningskurs. Senast efter lättning fick man via sina instrument veta samma sak. Ledande anläggning sände styrdata till flygplanet så man visste vad man skulle göra redan innan man kunde tala med rrjal. Hade det varit en kränkning av vårt luftrum, eller om det bedömdes vara på väg att bli en, gällde det att snabbt hinna upp kränkande flygplan, kontrollera nationalitet, flygplan-typ och helst individnummer. Detta underlag användes sedan, då det skickades en diplomatisk not till kränkande land. Oftast var det inga kränkningar, utan det var flygplan som uppträdde nära vår territorialgräns. Då var ledan och tröttheten som bortblåst, för man visste ju inte vad det var för flygplan man skulle komma att få möta. Var det danska F16 kunde man förvänta sig att de började svänga när man kom närmare, samma sak om det var tyska Tornados eller ryska MIG-29.



Tysk Tornado





*Mig-29 Fulcrum*

Var det en tysk Atlantic (ubåtsjaktflygplan) vinkade de ofta åt oss för att vi skulle flyga närmare, så att de kunde ta bra fotografier. NATO:s signalspanare RC-135 fortsatte oftast rakt fram utan att ta någon notis om att vi kom. Ja, vi tittade väl på i stort sett allt och ibland hände det att vi fick identifiera något litet sportflygplan som flög utan färdplan eller helt enkelt kommit ur kurs. Man kunde se rätt häftiga huvudvridningar i dessa sportflygplan då besättningen plötsligt upptäckte att de hade en rote JA37 rätt nära, snett bakom sig.

Det fanns ett plan som var lite speciellt och som vi kunde möta i incidentberedskapen, nämligen det amerikanska spaningsflygplanet SR-71 Blackbird. Det kom oftast in över Östersjön via Danmark och ön Mön. Färdvägen gick sedan över Bornholm, följde den polska kusten, norrut utanför Kaliningrad, vidare utanför den Baltiska kusten, därefter en vidsträckt vänstersväng som slutade norr Gotska Sandön och sedan söderut mellan Gotland och Öland. Efter det blev det en högersväng som tog dem söder Bornholm och ut ur Östersjön via Mön. Navigeringen var alltid mycket precis. Mellan Gotland och Öland är det internationella området endast ca 4 km brett och de kränkte aldrig svenskt territorium. Detta var kanske i och för sig inte så speciellt, men nästan hela flygningen över Östersjön genomfördes med fart över Mach 3 och höjden var ofta

runt 24 000 m, så tiden över Östersjön var inte mer än ca 30 min.



*SR-71 Blackbird*

Incidentrotten startades när SR-71:an passerade Mön (på väg in i Östersjön) och vi flög söderut under stigning till ca 10 000 meter mot Midsjöbankarna. Där kunde det bli en kort väntan innan det var dags att accelerera för fullt norrut och stiga mot vår maximalt tillåtna flyghöjd, 16 000 m, siktande mot en punkt mitt mellan Öland och Gotland. SR-71:an hade då redan hunnit upp i norr och låg under vänstersväng mot Gotska Sandön. Vi leddes på rak kollisionskurs och det var viktigt att inte behöva svänga i slutskedet, för då lyckades vi inte låsa vår radar på SR-71:an. Man skall betänka att vi i det här skedet också flög med överljudsfart, så vi närmade oss varandra med mer än 4000km/h. Från det att vi kunde se flygplanet i vår radar och till dess att vi hade passerat varandra tog det mindre än en minut. Trots detta lyckades vi vid många tillfällen visa amerikanerna att de inte var ”onåbara” och vi kunde se flygplanet som en snabb svart prick i skyn, men att läsa något individnummer var förstås inte att tänka på....

Text: *Lars Johansson*  
Flottiljchef på F17 2000-2003

Redigering: Boo-Walter Eriksson. Flygbilder från internet.

## Försvarets Radioanstalt FRA (eller FIRMAN)

FRA startade med signalspaning under år 1942 i begränsad omfattning med hjälp av finskt underrättelsefolk som kom till Sverige när Sovjetunionen fick framgångar under Finska vinterkriget.

För att närmare förklara ordet ”Firman” saxar jag några meningar ur en artikel i Dagens Nyheter 19 oktober 1990 av fredsforskaren mm Wilhelm Agrell. Artikelns rubrik: ”Vem styr Firman”

”Den svenska underrättelsetjänsten är visserligen svensk i frågan om personal, löneklassplacering och formella lydnadsförhållanden. Men i realiteten utgörs centrala delar av företaget, med mycket oklar ägarstruktur, av dotterbolag och underleverantörer uppknutna till de väldiga globala imperierna i branschen.”

Agrell arbetade i fyra år vid vår underrättelsetjänst och känner någorlunda till förhållandena i centrala FRA. Han skriver sedan med detta som bakgrund:

”Det var så jag kom i kontakt med FRA eller Firman som den i dagligt tal kallades. Att åka ut till firman var som att resa utomlands. Firman levde sitt eget liv och hade tydligen gjort så i en mansålder. Folk anställdes, gjorde karriär, umgicks privat, gifte sig med varandra, pensionerades, pratade signalspaningsminnen och dog inom firman. Främlingar betraktades med betydande misstro, särskilt om de trodde att de begrep någonting om underrättelsetjänst.”

Jag håller naturligtvis inte med i alla delar av denna artikel och speciellt inte det sista

stycket i citatet. Jag vill emellertid ha med detta för att ge en bild av FRA utifrån sett.

Nu en liten resumé över vad som hände under 1940-talen med fokus på signalspaning. Tyskarna lånade svenska teleledningar för att kunna ha teleprintertrafik med sina trupper i Norge. Svenska militärer (läs FRA) utnyttjade det för att försöka lyssna på krypterad trafik. Genom att professor Arne Beurling lyckades knäcka den tyska kryptomaskinens, G-skrivarens, konstruktion kunde man förhandsgranska all trafik, bland annat Operation Barbarossa, Tysklands anfall på Sovjetunionen.

Med detta som bakgrund kommer jag över till den flygburna verksamheten, som jag egentligen skulle berätta om. Efter andra världskriget ansåg man att vårt land, utöver redan befintliga fasta och rörliga landstationer för signalspaning, behövde få upp den nu allt mer tekniskt avancerade utrustningen på högre höjder, bokstavlig talat.

