



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2013



Ur innehållet:

- Engagemang i Ungern**
- Veteran- och anhörigstöd**
- Ny FM-organisation**
- Hkp 4 historiska resa**
- Sjö- och flygräddning**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2013. Årgång 8.

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
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning
Mats Svensson

Grafisk produktion
FMV/Grafiskproduktion

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.

Omslaget visar Boeing C-17 Globemaster III under mellanlandning på F17 den 11 juni 2010. C-17 ingår i Heavy Airlift Wing, ett multinationellt förband, där Sverige ingår. Foto: Gunnar Mossberg

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

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

Medlemskap är öppet för alla 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

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

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

Tiden går fort och våren är här. I skrivande stund kan det dock finnas anledning till visst tvivel. De senaste månaderna har varit både kalla och snörika. Hoppet finns i alla fall kvar om en skön, varm och grön vår.

Torsdagen 21 mars genomfördes kamratföreningens årsmöte. Se föreningssidorna. Omval av vissa styrelsemedlemmar gjordes. På förslag av styrelsen utnämndes Lars-Erik Svensson, ”Sappo”, till hedersmedlem. Efter årsmötesförhandlingarna informerade föreningens ordförande, öv Gabor Nagy, om aktuella F17-frågor. Det mest positiva inslaget var utan tvekan utbyggnaden av flottiljen.

Regeringen hade samma morgon beslutat att det så kallade ”Ronnebypaketet”, ska genomföras. Nytt flygledartorn och stora investeringar för helikopterverksamheten mm ingår i paketet. Investeringar för cirka 650 miljoner kronor görs. Flottiljområdet kommer under de närmaste åren att vara en gigantisk byggarbetsplats. Samtidigt ska ordinarie verksamhet fortgå.

Tänk så många intressanta besöksobjekt det blir i framtiden. Vi blev även informerade om att flygvapnets huvudflygdag 2014 skall genomföras vid F17. Hur detta kommer att påverka kamratföreningen vet jag inte. Säkerligen kommer nog ett stort antal av medlemmarna att bli engagerade.

Att få ordning på traditionsrummet verkar dra ut på tiden. Det är många intressenter som ska vara med och ha synpunkter. Kamratföreningen, flottiljen, FortV m fl. Under senvintern har vi fått möjlighet att anställa en medarbetare för att hjälpa till med scanningen av alla foton. Detta är en uppgift som föreningen åtagit sig att hjälpa F 17 med. Efter digitaliseringen kommer bilderna att sändas till centralt arkiv. Arbetet har visat sig mer omfattande än att några få medlemmar kan hinna med detta på en begränsad fritid.

Vårens stora begivenhet blir resan till Berlin 23-26 maj. Mycket glädjande är att resan är fulltecknad. Det är till och med några medlemmar som står på väntelista för att följa med. Så vid nästa resetillfälle, anmäl er i god tid.

Den 4 till 5 april genomfördes en ordförandekonferens för flygvapnets kamratföreningar. Mötet ägde rum vid LSS i Uppsala (tidigare F 16). Det var mycket trevligt att träffa företrädare från andra kamratföreningar och HKV. Se föreningssidorna.

Sommartiden har nu infunnit sig. Då är det på sin plats att önska alla medlemmar en riktig TREVLIG SOMMAR

Benny Hellsytröm
Styrelseordförande

RONNEBY GARNISON

Kamrater!

Våren har varit intensiv med mycket bra verksamhet och glada nyheter.

Vi har bland annat under våren bedrivit två Grundläggande Militära Utbildningar (GMU). En omgång med drygt 80 rekryter har genomförts på Kvarn (Linköping) och den andra omgången om 50 rekryter har genomförts på F17. Stor kraft från framförallt F17 flygbasbataljon har lagts ner för att slutföra dessa viktiga uppgifter som är en grund för vår personalförsörjning.

Under februari har F17 även haft ansvaret för Högvakten under drygt två veckor på såväl Stockholms slott som Drottningholm. Vaktavlösningen på Stockholms slott inspekterades av under-teknad och chefen för 1. flygbasbataljonen och vår personal gjorde en hedervärd insats och fick mycket beröm av kommandanten.

Fredagen 8 februari kom de sista fyra JAS 39:orna hem till Ronneby efter en nästan månadslång övning på Red Flag, Nellis Air Force Base i Nevada. Totalt bestod vår kontingent av 110 personer och åtta JAS 39:or. Ombaseringen med luft-tankning över Atlanten var historisk. Trots att fram och återflygning över Atlanten inte gick helt enligt plan på grund av såväl väder, ”probe”-brott som tekniskt fel på de medföljande tankerflygplanen, löstes de uppkomna situationerna med bravur.

Övningen i sig genomfördes mellan 21 januari och 1 februari med två planerade pass/dygn. Under övningen agerade förare ur den svenska kontingenten ”Mission Commander” vid två tillfällen, vilket innebär ett ansvar för planering, ordergivning, genomförande samt utvärdering av flygföretaget på ”blå” sida. Totalt omfattade varje företag mellan 50 till 60 strids-, tanker- och bombflygplan. Blå sida hade att agera mot en motståndarsida bestående av ”Aggressor Squadrons” med såväl stridsflygplan som luftvärn. Sammantalet gick övningen mycket bra. Jag besökte

förbandet och övningen under tre dagar och är mycket nöjd, stolt och imponerad. Vårt deltagande gör avtryck på den internationella arenan.

Våren fortsatte med en utvecklingsövning av JAS 39-systemet (TTP) och flygvapenövning, vilka avlöste varandra veckorna före påsk med basering på Vidse/Kallax och där en större del av flottiljens personal var engagerad. Vi kunde alla med glädje konstatera att vi kommit en bit på väg vad avser funktionaliteten i den nya organisationen och att utvecklingen gått framåt.

Och slutligen, efter många år av väntan och med tilltagande oro över hur mottagande av såväl helikoptrar som drift av flygledartorn skulle utveckla sig fick vi den 21 mars det mycket glädjande beskedet att regeringen fattat beslut om byggnation av det som kallas Ronnebypaketet och som varit ett projekt som följd av Försvarsbeslut -04. Detta innebär att det nu kommer att byggas ett nytt torn, ny hangar med platta, start- och landningsplats för både hkp 14 och 15, drivmedelsanläggning samt ny incident- och transportplatta på F17.

Beslutet är naturligtvis mycket bra för oss på F17 och för Helikopterflottiljen då vi nu får mycket goda förutsättningar att bedriva den verksamheten och att lösa våra uppgifter på ett effektivt och rationellt sätt. Beslutet är också mycket positivt för regionen då det under flertalet år framöver kommer innebära utökade arbetstillfällen för uppförande av de objekt som nu skall byggas.

Parallellt med att vi överser och kvalitetssäkrar våra projektplaner och så småningom påbörjar upphandling för byggnationerna genomför vi en övning med flygbasjägare i Danmark och deltar även i marinens stora övning SWENEX.

Vi har att stå i, det är inspirerande och ger hopp om framtiden.

Jag hoppas att ni alla får en bra och skön sommar!

Gabor Nagy
Flottilj-/garnisonschef

Svenska engagemang i Ungern

Ungern tillhörde Sovjetunionen till 1989. Den ungerska regeringen beslöt då att montera ner järnridån vilket påbörjades i augusti 1989. Den 23 oktober 1989, på minnesdagen av 1956 års revolt, utropades Ungern till republik. Ungern blev 1999 medlem i Nato och 2004 i Europeiska unionen. Folkmängd 10 miljoner innevånare på en femtedel av Sveriges yta. Valutan är ungersk forint (HUF)

2001 tecknas avtal med Sverige om att leasa 14 stycken JAS39A/B på 10 år med option på att därefter kunna köpa flygplanen. Efter omförhandlingar kontrakterades 12 stycken JAS39C och 2 stycken JAS39D. Dessa levererades under åren 2006 och 2007.

År 2009 sattes den multinationella flottiljen Heavy Airlift Wing (HAW) upp på flygbasen Pápa. Tre flygplan Boeing Globemaster III ingår, och Sverige äger rätt att disponera en stor del av flygtiden.

Med hänsyn till de stora svenska engagemangen i Ungern har den svenska ambassaden i Budapest en försvarsattaché, övlt Per Alriksson, som kommer från flygvapnet.



Ungerns alla JAS39 i luften.

Utvecklingen av det ungerska flygvapnet efter murens fall.

Mig29 erhöles av ryssarna som avskrivning på skulder. I och med att Ungern gick med i Nato modifierades dessa MIG29 med NATO-kompatibel radio- och igenkänningsutrustning. Med anskaffningen av JAS39 fick man två system att driva parallellt och man deltog även i Nato-övningar med dessa. Verkligheten kom dock ikapp ungrarna. Mig29 krävde mycket underhåll och att driva två flyg-

system blev helt enkelt för dyrt. Den sista flygningen med ungerska Mig29 skedde i december 2010. Det innebar att ungerska flygvapnet därefter hade 14 stycken JAS39, två stycken lätta transportflygplan An26 samt några äldre helikoptrar MI-8, MI-17 och MI-24. Totalt omfattar det ungerska flygvapnet 5800 man/kvinnor.

Det ursprungliga hyresavtalet löper ut 2016. I januari 2012 beslöt den ungerska

regeringen att omförhandla hyresavtalet med tio år, till 2026. Antalet flygtimmar under den här perioden fördubblas nästan, från 16 800 till 32 800. Vid denna tidpunkt övergår ägarskapet av flygplanen till Ungern.

Support till JAS39 i Ungern.

Inledningsvis krävdes stort understöd från Sverige för att implementera Gripen-systemet i Ungern. F7 i Såtenäs blev moderförband som svarade för utbildningen av tekniker och förare och denna skedde huvudsakligen på F7. Flygindustrin svarade även för teknisk support och installation av bland annat flygsimulator och utrustningar i Ungern. Förbandet kom att förläggas på flygbasen Kecsckmét som ligger ca 10 mil sydost om Budapest. Utbildningen har gått mycket bra med stor flygsäkerhet och man kan lugnt säga att den ungerska personalen nu blivit ordentligt varma i kläderna.



Supportgruppen samlad. Mj Philipsson, kn Jacobson, kn Gustafsson, lt Rehn och Ninni Ljung.

För närvarande finns en supportgrupp på flygbasen som består av fem personer från Försvarmakten (varav en inlånad från FMV). De svenska familjer som medföljt under den tre år långa kommanderingen trivs bra även om de känner sig lite rotlösa

ibland. Barnen får gå i en ungersk skola med 800 elever, mest ungerska barn, men också 80 tyska och tre svenska. Undervisningen sker på engelska.

Supportgruppen kommer att närvara i nuvarande form fram till mars 2016 då de första tio åren löpt ut av avtalet. Med största sannolikhet kommer en förbindelseofficer att ta vid under resterande tid fram till 2026 då hela avtalet är slutfört. Gruppen utgör en förbindelselänk mellan ungerska och svenska myndigheter och bistår med instruktörsutbildning vid införande av nya utrustningar.

Supportgruppen medverkade även då de svenska Gripenflygplanen snabbtankades under ombaseringarna vid Libyeninsatsen 2012.

Tillsyner på Griparna sker i Sverige och i höstas hade de flygplan som flugit längst nått 800 flygtimmar.

Ungern har hitintills använt sina JAS39 i luftförsvarsrollen. Beväpningen på planen är IR-robotar (motsvarande RB74), radarrobotar (Amraam) och akan. Man deltar även i Natos "incidentberedskap" dygnet runt/ året runt. Under 2013 kommer man att ansvara för bevakningen av Sloveniens luftrum och under augusti-december 2015 för Baltic Air Policing. Motsvarande incidentberedskap i de baltiska länderna. Förbandet har deltagit i samövningar i Sverige på Vidsel och på F17.

Man har nyligen börjat träna på Close Air Support-uppgiften. Trots att man inte inhandlat precisionsvapen så övar man det taktiska uppträdandet.

I avsaknad av spaningskapsel har man endast begränsad förmåga i spaningsuppgiften. Man har med stort intresse följt den svenska insatsen i Libyen och man har uttryckt en önskan om att diskutera möjligheten att delta under "svensk flagg", om ett liknande uppdrag dyker upp.

Sammanfattningsvis har man vuxit in i Gripensystemet och den tidigare kritiken mot anskaffningen har nu vänt till att bli mycket populär. Man är mycket positiv till förlängningen av avtalet och förmågan att lösa skarpa Nato-uppgifter bidrar till detta.

Heavy Airlift Wing, HAW i Pápa.



C17 Globemaster III med anropssignal SAC-03 på Malmen 2010.

Efter valet 2006 beslutade regeringen att inte anskaffa nya större transportflygplan som komplement till Tp84 Hercules. Istället skulle Sverige ingå i ett nytt förband, som tillkommit genom ett multinationellt flygsamarbete i Strategic Airlift Capability (SAC). Ett trettioårigt samarbetsavtal har träffats. Flottiljen Heavy Airlift Wing (HAW) sattes upp på flygbasen i Pápa 2009. Basen ligger cirka 15 mil väster om Budapest.