Redan år 1946-47 flögs det i FOA:s regi och från Brommas flygplats. Man använde sig av flygplan B3 som lånats från F1 och F11. Uppdraget var då inte av direkt signalspaningskaraktär utan avsåg mera utprovning av ”annan utrustning”, bland annat motmedel.

En ny organisation tog form och hade sin bas på Bromma flygplats. Man fick nu också tillgång till en egen B3, som delvis hade byggts om för att passa för den nya verksamheten. Flygplanet var ålderstiget och hade begränsade utrymmen, men var ett första steg i den flygburna signal-

spaningen. Flygplanet kom populärt att kallas "Blondie" och förlades till Bromma flygplats. Man opererade på flyghöjder upp till 4500 meter, dåvarande maximala tillåtna höjd utan syrgas-utrustning, något som senare ändrades till 3500 meter.

Det allra första "riktiga" signalspaningsuppdraget flögs med Blondie den 18 maj 1949 med start och landning Bromma. Förare vid det tillfället var Ove Huzell. Inom parentes kan berättas att Ove H (silvervingepilot) inför flygningen i juni 1952 – när DC-3:an sköts ned - den dagen ingenting särskilt hade att göra, så han klev ombord på flygplanet strax innan start för att fråga om han fick följa med på uppdraget. Han fick ett nej, då planet var maxlastat, så han fick stanna kvar på backen. Det måste ha varit ett av de mest positiva nej han någonsin har fått.

Man insåg snart att man behövde modernare flygplan och framför allt större. Därför införskaffades 1950 från det civila flygbolaget Skandinaviska Aero två flygplan Douglas DC-3, ursprungligen C-47:or som tillhört USAF under kriget. De fick beteckningen Tp 79 och numrering 79001 och 79002. Sedan de båda flygplanen byggts om togs de i tjänst 1951.

Man hade nu stadigt operationshöjder på 4000 – 5000 meters höjd, där det var nödvändigt med syrgas. Flygplanet hade ingen tryckkabin, så de långa flygpassen kunde nog bli jobbiga – och kalla. Det gällde att pålsa på sig ordentligt, för värmen i flygplanet var mycket dålig.

Man hade börjat flyga på hösten 1951, men redan i juni året därpå drabbades vi av den tragiska händelsen då planet blev nedskjutet under en ordinarie spaningsflygning öster Gotland. Det tog lång tid

innan vi fick vetskap om vad som hänt. Flygplanet hittades 2003 och bärgades 2004.

I och med Sovjetunionens upplösning och den öppnare hållningen fick Sverige tillgång till sanningen, men inte den absoluta, då den som beordrade nedskjutningen – överste Sjinkarenko – hann avlida innan den svenska sidan fick möjlighet att intervjua honom.

Vid flera tillfällen genomfördes intervjuer med jaktpiloten som skjutit ner DC-3:an, dåvarande kapten Osdenskij. Han hade bara fått order att starta, att leta upp ett mål och sedan anfälla det. Order var inget man ifrågasatte inom den sovjetiska krigsmakten under denna tid.

Nu stod man då med reducerad flygplantillgång och behövde nyanskaffa. Man införskaffade därför från England en Vickers Varsity som levererades 1953 och fick beteckningen Tp82.



*Tp82 Vickers Varsity. Foto Bertil Skogsberg*

Man kom nu upp i höjd 7000 till 8000 meter, fortfarande utan tryckkabin och fortfarande otrevligt kallt. En plats, för en av operatörerna, var i en gondol nedsänkt i golvet. Man kröp ner i en fårullspåse och satt så hela passet. Efter passet hängde istappar från syrgasmasken, mycket otrevligt. Fram till 1959 användes så gott som alltid bara Tp82 vid uppdragen.





*Tp52 Canberra. Foto via Bertil Skogsberg.*

År 1959 beslöts att införskaffa två höghöjdsflygplan, då man ville komma upp på högre höjd. Valet föll på det brittiska English Electric Canberra, som får betecknas ha varit det första i världen i aktiv tjänst tagna jetbombflygplanet, dessutom med atombombskapacitet. I flygvapnet gavs det beteckningen Tp52. De båda planens serienummer blev 52001 och 52002. Det senare kom i första hand att fungera som försöksplattform för FOA och Flygförvaltningen samt som reserv för den andra maskinen.

Man började flyga operativt 1961. I början flög man på 14000 meter, senare sänkte man till 12000 meter på grund av besvär med övertrycksandningen av syrgas. Besättningen bestod av pilot, navigatör och operatör. Katapulträddning kunde genomföras från alla platser. De två i baksitsarna hade att skjuta ut sig rakt genom en lucka som fanns i taket. Piloten sköt ut sig genom huven eller sköt bort den först. Luckan kunde även skjutas bort från baksits. Normal aktionstid var ca 2 timmar. Operatören fick ofta ändra kurs för att komma i önskad position för sitt arbete.

En pulshöjande händelse: Någon gång i början på 70-talet var vi – Arnold Gauffin, pilot, Sture Remberger, navigatör, och

undertecknad från FRA – på uppdrag med Tp52 Canberra i Norrbotten.

Vi låg på 12000 m över Överkalix då navigatören knuffade mig i sidan. Det var det vanliga tecknat på att han ville säga något. Vi var normalt bortkopplade från internkommunikationen för att inte bli störda när vi jobbade. Jag såg att Sture hade instruktionsboken uppslagen i knäet och när jag gick in på linjen så var det första jag hörde från Sture, som läste högt ur boken, ”...om den röda lampan för brandvarning fortfarande lyser lämna flygplanet omedelbart”. Min puls rusade säkerligen upp till 200 eller högre, och rent instinktivt drog jag åt remmarna som jag var fastspänd med. Sture berättade att vi hade brandvarning på vänster motor. Vi försökte se om det fanns någon rökutveckling från den genom att svänga på flygplanet. Man kunde nämligen inte se motorerna från våra platser. Arnold hade dock redan kuperat motorn och vi dök med högsta fart mot F 21 för omedelbar landning. Vid inflygningen kom vi lite utanför banan, så vi fick göra en ny inflygning som lyckades. Den känsla jag upplevde när hjulen tog i banan går inte att beskriva. En F21-pilot, som jag träffade i omklädningsrummet, kommenterade händelsen genom att fråga om vi inte skulle ha hoppat när vi fick brandvarning. Jag är glad att vi inte sköt ut oss, för med den elektroniska utrustning jag hade framför mig, så hade min längd säkerligen reducerats med minst en halv meter.