HAW är ett multinationellt förband där Sverige ingår som näst största nation med en andel som uppgår till 550 flygtimmar per år. Endast USA har större andel. Totalt skall flottiljen producera 3165 flygtimmar per år. Ingående 10 nationer från Nato är Bulgarien (65) timmar, Estland (45), Litauen (45), Nederländerna (500), Norge (400), Polen (150), Rumänien (200), Slovenien (60), Ungern (50), och USA (1000) timmar. Dessutom ingår från Partnerskap För Fred (PFF) Finland (100) och Sverige med (550) timmar.

Förbandet är utrustat med tre flygplan av typen Boeing Globemaster III (C17ER).

Första flygning med typen skedde 1991 och planet kom i aktiv tjänst 1995. Planet har fyra Pratt & Whitney-motorer på 18500 kp dragkraft vardera. Maxfarten är 830 km/tim (Mach 0.74) och topphöjden 13700 meter. Max startvikt är 265 ton och planet kan lasta 77,5 ton vilket är fyra gånger mer än Hercules TP84.

Planet är utrustat med motmedel som rems-/fackelfällare och robotskottvarnare. Räckvidden är 520 mil, men planet kan även lufttankas vilket medför att alla tänkbara operationsområden snabbt kan nås. Flygplanen i HAW är på fenan märkta med det ungerska flygvapnets nationalitetssymbol, triangeln, för att uppfylla internationella regler om märkning av militärflygplan.



C17 fäller facklor.

Sammanlagt består förbandet av cirka 130 personer varav 25 är svenskar. Den 14 november 2012 deklarerade HAW FOC (Full Operationel Capibility) med förbandet.

Kostnader för HAW.

Sverige har betalat 1,4 miljarder kronor som sin del för anskaffningen av flygplanen. Dessa har utbetalats under åren 2008 till 2011. Kostnaderna är cirka 200 miljoner kronor per år under de resterande 26 åren av avtalet.

Svensk bemanning på HAW.

Sveriges Riksdag gav i november 2008 Försvarsmakten/flygvapnet i uppdrag att bygga upp den svenska delen i flottiljen. Invigningen skedde i juli 2009. Flygvapnet skall bemanna organisationen med 25 officerare och civilanställda i Ungern. Ställföreträdande flottiljchef var under uppsättningsskedet, överste Fredrik Heden, som även blev den första svensk att utbildas på att flyga C17. Den svenska personalen är blandad med de övriga ländernas personal och detta gäller även besättningarna.

Från F17 tjänstgör Niclas Åkesson, Anders Eriksson, Johan Melin Porsgard, Mats Okmark och Roland Francics.



Den svenska styrkan i HAW.

Anropssignalen för HAW blev Bartok efter den ungerske kompositören Béla Bartók. Ställföreträdande divisionschef har Niklas Åkesson från F17 varit under viss tid.

Personalen kommenderas 2-4 år och samtliga lyder organisatoriskt under F7 i Såtenäs. Enligt avtalet skall den svenska insatsen vara under 30 år.

De medföljande familjerna möts lite av en kulturchock då den ungerska skolan har en helt annan pedagogik kultur än den svenska. Korrekt uppförandet värderades högt, bestraffningar i form av bland annat skamvrå, förekom. En internationell skola, upp till sjunde klass öppnades i höstas och

där finns även en svensk sektion så att barnen får svenska kursbehörigheter. Den svenska försvarsattachés hustru, Anna Alriksson har härvid gjort storartade insatser.

Uppdrag.



Interiör från C17. Gott om utrymme för materiel och personal.

C17 är det senaste transportflygplanet som används av västerländska flygstridskrafter. C17 klarar att både användas som ett strategiskt transportmedel för transport av trupper och utrustning till en krigszon, eller som taktiskt transportplan för att fälla fallskärmsoldater och annan militär utrustning. C17 kan också användas i humanitära insatser och aeromedicinsk evakuering. Denna flexibilitet förbättrar möjligheten för användaren att göra insatser över stora avstånd. Den stora lastförmågan att kunna transportera tung pansarutrustning eller liknande tungt militärt eller civilt gods gör att brukaren snabbt kan anpassa sig till föränderliga situationer. Som jämförelse kan nämnas att USAF har närmare 230 stycken. Beslut om insatser görs av HAW Commander, efter framställan av nationerna.

Genomförd verksamhet.

Under 2010 genomförde man tre hjälpsändningar till det jordbävningsdrabbade Haiti. T o m år 2012 har man flugit drygt 9000 timmar åt samarbetets alla nationer. Under dessa timmar har 4 000 ton materiel samt 35 000 passagerare transporterats. För

Sveriges del har merparten gått till att försörja den svenska Afghanistaninsatsen. Örebro flygplats används i första hand för dessa transporter.

Den svenska ambassaden med försvarsattaché.

Den svenska ambassaden i Budapest bemannades med en resident försvarsattaché 1997. Den nuvarande ambassadören är Karin Olofsdotter och försvarsattaché är överstelöjtnant Per Alriksson. Uppdraget omfattar även Bulgarien och Kroatien och är treårigt.

Uppgifterna är:

1. Rapportering till MUST vilket innefattar att rapportera den militära utvecklingen i länderna och i regionen.
2. Biträda Försvarsmakten, ÖB och andra försvarsmyndigheter vid bilaterala kontakter.
3. Vara rådgivare till ambassadören i militära frågor.
4. Stödja svensk försvarsexportindustri där det främjar svensk försvarsnytta. En viktig uppgift i Budapest är att vara behjälplig i det Gripenrelaterade samarbetet.



Ambassadör Vahlqvist, Per Alriksson med hustru Anna i mitten, hälsar på Kroatiens president med hustru.

Både Bulgarien och Kroatien har behov att förnya sina flygvapen och båda länderna har visat intresse för Gripen-systemet. En naturlig följd av detta är att försvarsattachén stödjer Försvarsmakten (FXM) och Saab i deras kampanjer.

Efterord.

Sverige har förmåga att utveckla komplexa högkvalitativa system (JAS39) och exportera dem till andra länder. Vi har dessutom förmåga att organisera och vara delaktig i uppsättning av ett nytt tungt transportflygbandförband i samverkan med elva andra länder. Detta har väckt stort uppseende över hela världen. Sverige bidrar därmed på ett kraftfullt sätt med humanitära hjälpinsatser likväl som förmåga att underhålla och driva Gripen-systemet både i Ungern och i andra exportländer.

Jag anser att de svenska förmågorna att delta i internationella sammanhang är väl dokumenterad både i Sverige, Europa, FN och Nato. Sverige bör därför söka medlemskap i Nato.

Författare: Boo-Walter Eriksson

Underlag till artikeln har inhämtats med hjälp av försvarsattachén i Ungern, överstelöjtnant Per Alriksson, mj Joakim Philipson vid supportgruppen i Kecskemét, chefen för NSE, (National Support Element), Anne Törnqvist vid HAW och från artiklar i massmedia och FM.

Per Alriksson började på Ljungbyhed 1988 och flög sedan J35J och JAS39 på F10 i Ängelholm.

Förutom chefskurser både i Sverige och England har Per varit stf flygchef på F17 2005-2007.

Tjänstgöring i HKV och som förbindelseofficer i Kabul, Afghanistan ingår också i meritlistan. Attachéuppgift slutar i sommar.

Redaktionen

Veteran- och anhörigstöd

Svenska soldater och sjömän ställer upp i utlandstjänst för Sverige på uppdrag av regering och riksdag. Ett sådant uppdrag är inte konfliktfritt. Soldaten kan drabbas av skada eller händelser som kräver vård samt anhöriga på hemmaplan som känner oro och saknar många gånger information om vad som händer i insatsområdet. Mot den bakgrunden beslutade regeringen 2010 att det skulle tas ett samlat grepp om såväl veteranfrågor som anhörig- och familjefrågor.



Uppdrag

Den 1 januari 2011 kom en ny lag om utlandstjänstgöring som krävde att Försvarsmakten (FM) skulle ta ett större socialt och ekonomiskt ansvar för soldatfamiljerna.

Men regeringens uppdrag om en samlad veteransoldatpolitik kom redan våren 2010, som då redovisades i propositionen om ”Modern personalförsörjning för ett användbart försvar”. FM ska bland annat redovisa en plan för anhörig- och familjefrågor. Dessutom ska FM bestämma insatsfrekvens och meritvärde av internationell tjänstgöring samt förbättra informationen om försäkrings- och ersättningsfrågor, med mera.

En central funktion för anhörigfrågor inrättades i Högkvarteret (HKV) medan det lokala ansvaret lades på förbandscheferna. Närstående skulle inbjudas till informationsmöten före, under och efter insats då såväl professionella samtal som kamratstöd skulle erbjudas

Strategi

Högkvarteret påbörjade arbetet i en, inom personalstaben ingående, veteranavdelning som hade till uppgift att vara den sammanhållande kraften och utgöra ett kompetenscentrum för veteranstödet. Den ska bland annat följa den forskning som bedrivs på området och ha en rådgivande funktion till förbandens veteran- och anhörigansvariga. Det ska även finnas läkare med försäkringsutredningskompetens för att bistå förbanden och de skadade med granskning av journaler, rehabilitering och försäkringsutredningar. Syftet är att stötta FM personal i deras vård- och försäkringskontakter – inte att ta över landstingets uppgifter eller bedriva sjukvård.

Begrepp

Veteraner är alla som varit anställda i Försvarsmakten och gjort insatser, internationellt eller nationellt, med eller utan vapen. En del av dessa är *utlandsveteraner* som har ett särskilt skydd.

Försvarsmakten har ett 5-årigt uppföljningsansvar efter en internationell militär insats. Stöd till *anställd och anhörig* ska vara känt, positivt och förtroendeskapande samt finna legitimitet i samhället och stärka FM attraktionskraft.

Vägval och acceptans

Högkvarteret har tittat på hur andra länder arbetar med veteranstödet och har dragit nytta och lärdom av detta.

Men det går inte att kopiera andra länders koncept rakt av. En svensk modell måste



byggas upp efter svenska förutsättningar, men att det behövs ett veteranstöd i Sverige råder det ingen tvekan om.

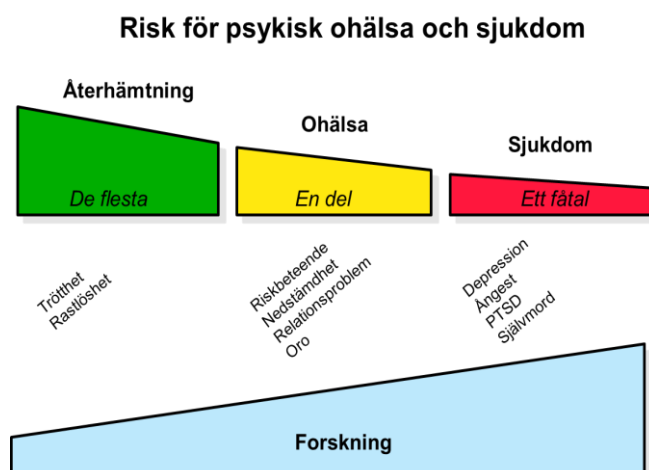
Med tanke på den krigsliknande situationen i Afghanistan finns det risk att stödbehovet framöver kommer att öka. Sådant kanske man inte märker förrän efter flera år och då känns det bra att ha en organisation på plats, som kan hantera sådant scenario.

Våra utlandsveteraner

I en utredning som gjorts på Högkvarteret har man tittat närmare på frågan om insatsfrekvens. Erfarenheter och forskning från andra länder talar för en tjänstgöringsfrekvens på 1:5 men att det är önskvärt med en frekvens på 1:6 (en insats om sex månader på en treårsperiod). Utredningen, från andra länder, konstaterar

också att de som deltagit i Irak och Afghanistan under längre perioder (12 månader) och med relativt korta perioder hemma (6-18 månader) löper större risk för ohälsa och utvecklande av PTSD (post-traumatisk störning och depression). Trots det vill FM inte utesluta att personalen får en tätare tjänstgöringsfrekvens än vad som är önskvärt. Vad som är acceptabel frekvens kommer att variera mellan de anställda. Det går helt enkelt inte att ange några absoluta gränser, utöver de som finns i skyddsreglerna, som anger vilken tid den enskilde minst ska vara hemma innan ny insats påbörjas. Den enskildes möjligheter kan också spela in, beroende på var i livet han/hon befinner sig. En som är mitt i en familjebildning bedöms ha svårare att åka. FM bör vara lyhörd för detta och så långt möjligt möta den enskildes önskemål.

Enligt skyddsreglerna ska perioden mellan insatser vara minst dubbelt så lång som den senast genomförda insatsen. FM har även valt att skilja på förbandets insatsfrekvens och den enskildes tjänstgöringsfrekvens som beskriver den enskildes planerade insatser.



Förbandsnivån

Förbandschefen ska inte bara kontrollera att utbildningsmålen är nådda utan också förvissa sig om att soldaterna är friska och har god fysisk status. Även den mentala statusen ska kontrolleras. F17 har också, som förbandsproducent, det lokala ansvaret för veteran- och anhörigstödet för de förband som flottiljen sätter upp och skickar iväg.

Under 2010 utsågs handläggare för de olika uppgifter som svarar för och driver frågor om soldat- och familjestöd. Redan under våren 2011 kom organisationen att få en omfattande uppgift, då FL01 skulle utrustas och förberedas för flyginsatser över Libyen.