1971 var det så dags att införskaffa två nya flygplan, nämligen Sud Aviation SE-210 Caravelle vilka fick beteckningen Tp 85, med nummer 85001 och 85002.



*Tp85 Caeravelle. Foto Bertil Skogsberg*

Besättningens storlek hade nu ökats – tio och ibland 11 man flög nu också med två förare samt en systemoperatör. Inom FRA tillkom också en flygande tekniker. Vi fick det betydligt bekvämare och en mycket bättre arbetsmiljö i de nya flygplanen.

Jag slutade min flygande del i början av 1980-talet. Då var vår granne i öster fortfarande en stor leverantör av en mängd kvalificerade elektroniska signaler, men efter ”Murens fall” och Sovjetunionens upplösning försvann stora delar av den signalmassa som alltid fanns att tillgå i den fria rymden.

1995 pensionerades Caravellerna. Nu har vi Grumman Gulfstream G IV Korpen som ny plattform för vår verksamhet. Vad det innebar är en helt annan historia.



*Korpen. Foto Gösta Bolander*

Till sist en liten anekdot: Vid flygning i Norrbotten hände ofta att finnarna beskyllde ”Firman” för kränkningar. Vid ett tillfälle blev navigatören Reinhold Nilsson uppkallad till ÖB, general Torsten Rapp. De finska radarstationernas upp-

gifter på var vårt flygplan befann sig vid aktuellt tillfälle visade att Varsity:n skulle göra över sexhundra km/tim, om deras uppgifter skulle stämma. Vid föredragningen för ÖB övertygades snart samtliga om att den finska protesten saknade grund.

Nisse brukade på sin plott oftast bifoga en limerick, så även denna gång:

En arg gammal man i Helsinki  
med tiden blev tämligen kinkig  
Han påstod med ens  
”Ni kränker vår gräns”  
Men det vi båda skiter och pink i.

Limericken uppskattades mycket av ÖB, som menade att den skulle bifogas svaret på protesten. Hur det blev med det vet vi inte.

Vissa delar av artikeln har hämtats från Teneo Silentiums jubileumsskrift utgiven 1995 av bl a Bertil Skogsberg.



*Sune Johansson.*

Foto: Boo-Walter Eriksson

Sune Johansson började 1960 som signalspanare i Älvsbyn. Övergick till teknisk signalspaning på Gotland för att 1967 börja flygtjänst på F8 Barkarby i Varsity. Har sedan flugit i Canberra och Caravelle och slutade i FRA i Karlskrona 1997. Bor i Ronneby sedan 1984.

*Redaktionen*

# Bredåkra hed

## Från exercisplats till en modern flygplats. Del 2

Detta är den andra delen av artikeln om uppkomsten av F17 på Bredåkra hed, från en exercisplats till utbyggnad av en flygflottilj och en flygplats med internationell standard.



Gengasdriven väghyvel som användes vid utbyggnaden av fältområdet på F17

(Foto genom Karin Axelsson)

### Flygfältet

Den 1 juli 1944 när flottiljen upprättades var det ett stort gräsfält utan permanentade banor men med två korsande grässtråk.



Delar av F17:s fårahjord under "gräsklippning" framför två av flottiljens fpl, B5 och T18.

För att åstadkomma en så jämn och kortvuxen gräsyta som möjligt användes vid F17 en fårahjord som leddes av en herde och dennes völdresserade hund – en collie.

Ett väl fungerande samarbete utvecklades mellan fåraherden och trafikledarna i tornet. Det var en imponerande syn att se herden och hans hund, när de vid banbyten eller av andra skäl samlade och förflyttade sin hjord över fältet.

När det gällde snöröjning under vinterperioden använde man sig av plogbilar och en väghyvel med tändkulemotor. Man plogade och skrapade bort en del av snön och packade resten med en snövält, så att banan blev någorlunda jämn. I slutet av 40-talet kom den första snöslungan.

Grässtråket i öst-västlig riktning hade i sin västra kant, strax innan banbörjan, ett antal gravstenar från järnåldern. För att inte utgöra hinder för flygplanen hade dessa enligt uppgift flyttats. I samband med detta har någon sten spruckit, varför man har borrat in dubbar och lagat stenarna innan de senare placerats på plats igen.





*Gravstenarna från stenåldern som stod strax innan banbörjan på det östgående landningsstråket.*

### **Flygverksamheten börjar**

Den 24 juli 1944 fick flottiljen ett enmotorigt störtbombplan av typ B 5, licenstillverkat i Sverige av ASJA senare SAAB och av amerikansk konstruktion. Detta flygplan hämtades från F4 och flögs till F17 av flottiljchefen Torsten Rapp och flygtekniker Oskar Haglund. På flottiljen fanns vid årsskiftet 1944-45 tre B 5, två Sk 12 och 15 B 3. Under våren 1945 tillfördes tretton B 3 från F1 i Västerås. Ytterligare flygplantyper kom under 1945. Det var en Sk 15 och ett antal B 4, som under 1948 ersattes av ett antal B17.

### **Planerad berghangar**

Direkt efter andra världskrigets slut gjorde Flygförvaltningen en detaljerad undersökning av möjligheten att bygga berghangarer på fler flottiljer och krigsflygfält, förutom de som redan var byggda. Även F17 skulle tillföras en sådan och då placeras i berget under gamla Björkehedsmässen bort mot idrottshallen och matsalen. Total yta skulle vara 76 100 kubikmeter och rymma 45 flygplan av typ T18/-B18. Planerna på berghangar på F17 skrinlades 1953, då man gick över till lösningen att sprida flygplanen på många baser.

### **Första permanenta banan**



*Första permanenta banan, sedd från inflygning över Kallinge och flottiljvägen.*

F17 första permanenta bana var 300 x 40 m. Den byggdes av Skånska Cementgjuteriet och var klar i juli 1947. Den låg i början av det västgående grässtråket (11/29). Samma år fick flottiljen sin första division med T 18B.

### **Utbyggnaden av bana 01/19**



*Foto från slutet av 50-talet där hela bana 01/19 med taxibansystem är utbyggd.*

År 1952 byggdes den första delen av bana 01/19, som går i nord-sydlig riktning. Det blev en 1850 lång betongbana. När beslut hade tagits att F17 skulle få den nya A 32 Lansen som ersättare till T 18 påbörjades



1954 utbyggnad av bana 01/19 till 2360 m och till en bredd av 40 m.



Enligt utsago användes skrotade T 18 som utfyllnad vid utbyggnad av den norra delen av fältet.

En stor översyn av banan skedde 1989. Den oarmerade gamla betongbanan, som asfalterats ett antal gånger, behövde förstärkas. Det gamla yttskiktet var så dåligt att man inte kunde starta i rote eller reversera, dvs bromsa med motorn, utan risk att material lossnade från banan. I båda banändarna revs betongbanan upp till flera hundra meters längd och gjordes om från grunden. Armering utfördes sedan med plastnät före ytbeläggning av hela banan.

### Civilflyget startar

Linjeflygs regelmässiga trafik på Kallinge började under 1958 med trafik från Stockholm via Kalmar. En taxibana och en platta framför flygstationen byggdes ut efter en tid.

### Internationella normer

På en flottiljflygplats var den s k stråkbredden 150 m. (75 m jämn yta på varje sida av den permanenta banan). I slutet av 90-talet började det ställas krav på en stråkbredd av totalt 300 m på alla flygplatser med reguljär civil trafik. På den utökade ytan fanns på F17 ett antal byggnader som kunde utgöra hinder.

I norr fanns de s k "Törebodabågarna" över klargöringsplatserna och beredskapsbyggnaden. Även räddningsstationen var placerad i den utökade ytan. Under 2001 gjordes en omfattande "säkerhetsbevisning", där flygplatsen fick dispens för fortsatt civil trafik, under förutsättning att planer fanns för avveckling av samtliga byggnader som utgjorde hinder. Dispens gavs även för banbredden på 40 m i

stället för 45 m, men önskemålet var stort om breddning och då klassning av bansystemet till "4C".

Under sommaren 2005 gjordes ett omfattande arbete på banan med omtoppning av nytt asfaltslager och breddning till 45 m. Även den civila plattan utökades samtidigt med 50 m mot öster. Året efter byggdes det ut en ny taxi-slinga i norr med en bredd av 18 m och möjlighet för utbyggnad till 23 m.

Samtliga byggnader i norr är borttagna och även räddningsstationen på västra sidan av fältet kommer att rivas nu när nya beredskapsbyggnaden tagits i bruk.

Planer finns att söka ny klassning av banan till "4D" för att slippa söka dispens vid landning av stora militära transportflygplan, tex C 17, som följer civila bestämmelser.



Foto över F17 bansystem taget under förvåren 2012.

Gunnar Mossberg

Fakta:

F17 Arkiv

Bengt Andersson, SFF Blekinge, "Quintus 72"

Böckerna: Från B3 till Jaktviggen

Berghangarer

## Minnen som flygsignalist på 1950-talet



*Flygvapnets centrala skolor, FCS, i Viksäng, Västerås. Byggnaden i mitten på andra sidan kaserngården är FSS, där signalistutbildningen ägde rum till i början av 1960-talet, då utbildningen flyttades till F14 i Halmstad.*

Äntligen var det den 1. november år 1950 och 105 förväntansfulla signalistkaniner skulle rycka in på Flygvapnets Signalskola, Viksäng, i utkanten av den vackra mälärstaden Västerås. Kungl. Västmanlands flygflottilj F1 låg inpå knutarna och där flög man J30 och något år senare det engelska jetplanet J33, Venom.

Äldst bland oss unga var Herbert, 21 år. Han hade "gjort lumpen" som brandman på F10 i Ängelholm. Yngst var lille Felix, 16 år, från knallebygden i Västergötland. Men de båda ynglingarna klarade sig sedan bra i livet. Den ene blev kapten på F10 och den andre fartygs-telegrafist i Handelsflottan.

Själv var jag 17, med två års erfarenhet av Hemvärnet och intensiv målskjutning med musergevär, fast utan bajonett. Man kunde ju som ung lätt komma i vägen för den vassa kniven, resonerade vår chef, en välboren bonde och tidigare värnpliktig underofficer inom armén.



*Kring fikabordet. Fr v Hoburg, Lill-Jonte, Olle Lindberg, Ulf Wiberg och Ragnar Jarflod.*

En vecka under augusti månad hade vi testats fysiskt och psykiskt vid FCS, Flygvapnets Centrala Skolor. Den väldige överfuriren Alf Wredenmark plågade oss så där lagom och som chef hade vi en löjtnant Curt Trägårdh, lite lågmäld och med en försiktig pondus. Det gällde ju att rekrytera, underkänna eller finna för gott. Det senare drabbade tidningens medarbetare, men jag misstänker att marginalen inte var överväldigande stor till min fördel? Själv har jag hela livet ångrat att jag inte istället hade sökt som stamflygförare.





*Fr v signalisten Lennart "Simson" Gustavsson och flygföraren Stig "Charlie" Boberg.*

### **Flygvapnets signalskola, FSS**

Utbildningen på Signalskolan omfattade två och ett halvt år. För varje annum fick man ett nytt streck på armen, men inte mycket av sold i fickan. Det räckte till lördagsbio samt en och annan fika på mässen för oss som inte rökte eller besökte stamkrogen Klippan inne i stan. Man talar nu för tiden om skolor med pennalism, men inom flygvapnet fanns ens då för tiden absolut ingen! Så blev det efter en högst intensiv skolning med ens april 1953.



*Befordrad till korpral ser jag självklart optimistiskt på framtiden.*

Två hemresor per år var gratis. Varje kull, nu hälften av vad som intagits från början, skulle få ynnesten till den sk "fsigen", alltså utbildning till flygsignalister vid någon flottilj med passande flygplantyper. År 1953 gällde det för de 58 eleverna endast fem platser till Kungl. Blekinge flygflottilj i Kallinge och flygplan SAAB T 18 B. Gallringen var hård.