F17 fick relativt kort tid att bygga upp en arbetsordning samt skapa rutiner för information och kontaktnät. Men hela flottiljen ställde upp i ambitionerna att på bästa sätt förbereda och delge kunskaper och erfarenheter från bland annat tidigare missioner. F17 erfarenheter och intryck från KS24 i Kosovo 2010, togs upp som exempel på vad förbandet och den enskilde kan tänkas möta på platsen för insatsen.

Att förmedla behov av kontakter med myndigheter, försäkringsbolag, kommuner och landsting är andra exempel på stöd som kan bli aktuellt.

Informations- och kontaktnät

Att ge svar på frågorna - vad behöver jag som soldat veta och kunna inför avresan och vad behöver familjen och anhöriga här hemma känna till och tänka på - är kanske inte helt klart från första början. Händelseförloppet kan ändras och beredskap för ny information och hjälp måste hela tiden finnas. I grund och botten bygger arbetet på förtroende, någon att vända sig till, då oron tränger sig på eller hjälpinsatser behövs.

F17 sammankallar till fyra anhörigträffar under halvåret som insatsen eller kommanderingen normalt sträcker sig. Innehållet i

dessa träffar är i stort:

1. Allmän information om insatsen. Vad behövs och vad ska man tänka på inför avresan. Skaffa nätverk för hjälp med vardagliga sysslor och bekymmer; barnen, skolan, bilen, alla koder etc.
2. Lägesinformation – hur fungerar det och vad händer i insatsområdet. Var uppriktig men betona gärna det positiva.
3. Hur är det att komma hem? Tidsförhållanden och mottagandet samt avrapportering, avrustning etc.
4. Personligt brev till familj/närmaste anhörig om inbjudan till F17 hedersceremoni med medaljutdelning. Sådan ceremoni sker på offentlig plats i syfte att skapa förståelse och sympati inför svenska folket.

Libyeninsatsen, FL01, avtackades i Ronneby brunnspark. Försvarsministern Sten Tolgfors höll tal och delade ut medaljer.



Avtackning och medaljutdelning till Libyenstyrkan, FL01. Ronneby brunnspark den 6 september 2011.

Ideella organisationer - en del i arbetet

Försvarsmakten har upprättat samarbetsavtal med fyra riksorganisationer, som har kamratstöd och mentorverksamhet på sin agenda. I avtalet ingår följande ideellt arbetande organisationer.

Sveriges militära kamratföreningars riksförbund, SMKR.

- kamratstöd
- stöd till anhöriga hemma
- mötesplats för anhöriga och veteraner, lokalt förankrade på F17

Veteranförbundet Fredsbaskrarna

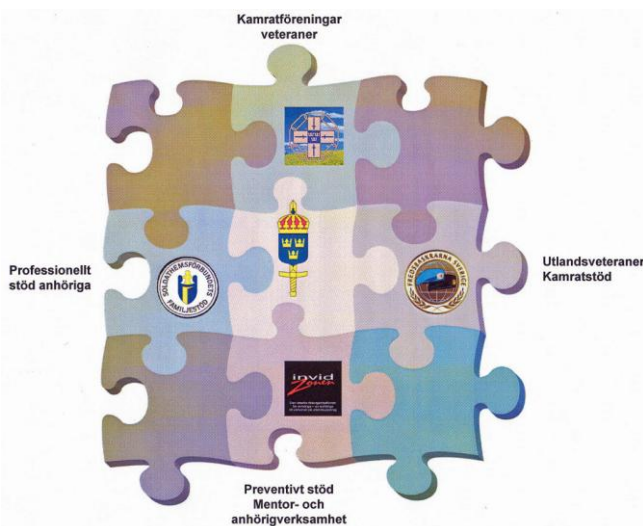
- kamratstöd
- jourtelefon
- träffar för soldater som genomfört insats
- ger ut tidningen *Fredsbaskern*

Svenska soldathemsförbundet, SSHF

- professionell rådgivning – stödtelefon
- telefonrådgivning, stöd- och avlastningssamtal
- par- och familjerådgivning
- friskvård för par, pedagogiskt program
- lokal verksamhet vid soldathemmen

Invidzonen

- mentornätverk – erfarna anhöriga
- anhörigträffar
- familjeaktiviteter för barn och vuxna
- ger ut tidningen *Invidzon*
- chatt – bemannas av mentorer m fl



Ett samordnat stöd ger bredd och styrka

Anslutna föreningar, på lokal nivå, bedöms kunna bidra på sitt sätt, genom att sprida kunskap och ge det veteran- (kamrat-) och anhörigstöd som önskas.

Alla föreningar har egen hemsida för ytterligare information samt kontakter.

F17 kamratförening ger stöd

SMKR bedriver, genom sina kamratföreningar på lokal nivå, stöd till veteraner vilket inkluderar såväl veteranen själv som dennes anhöriga. F17 kamratförening är

ansluten till SMKR och kan därmed förmedla det stöd och underlag som SMKR tillhandahåller.

SMKR samverkar kontinuerligt med Försvarsmakten/Högkvarteret, som sammanhåller förbundets information för verksamheten på central nivå.

Lokal kontaktperson i kamratföreningen samverkar med F17 organisationsenhet, utifrån underlag och direktiv, som bland annat SMKR förfogar över.

Nätverk för kamratstödjare

SMKR ska skapa ett nätverk av kamratstödjare vid de lokala kamratföreningarna, vars uppgift ska vara att stötta och vägleda veteraner på ideell, kamratstödande basis. Dessa ska ha god kännedom om hur Försvarsmaktens stöd till veteraner och anhöriga är organiserat och genomförs.

Kamratstödjarna ska, innan de verkar, genomgå utbildning i grundläggande samtalsstöd och Försvarsmaktens (FM) värdegrund. Sådan utbildning ges genom FM försorg. Kamratstödjare måste vara godkänd av FM. Eventuella övergångsbestämmelser genom särskild överenskommelse.

Träffar, seminarier mm

F17 kamratförening (SKMR lokalförening) genomför träffar med veteraner, deltar i seminarier eller andra utbyten i den omfattning som motsvarar organisationens behov och som är rimligt.

SMKR följer upp de lokala kamratföreningarnas arbete med stöd för veteraner och anhöriga och skall årligen genomföra regionala träffar med sina kamratföreningar.

F17 kontakter

Mj Dan Bjuvhage, veteranstöd
Kärstin Holmberg-Jönsson, anhörigstöd
Fredrik Andersson, samordning
Lt Åke Svensson, ceremonier

F17 kamratförening, kontakt

Styrelsen. Se hemsidan

Medalj – viktigare än man tror

I regeringsuppdraget 2010 ingick också att Försvarsmakten skulle instifta en belöningsmedalj som ska kunna utdelas till den som skadats vid en internationell militär insats. Människor är sociala varelser och vi mår bra när vi blir synliggjorda. Att få en offentlig bekräftelse på de uppoffringar som gjorts är oerhört viktigt. Det är därför som vi nu genomför avtackningen efter utlandstjänst på offentlig plats, i allmänhetens närvaro. Våra veteraner förtjänar att uppmärksammas. Vi ska alla kunna känna stolthet.

Veterandagen

Veterandagen är en årligen återkommande ceremoni som genomförs i Sverige den 29 maj. Syftet är att hedra personal som deltar eller har deltagit i internationella militära operationer och att högtidlighålla minnet av stupade och omkomna.

Ceremonin har tidigare hållits på FN-dagen den 24 oktober men sedan 2008 är det den 29 maj som är det fasta datumet. 2011 fick veterandagen statsceremoniell status. Vid 2012 års firande på Djurgården i Stockholm deltog prins Carl Philip, i sällskap av bland andra försvarsministern Karin Enström.



Veterandagen 2012. Prins Carl Philip lägger ned krans vid FN-monumentet på Djurgården.

Vid veterandagen den 29 maj 2013 kommer kung Carl XVI Gustaf att närvara. Det nya nationella veteranmonumentet vid Sjö-

historiska museet kommer då också att invigas.

Runt om i landet högtidlighålls veterandagar i ett arrangemang som planläggs och genomförs av lokal militär förbandschef. Firandet av lokal veterandag måste vara skilt från den 29 maj, som alltså är vikt för den nationella veterandagen i Stockholm. Högtidlighållande av en F17 veterandag i Ronneby planeras ske tidigast under 2014.

Traditionsbevarande uppgifter

F17 är traditionsbevarande flottilj för nedlagda F5, F10 och F12. Dessa flottiljers fanor förvaras på F17. Vårdnaden av flottiljernas minnesmärken sker fortlöpande av lokal veteran- eller kamratförening. F17 ambitioner är att erbjuda dessa flottiljer visst utrymme på F17, för att på lämpligt sätt berätta sin förbandshistoria.

Veterandagar och ceremonier arrangeras av lokal förening på förslag och i samråd med F17 som har Försvarsmaktens uppdrag för sådan verksamhet.

Samlingsplats Sleipner

F17 nya matsalsbyggnad *Sleipner* är från 2013 samlingsplats för all veteran- och anhängigverksamhet i garnisonen.

Matsal och sällskapsrum för besökande finns i det övre planet. Dessa lokaler har utrustningar för bildvisning om t ex information eller föredrag ingår i besöket.

I undervåningen, plan 1, finns ett flertal samlings-salar, ett andaktsrum samt F17 traditionsrum (tidigare benämnt förbandsmuseum).

F17 kamratförening har här också sitt kontor och arbetslokal.

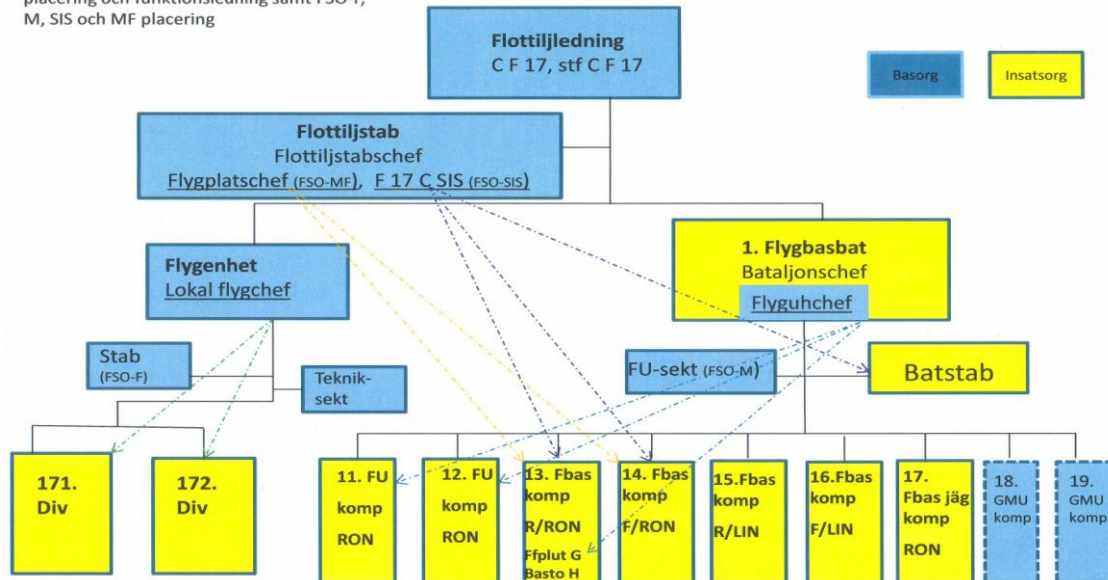
Sammanställt efter underlag och samtal med F17 veteran- och anhängigansvariga, Dan Bjuvhage och Kärsin Holmberg-Jönsson.

Herbert Lindblom

FÖRSVARSMAKTEN ORG 13 och IO 14

Arbetet med den stora reformen, att gå från ett invasionsförsvar till ett insatsförsvar, har pågått en längre tid. Utgångspunkten är det krav som statsmakterna, regering och riksdag, ställer på Försvarmakten att kunna försvara Sverige och att främja svensk säkerhet genom insatser nationellt och internationellt.

F 17 verksamhetsledningsorganisation 2013
med lokala ansvarshavares (enl LML)
placering och funktionsledning samt FSO-F,
M, SIS och MF placering



F17 flottiljorganisation 2013. Blå färg är Basorg medan gul är Insatsorg. Den kompetens som i dag finns ska användas på för verksamheten bästa sättet. I FM Org13 finns tre enhetschefer som tillika är DUC till C F17. Dessa är C Fljstab, C Flygenhet och C 1. Flygbasbat.

Bas- och insatsorganisation

Ett av huvudsyftena med reformen är ökade krav på tillgänglighet på våra krigsförband (insatsförband). Detta har inneburit att resurser omfördelats från bas- till krigsorganisationen dvs uppgifter som idag löses av basorganisationen ska i den nya organisationen i huvudsak lösas av våra krigsförband.

Detta har medfört att vissa produktionsaspekter inte fullt ut kunnat omhändertas. Flygunderhållssektionen har överflyttats till flygbasbat. Detta för att ledning och resurser ska hamna i samma organisationsdel. En annan skillnad är samgrupperingen med delar av flottiljstaben och flygbasbat och då specifikt HR- (personalfrågor), logistik- och SIS-funktionerna. Denna omfattande verksamhet ska genomföras under våren 2013 och det önskade slutläget ska vara uppnått den 1 juli.