### **Fantastiska chefer**

Placeringen blev till sist på andra divisionen med som chef till en början kaptenen Arne Jufors, senare Hans Rehnvall, och som adjutanter Hovgard och Börjeson. De unga fänrikarna och långvägarna hette Lill-Kalle och Åberg. Åke Sjögren fanns också i marginalen.



*En nattflygning väntar i T18 B. Fr v Sten Uno och jag.*

En av dem blev överste och flottiljchef, två befälhavare inom SAS. Men vi hade också giganter på underofficerssidan, den i mitt tycke alltid undervärderade Björkryd (senare DC 10 kaptan vid SAS) och Blomberg (chef för helikopterdivisionen). Vi var alltså fem elever som anlände till F 17 den 4 maj 1953 och till andra divisionen. Vid porten välkomnade den stränge sergeanten Knut Maxe, vilken vi skulle komma att munhuggas med för en tid framöver, men Maxe var inte dum, bara underfundig!

På GFSU 2 ff fanns redan tio elever i vår egen ålder. De blev våra första instruktörer, och vänner. Vi skulle navigera, från bakvänd sits, och telegrafera in våra positioner till F17 radio. Annan trafik gick över VHF radion. Självklart skulle vi också räkna höjd vid bombfällningar och skjutningar.



*Klara för start framför i en T18. Fr v piloten lt Hovgard och fj Svensson.*

### **Historiska flygplanstyper**

Vi fick flyga baksits i T 18 B, B 18 och B3 samt några timmar i J 33 på F1.

Själv lämnade jag flygvapnet 1962 efter två år på fantastiska Försvarets Läroverk i Uppsala och UK på FCS i Västerås.



*T18 B, Blå Olof, över skärgården 1953. Förare var Karl-Erik Hull. Fotot har jag själv tagit med vederbörligt fototillstånd i bakfickan.*

Alla fem av oss signalistelever, senare flygnavigatörer, fick behålla sitt flygarliv, men vad hette de och hur det gick för dem senare i livet och karriären? Ja, ganska hyggligt efter att de mognat inom det svenska flygvapnet.

Anders Göransson blev överingenjör inom IBM, Lennart Redgård blev flygledare på F6, Harald Holm ingenjör på SAAB Aircraft, Gert-Olow Nilsson-Colbin kapten på F7 och Ulf Wiberg pilot och sektorchef på SAAB Aircraft.

1950-talet var en fantastisk tid, men även en tid med många haverier. Under mina år inom FV 50-62 omkom cirka 260 unga män vid olika slags olyckor. Tog vid något tillfälle upp frågan med vår kullbroder, senare generalen Stenfeldt, men inte ens han, vilken annars hade talets gåva kunde förklara varför.



*Fr h T18-piloten Lars Blomberg, signalisten Karl-Erik Odebo, tekniker Gösta Malmsten och en värnplikting.*

Av våra egna tio kullbröder inom förargruppen omkom två, en vid en civil olycka invid Bromma, Sten Holmstedt och en vid en marin helikopterylycka på Skå-Edeby, Ove Nilsson.

### **Livets bokslut**

Tiden inom det svenska flygvapnet var fantastisk på många sätt. Dåtidens dörrar för de lägst stående var emellertid näst intill helstängda. Någon enstaka begåvning gick vidare; Bertil Ströberg, Curt Simonsson, bröderna Lundberg, Björn Hedblad, Kalle Ljunge, m fl, men annars var det helstopp om man inte var flygförare.

Själv märkte jag klart motståndet när jag utan att ha genomgått stålbadet och ekluten på F5 i Ljungbyhed överfördes på FV-order från flygnavigatör till förare efter en omfattande civil flygutbildning, bland andra med före detta lärare från krigsflygskolan som legendaren Kaj Hedlund. Men den gamla regimen försvann och en modernare och mera tidsenlig tog över till ömsesidig båtnad.

Numera har jag fått mitt första ID-kort och när jag någon gång passerar vakten till F 17, min kära Kungl. Blekinge Flygflottilj, känner jag stor stolthet som gammal signalistkorpral!

*Ulf Wiberg*



# En solskenshistoria



*Piper PA 28 "Cherokee" startar på bana 01/F17*

## Tiden läker alla sår?

Följande är en solskenshistoria, men med en tragisk bakgrund. Emellanåt hör folk av sig till flygklubsmedlemmar för att få en lokal flygtur. Sommaren 2011 ringde en man från Karlskronaområdet och frågade om jag möjligen kunde flyga en tur i östra Blekinge med hans mamma. Damen ifråga skulle just fylla 70 år och hade aldrig flugit tidigare. Det skulle naturligtvis gå att ordna.

Vi bestämde att vi skulle träffas på flygklubben följande söndagskväll, vilket blev vädermässigt perfekt med blå himmel och vindstill. Jag kom till flygklubben i god tid och då var damen med en stor del av sin familj på plats. Det var ca 20 personer med make, barn och barnbarn med flera. God stämning på alla sätt, faltar i gräset, picknickkorgar, barnen lekte och alla var glada. Däremot inte damen som skulle flyga

för första gången i sitt liv. Hon var närmast paralyserad, väldigt spänd och kände sig allmänt olustig.

Jag pratade en god stund med henne och försäkrade att det skulle bli en lugn flygning på alla sätt och att hon ensam bestämde om hon alls skulle flyga och i så fall hur länge. Vidare förklarade jag att vi skulle börja med en sväng runt fältet. Kändes det inte bra så skulle jag landa direkt. Hon verkade inte övertygad, men ville ändå motvilligt prova detta.

Jag tog god tid med att förklara ett och annat om flygning och engagerade henne i grunderna för navigering med mera. Till slut kom vi iväg tillsammans med två av hennes anhöriga. Försiktig taxning och ännu försiktigare flygning.

Sportflygplanet Piper "Cherokee" inbjuder



inte till några hisnande rymdäventyr. Nu blev det i vilket fall så mjuk flygning som möjligt. Detta innebar ”flatsvängar” med 10 graders bankning, försiktiga motorpådrag och förstås hela tiden en koll på damen. De första fem minuterna satt hon tyst och stel som en pinne och försökte luta sig emot så fort flygplanet tenderade till att ändra flygläge. Sedan började hon titta ut och jämföra kartan med terrängen. Efter ytterligare en stund började hon prata mer än enstavigt och peka ut platser i Karskronaområdet och hittade snart sitt eget hus och annat intressant. Det visade sig att hon hade väldigt lätt för navigering, eller snarare kartläsning. Nu är det förvisso lätt-navigerat i Karlskrona skärgård, men här visade hon både talang och intresse och tog snart över denna syssla! Efter mindre än 15 minuter var den tidigare flygskräcken som bortblåst och vi ”mysflög” över en timme, allting helt avslappnat och allmänt trevligt.

Efter landning kom hon fram till mig glad och lättad och jag fick en jättekräm. Tja, sade hon, du undrar förstås vad detta är. Sedan berättade hon följande historia:

År 1952 var jag 11 år gammal och bodde i Ramdala. En dag innan sommarlovet var vi som vanligt ute och lekte på skolgården. Det var sista rasten och då plötsligt havererade ett flygplan några kilometer från skolan.

När sista lektionen var slut förmanade vår lärare oss att inte cykla via haveriplatsen på vägen hem. Detta var förstås för nyfikna barn närmast en uppmaning att göra just detta. Eftersom varken F17 eller polisen hade hunnit ordna avspärningar på denna korta tid var det en förfärlig syn som mötte henne.

Spillrorna hade spridits ut i området efter det havererade flygplanet och bilden av detta har etsat sig fast hos mig, fortsatte hon, och hela mitt liv har jag varit livrädd bara vid tanken att sitta i ett flygplan. Jag har ju massor med bekanta som har åkt på charterresor och andra resor med flyg genom åren. Min man har flugit en hel del i sitt arbete och där jag har kunnat åkt med vid några tillfällen – men nej, jag kunde inte förmå mig till detta.

I dagarna är det 60 år sedan denna tragiska händelse inträffade. Det är tankeväckande hur

denna och många andra haverier kan påverka människor som ändå direkt inte varit inblandade. Det var en stor upplevelse att se denna attitydförändring hos denna dam efter alla år, faktiskt rörande.



*B 18B från F17. Samma typ av flygplan som havererade vid Ramdala.*

*Ingmar Olofsson*  
Flygledare, F17

#### Fakta:

Haveriet inträffade fredagen den 9 maj 1952 1,5 km NO om Lösens kyrka. Flygplanet var en DK-utrustad tvåmotorig B 18B från F17. Övningen var fingerad landning på 1000 meters höjd. (F17 flög vid denna tid i huvudsak T 18, men även den snarlika B18B användes). Eleven var helt ny på flygplanstypen/GFSU:1. Läraren var FFSU liksom den medföljande kontrollflygläraren. Haveriorsaken är inte helt klarlagd, men sannolikt en kombination av motorstörning – vikning – och eventuellt s k ”sidoroder-låsning”.

Det fanns på marken en del vittnen till haveriet, en första vikning verkar ha inträffat på högre höjd. Därefter har flygplanet framförts på extremt låg höjd och nätt och jämt lyckats ta sig över diverse byggnader, trädpartier och andra hinder. Nedslaget kom vid en slutlig vikning då man försökte parera för en kraftledning.

# FÖRENINGSSIDORNA

## Föredrag om Hkp10 B till Afghanistan

Tisdag kväll den 29 november hade vi nöjet att besöka 3. helikopterskvadronen i Kallinge för föredrag om och frågor kring de svenska sjuktransporthelikoptrarna i Afghanistan. Kn Håkan Ejderbrand, som själv ingått i den första avlösningen, redovisade mycket öppet och inlevelsefullt om modifieringen-ombyggnaden av Hkp10 samt om transporten till och etableringen i Mazar i Sharif i den norra delen av Afghanistan.

Modifieringen till sjuktransporthelikopter, Hkp10 B, tog betydligt längre tid än planerat. Den skulle ingå i NBG 08 (Nordic Battlegroup 2008) och sändes därför till Norge för ombyggnad för sjuktransport samt olika modifieringar. Den skulle förses med ir-skydd, motmedel och ballistiskt skydd samt sandskydd på motorerna.

Förseningar uppstod och uppdraget kom senare att ändras till att ingå i ISAF 2009 (Internationella säkerhets- och räddningsstyrkan).

Detta medförde ytterligare modifieringar med vapeninstallationer, NVG-anpassning (nattflygningsförmåga) etc. Hkp10 B blev inte klar för ISAF-insatser förrän i januari 2011.



MEDEVAC-modifierad och utrustad Hkp10 B.

Uppdraget var nu Medevac (sjuktransporter) för att understödja främst de svenska trupperna i den norra delen av Afghanistan från 1 april 2011 och två år framåt.

Den 14 mars avreste förbandet från F21 i två ryska AN-124 med destination Camp Marmal i Afghanistan. Personal samt två Hkp10 B med basmateriel var på väg till nya spännande och utmanande uppgifter. Etableringen på den nya basen gick bra och den 28 mars kunde den första flygningen ske.



Camp Marmal, utanför Mazar i Sharif i norra Afghanistan, är basen för de svenska helikoptrarna.

Beredskapen upprätthölls med nationell rote. Besättningen var sex man i den ena helikoptern och fyra i den andra. Den bestod av två förare, två skyttar samt en läkare och en sjuksköterska, som endast fanns i en av helikoptrarna. Efter en tid och vissa prov kom internationell blandrote in i beredskapen, ex svensk Hkp10 B och amerikansk Black Hawk. Insats skulle kunna ske dagtid inom 30 minuter, under övrig tid och under mörker 60-90 minuter.



Hkp10 B i Afghanistan. Såväl väderbetingelser som hotbild måste, så långt möjligt, behärras.

Klimat och väderbetingelser var här helt annorlunda, med hög dagstemperatur, ibland över 40 grader, och kalla mörka nätter. Landskapets kuperade topografi samt stoftrök, ibland rena sandstormar, var andra förhållanden som måste behärras. Därtill kommer själva hotbilden med den vaksamhet och krav på egenskydd som ankommer på den enskilda helikopterbesättningen.

Runt basen Camp Marmal finns en mur som ingen får vistas utanför, annat än vid särskild vapenträning. Den svenska kontingenten anvisa-

des kvarter för förläggning samt verkstadstält för hangarering av helikoptrarna och nödvändigt verkstadsarbete.