Personalsäkerhet

Under omstruktureringsarbetet gång skall specifika riskanalyser genomföras, både för genomförande av verksamheten och för arbetsmiljön, dvs personalsäkerheten. Ökad risk för personalen skall inte accepteras. Om och när osäkerheter finns kan en temposänkning av genomförandet utnyttjas som en regulator.

Tidsplaner och utvärdering

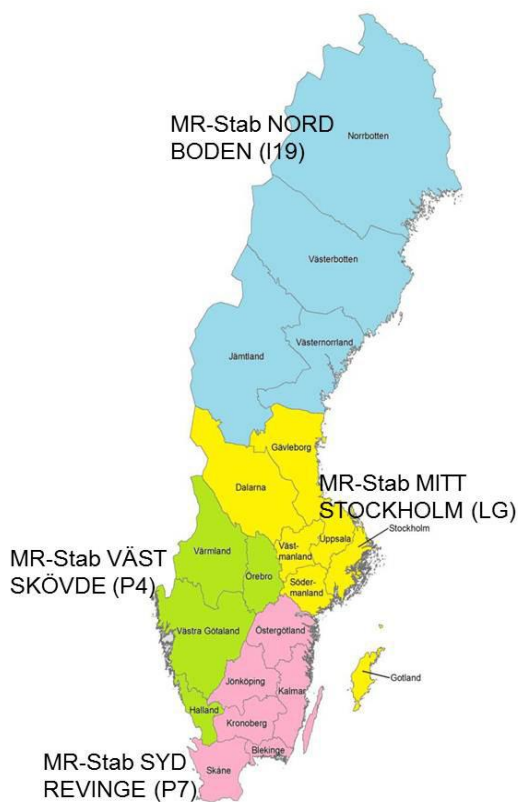
Utvärdering av all verksamhet skall ske till den 1 mars 2014. Denna syftar till att återmata organisationens funktion till central nivå samt revidering av lokal arbetsorder, ArbO.

Verksamheten kopplad till de lokalt samgrupperade stabsfunktionerna skall utvärderas i det tidstempo som verksamheten medger, dock senast efter 12 månader, dvs 31 december 2013.

Regional ledning

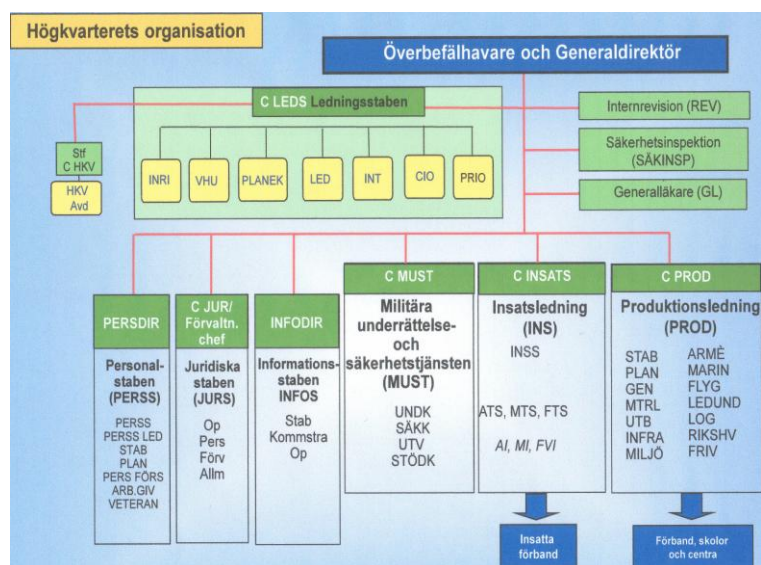
Att inrätta en regional ledningsnivå är en tydlig ambitionsökning inom insatsorganisationen 2014 (IO14). En regionalt närvarande, territoriellt ansvarig chef inom Försvarsmakten (FM) har saknats. Sedan de tidigare militärdistrikten lades ned 2005, har länsstyrelserna haft den områdesansvariga rollen för beredskap och skydd.

Den regionala ledningen kommer att vara direkt underställd Högkvarteret/Insats. Genom inrättandet av en territoriell och regional ledning ökar FM förutsättningar för regional beredskaps- och försvarsplanering som i sin tur bidrar till att höja samhällets krisberedskap. Chef MR (Militärregion) ska kunna leda grundtilldelade hemvärnsförband samt ytterligare eventuellt tilldelade insatsförband främst vad avser bevakningsuppgifter i samtliga beredskapslägen från fred till krig.



MR-stab ska tillgodose FM behov av samverkan med civila myndigheter, organisationer och företag för att tydliggöra FM behov av stöd vid insatser.

Högkvarteret



Högkvarteret (HKV) i Stockholm är Överbefälhavarens, ÖB, stab för verksamhetsplanering, militärstrategisk inriktning och planering, underrättelse- och säkerhetstjänst samt operativ och taktisk ledning.

HKV består bland annat av fyra större avdelningar; Ledningsstaben (LEADS), Produktionsledningen (PROD), Insatsledningen (INS) och militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (MUST).

Det är närmast PROD och INS som mera direkt riktar sig till förbanden ute i landet. PROD ansvarar för uppsättning och materielanskaffning till förbanden, medan INS ansvarar för att driva Försvarsmaktens insatsverksamhet i Sverige och internationellt, genom att följa omvärldsutvecklingen och kunna hävda den svenska integriteten.

Inom INS finns också de taktiska staberna (armé, marin och flyg), vilka lyder direkt under chefen för insatsledningen.

Flygvapnets taktiska stab (FTS) leder flygförbandens insatser, vilket även innefattar bas, stril, samband och underrättelser samt luftvärn, primärt i Sverige eller i närområdet samt då så är lämpligt även utanför detta.

Sammanställt efter underlag från Försvarsmakten F17.

Herbert Lindblom

HKP 4:as historiska resa



HKP 4A från F17 i en tidig märkning.

Vertol Aircraft Company, tidigare Piasecki Helicopter Inc, köptes 1960 av Boeing och blev Boeing Vertol. Vertol står för Vertical Take Off and Landing, vertikal start och landning. Frank Piasecki var grundaren av företaget och satsade tidigt på tvårotor/tandemrotor helikoptrar som blev varumärket för Vertol. Två rotorer gav bättre lyftkraft och framför allt bättre manöverförmåga för att exempelvis kunna ställa sig i valfri vinkel mot vinden vid ett räddningsuppdrag. Detta hade helikoptrar med en huvudrotor och stjärtrotor svårare att klara av. Första Vertolen i Sverige var Vertol 44 som köptes till Marinen som HKP-1. Den kallades ofta för "bananen" på grund av sin kroppsform.