På fritiden rekommenderades besök på Mazar Basar, en stor marknad inom området som innehöll såväl butiker för nödvändiga dagligvaror som anläggningar för fysisk träning och bollspel. Matsalar fanns att besöka hos olika deltagande nationer, varav USA matsal varmt rekommenderades.

Fram till slutet av november 2011 hade uppskattat 30-35 uppdrag genomförts. Flygtidsuttaget låg på ca 120 timmar per helikopter.



*Kn Håkan Ejderbrand i full mundering på Camp Marmal.*

### **Hkp14, leverans- och utbildningsläge**

Lt Fredrik van Roseel avslutade med att informera om leverans- och utbildningsläget för hkp NH-90, svensk beteckning Hkp14. Fredrik hade just avslutat teknisk utbildning i Frankrike och anser att helikoptertypen är mycket användbar och ligger på högsta tekniska nivå, att jämföras med t ex JAS 39. I november månad fanns i Sverige fem Hkp14, varav tre flyger.



*Lt Fredrik van Roseel var även med och guidade oss vid besöket i hangaren.*

Totalt är 18 hkp beställda och dessa planeras till lika antal på F17 och F21. Fem hkp kommer att anpassas för ubåtsjakt medan övriga har

uppgifter som trupptransport och ISAF-uppdrag på sikt. Efter föredraget följde besök i hangaren med visning av Hkp10 och Hkp15.

Vårt gemensamma tack till 3. Hkpskv för ett mycket fint och trevligt besök. Ett särskilt tack till Håkan och Fredrik för mycket intressanta och väl genomförda redovisningar.

Bilder via Håkan Ejderbrand

### **C F17 helårsgenomgång 2011**

Tisdag förmiddag den 6 december var det samling i H47 för C F17 sammanfattande verksamhetsgenomgång 2011. Marinens musikkår stod, som så många gånger tidigare, för bland annat mycket trevligt framförd julmusik.

Stf C F17, öv Johan Svetoft inledde med att sammanfatta genomförd verksamhet för 2011. Bland annat nämndes en samverkansövning Syd med förband ur F17, Hkpflj, P7 och MarinB, samt att övningsverksamheten på Hagshultsbasen har fått godkännande av Transportstyrelsen. Flygomskolningen från JAS39 A till C är nu helt avslutad. Arbete pågår mot en ny struktur för stridsflygdivision 2013 samt MSE (underrättelseenhet) 2014. På den internationella sidan framhölls uppdragen i Libyen, FL01 och FL02 samt flygbasjägarnas utbildning och övningar i USA.

Nye stf C F17, övlt Magnus Liljegren som tillträdde befattningen denna dag, fortsatte därefter



*Övlt Magnus Liljegren tillträdde befattningen stf flottiljchef den 6 december 2011.*



med att översiktligt informera om 2012 års verksamhet. Dynamisk och anpassad planering krävs, där balans i resurser och uppgifter styr. Verksamhetssäkerheten sätts i fokus. FM organisationsarbete mot 2013 fortsätter. På personalsidan finns obalans, bland annat finns överskott på officerare med ca 50 %, medan det är brist på specialistofficerare med ca 80 %. 1000 nya befattningar har tillkommit för soldaters och sjömäns anställning sedan den allmänna värnplikten upphört.

Övlt Anders Segerby, flygchef F17, redovisade kort om FL01 verksamhet på Sigonella-basen på Sicilien. Ombaseringen till Sigonella påbörjades lördagen den 2 april.

Segerby har ingått i NATO-högkvarteret för samordning av insatser över Libyen. Uppdraget var att skydda NFZ (flygförbudszonen) genom jakt- och spaningsuppdrag. 130 man samt 8 flygplan JAS39 och en KC130 (Tp84) har ingått i förbandet. Verksamheten har omfattat fyra flygplanrörelser per dag, sju dagar i veckan under tre månader. TAR (taktisk spaning) har skett i samverkan med andra länders flyg.

Uppdraget kom att förlängas i FL02 med reducerad förmåga, där endast fem JAS39 ingick. FL02 avslutade uppdraget och de fem JAS39 kunde åter landa på F17 den 25 oktober.

Kn Fredrik Svensson berättade om en grupp flygbasjägare som deltagit i övning "Angel Thunder 2011" i USA.



*Kn Fredrik Svensson var kontingentchef för USA-resan.*

Övningen har omfattat totalt 1400 deltagare från olika nationer och varit förlagd till övningsområden i bland annat Arizona och Mexico.

Uppdragen har bestått i humanitära insatser samt räddningsuppdrag i en stridszon, CSAR (Combat Search and Rescue). Att öva med dem som har tidigare krigserfarenhet ger mycket. Sådana övningar genomförs inte i Sverige.

C F17 öv Mats Helgesson avslutade genomgången med att framföra julkhälsningar från F17 personal ute i världen på olika internationella uppdrag. 2011 har varit ett extraordinärt verksamhetsår. Att förstå att vi ingår i samverkan med andra länder för fred och frihet är viktigt.

Öv Mats Helgesson, som lämnar befälet för F17 i februari 2012, framförde ett varmt tack för en fin tid på F17 och i Ronneby.

Som ny flottiljchef har utsetts öv Gabor Nagy.

F17 kamratförening tackar för vänlig inbjudan till årsgenomgången och värdesätter mycket den aktuella försvarsupplysning som ges.

### **Kamratföreningens årsmöte 2012**

15 mars genomförde F17 kamratförening sitt årsmöte, det 33:e i ordningen, i F17 aula.



*Samling till årsmötet i moderniserad F17 aula.*

70-talet medlemmar hade hörsammat kallelsen. Styrelseordföranden Benny Hellström valdes att leda förhandlingarna då sittande/avgående föreningsordförande anmält förhinder.

Till ny föreningsordförande valdes nytillträdde C F17, öv Gabor Nagy. Till styrelseordförande omvaldes Benny Hellström. Till styrelsen blev ett nyval, Rune Kronqvist medan övriga leda-

möter omvaldes. Samtliga övriga föreningsfunktionärer fortsätter ett år till.



F17 kamratförenings styrelse för 2012. Fr v Bengt Gustavsson, Bo Hagertz, styrelseordf Benny Hellström, Ulf Alderlöf, kassör Allan Lindgren, Rune Pettersson och sekreterare Bengt Andersson. Ej med på bild; Leif Possung och Rune Kronqvist.

Bruno Carlsson överlämnade en penninggåva till F17 museum. FBU Karlskrona, 104 år sedan grundandet, planeras upphöra och ekonomiska inestående medel fördelas för bevarande av förbandstraditioner och museer vid militära förband och kamratföreningar i Blekinge.



Bruno Carlsson överlämnade en ekonomisk gåva från FBU. Fr v styrelseordförande Benny Hellström och Bruno Carlsson.

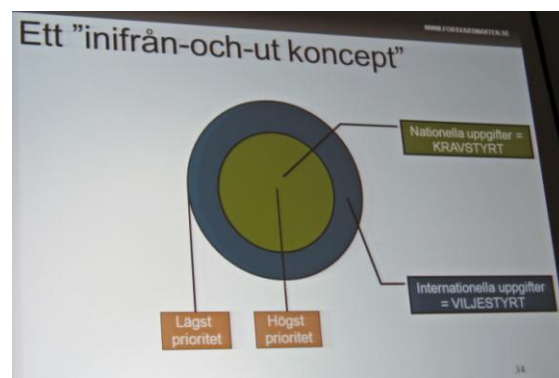
Bruno Carlsson meddelade också att han, efter sin bortgång, donerar sitt privata bibliotek till F17. Stort tack och årsmötets applåder för dessa gåvor.

Boo-Walter Eriksson informerade om planerna på en "JA37 på pelare" vid E22, som kan bli verklighet 2013.

Efter årsmötet följde, i vanlig ordning, försvarsupplysning som stf flottiljchefen övlt Magnus Liljegren redovisade. Magnus inledde med att kortfattat presentera sig själv, en provflygare och taktiker på internationell utbildningsnivå.

Magnus har bland annat genomgått Empire Test Pilots' School, varit provflygare vid FMV, ingått i TU JAS39, varit divisionschef samt genomfört utbildning i chefsprogram i USA. Han kommer närmast från HKV i Stockholm.

Försvarsmaktens omstrukturering var ämnet för kvällen. En omfattande och svår uppgift som berör alla.



Försvarsmakten har inte råd med ett antal operativa krav. Nationella uppgifter har högst prioritet.

FM går över till en ny insats- och basorganisation. Tvåbefälsystem med kravsatta befattningar införs. Det finns kompetensmässiga obalanser, vilket innebär behov att inventera och "städa upp". Kompetensmatchning görs lokalt och förslag redovisas. Beslut tas på central nivå.

FM militära personal ska till 40 % vara taktiska officerare (OF) och till 60 % specialistofficerare (OR). Stridsflygare är OF med placeringskrav i tex HKV.

Diskussioner och analyser sker främst kring förmågebredd/-djup, verkligt ekonomiskt läge samt teknikfaktorn, tex JAS39 uppgradering.

Den 1 januari 2013 ska den nya organisationen (FM Org 2013) finnas på plats. Den består i huvudsak av tre delar; insatsorganisationen (IO 14), basorganisationen (Basorg 13) samt Försvarsmaktens interna och externa bemanningsuppdrag (FM Uppdrag).

Kvällen avslutades som sig bör med ärtmiddag och trevlig samvaro på Bredåkrasmässen.

Bilder: Via Håkan Ejderbrand samt F17 arkiv  
Foto: Herbert Lindblom

Text: *Herbert Lindblom*

# KOMMANDE VERKSAMHET

## Program och inbjudningar

### Någon dag under hösten 2012

#### *Studiebesök vid nya beredskapsbyggnaden*

Byggnad 091 är ny bas för flygplatsens räddnings- och fälthållningstjänst som ska betjäna såväl den militära som den civila flygtrafiken. Huvudbyggnaden är på ca 3700 kvm i två plan och blir arbetsplats för ca 50 personer. Den innehåller bl a vagnhall, tvätt- och avvisningshall, slangtvätt samt jourrum, kontor och personalutrymmen.

Särskild inbjudan utsänds till medlemmarna under september 2012.

Anm: Detta studiebesök var inplanerat i vårprogrammet men har, av olika skäl, flyttats fram till hösten 2012.

### Flygdagar 2012

F17 planerar genomföra flyguppvisning med JAS 39 på följande flygdagar.

F17 har under 2012 två uppvisningsföreläsare, kn Martin Hansson och kn Mattias Olin.

Mattias kommer att överta det hedersamma uppdraget efter Martin som slutar.

5 maj	Växjö	Växjö flygdag
19 maj	Borgholm	Veteranmotordag
2-3 juni	Linköping	FV flygdag
21 juli	Karlshamn	Östersjöfestival
10 aug	Karlskrona	Sailet
11 aug	Karlskrona	Marinens dag
11-12 aug	Dala-Järna	Flygfesten
19 aug	Eksjö	Försvarsdag

För information om flygdagar i flygvapnet vänligen kontakta [henric.holm@mil.se](mailto:henric.holm@mil.se)

### Styrelsen söker medlemmars hjälp!

F17 förbandsmuseum, numera benämnt traditionsrum, börjar få luft under vingarna igen. Museiföremålen är återigen på F17, efter att ha varit förrådsställda i 10 år, först på F17 och senare tid på Hagshultsbasen. Styrelsen arbetar efter samma förutsättningar som gällde för det "gamla museet", dvs föreningen ställer upp med medlemmarnas kunnande och arbete för att, i ett första skede, iordningställa föremålen och bygga upp representativa utställningar. Traditionsrummet planeras inredas i lokal under matsalen, i före detta soldathemmets utrymmen. För ytterligare information och intresseanmälan kontaktas; Rune Pettersson 0457-24341 eller Bengt Gustavsson 0457-21246.

Digitaliseringen av F17 fotoarkiv och tidsningsartiklar är en annan uppgift som kamratföreningen engagerar sig i. Det är ett omfattande jobb som behöver personalförstärkning. Detta arbete startade upp för några år sedan men mycket återstår. För frågor och intresseanmälan kontaktas; Herman Pålsson 0457-24272.



F17 arkiv efterlyser även bilder från 1945-57. Har du bilder som berättar F17 historia, önskar vi få skanna av valda bilder i ditt fotoalbum. Bilden ovan är ett exempel på bidrag från Anton Gustavsson i Rödeby, värnpliktig flygplanmekaniker 1948.

Alla varmt välkomna !!!