Motorutveckling

En svag punkt i tidiga helikoptrar var motorerna. Det var oftast en konventionell stjärnmotor från ett flygplan som modifierats med förbättrad kylning för att klara av att sitta inbyggd i ett helikopterskrov.

Motorvalet för Vertol 107 blev en General Electric T58 turbin som Rolls Royce tillverkade på licens som Gnometurbiner efter övertagandet av Bristol Siddeley 1966. I HKP 4 satt det först en Gnome H.1200 och senare den starkare H.14000. En Gnome H.1400 väger ca 150 kg och ger 1350 hk.

Effekt i förhållande till vikt är inte den bästa för en kolvmotor med ca 0,5 kg per hk medan

en gasturbin ligger på ca 0,1 kg per hk. En lägre vikt på turbinen gentemot kolvmotorn ger bättre prestanda, bl a en förbättrad lyftkraft.

Vertol 107

Den första prototypen flög den 22 april 1958 och var på turné i Europa 1959. Den visades på flygutställningen i Paris och London. Samma år var den även i Sverige och visades upp på Bromma i Stockholm och gjorde landningsdemonstrationer i vattnet vid Djurgårdsbrunnsviken.

Den första produktions CH-46 till det amerikanska försvaret flög den 16 oktober

1962. Leveransen till Sverige hade planerats för 1961-62 men försenades och Vertol lånade då ut två äldre Vertol 44B som gått i civiltrafik hos New York Airways. New York Airways hade då under 1962 fått sina civila Boeing-Vertol 107-II levererade. Flera av dessa första maskiner flyger fortfarande idag hos Columbia Helicopters.



Vertol 107/YHC-1A som testades för US Army.

Amerikanska försvaret

En tänkt kund var US Army och US Air Force som sökte en stor trupptransporthelikopter och beställde 10 st Vertol 107/YHC-1A för test. Tre stycken hann levereras innan intresset flyttades över till den större YHC-1B, senare mer känd som Chinook. NASA använde senare några av de tre maskinerna för olika tester. Den stora kunden i USA blev US Navy med UH-46 och US Marine Corps med CH-46. De köpte in ca 650 st BV 107 som CH/UH-46.

Boeing-Vertol, BV 107 till Sverige

Det fanns tidigt ett svenskt intresse för den nya turbindrivna helikoptern. Kommendörkapten Asplund från Marinen var över och provflög en av US Army maskinerna tillsammans med Leonard LaVassar, chefstestpilot på Boeing-Vertol.

HKP 4A, HKP 4B – BV 107

Flygvapnet var först med att anskaffa denna medeltunga helikopter med två rotorerna. HKP 4A kom 1963 och var avsedd att användas främst som flygräddningshelikopter.

Den 1 april 1967 började dygnet-runt-beredskapen för F8:s helikoptrar. Tidigare hade besättningarna endast beredskap under tider då flygvapnet hade flygplan i luften. Då det stod klart vilket viktigt komplement helikoptrarna

var till sjöräddningen ålades F8 att hålla en helikopter startklar dygnet runt. En lämplig placering var Visby med startberedskap 30 minuter under flygvapnets övningstid och 1 timme under resten av dygnet.



Flygräddningsdekalen togs fram av Bertil Skogsberg i slutet av 1960-talet.

Devisen Subvenimus ”Vi kommer till undsättning” gällde för räddningshelikopterorganisationen och när den var som störst hade full täckning från norska kusten norr om Strömstad upp till finska gränsen med en liten lucka mellan F15 och F21. Baseringen var Marinens 2:a hkp div i Göteborg, F17 i Kallinge, F17 detachment i Visby, F17 detachment hos Marinens 1:a hkp div på Berga, F15 i Söderhamn och F21 i Luleå.



Marinens HKP 4B hoverar över hav.

Marinen beställde också denna typ av helikopter och fick den första i mitten av 1960-

talet med beteckning HKP 4B. De var avsedda att användas för ubåtsjakt och havsövervakning. Beroende av de skilda uppgifterna blev de försedda med olika utrustningar och fick därför skilda beteckningar. HKP 4A för flygvapnet och HKP 4B för marinen. Båda typerna kom även att användas för civil sjöräddning och brandbekämpning. Alla helikoptrarna var försedda med sökstrålkastare, räddningsvinsch och kunde bära utrustning för vattenbombning.

HKP 4A baserades först på F8 Barkarby sedan även på F15 Söderhamn, F17 Ronneby och F21 Luleå. Detachment upprättades av F8 på Berga utanför Stockholm, samt i Visby på Gotland. När F8 lades ner förflyttades dessa helikoptrar till F17, som övertog ansvaret för Berga och Visbybasen.

Marinens HKP 4B var baserade på Berga och Säve utanför Göteborg. HKP 4 ersatte marinens gamla HKP 1, Vertol 44. För ubåtsjakt var de försedda med sonar och hydrofon för lokalisering av ”fienden” och kunde beväpnas med sjunkbomber. På senare år har de också använts för taktisk luftlandsättning av trupp.



HKP 4A tillhörande F17 under utelandning.

Den första HKP 4A, nr 92, kom till F17 våren 1966. Utbildning av F17 personal hade då skett under hösten och vintern före. Våren 1967 stod transport- och helikoptergruppen, som den då kallades, färdig. Där ingick även en Tp 83 Pembroke.

HKP 4A var sedan i tjänst under många år på F17. En av besättningarna var förarna Sören Eriksson och Harry Håkansson, navigatör Harry Sjöström, ytbärgare Lars-Göran Vinberg samt färdmekaniker Lars-Erik Segerbratt.

Det har varit många turer inom helikopterorganisationen. Ett klipp från 1983 berättar att Lars Blomberg blev chef för den första helt samlade helikopterdivisionen på F17. Ytterligare tre räddningshelikoptrar hade förts över till F17.

I början av 90-talet började bytet till HKP 10 Super Puma som ersättare till HKP 4 som regional flygräddningshelikopter.

1987 var ett annat steg då marinens 13:e helikopterdivision invigdes på F17 som en del i det förbättrade ubåtsjaktförsvaret.



Hkp 4C utrustad med torped.

HKP 4C – Kawasaki KV-107

1973 inköptes 8 st Kawasaki KV-107 från Japan, en licensbyggd version av Boeing Vertol 107, som betecknades HKP 4C och avsedd för Marinen. Den utrustades för ubåtsjakt med ytspaningsradar, hydrofon och sonaranläggning, samt torpeder och sjunkbomber. Radarn monterades bak på lastrampen. Vid

spaning sänktes radarn ner i sitt nedersta läge. För att stänga ute buller sattes bullerdämpande mattor upp i bakre delen av kabinen. Torpeder och sjunkbomber monterades på fästen på flygkroppens båda sidor.



HKP 4C här utrustad med sjunkbomber.

HKP 4B, 04064

För att ersätta ”62” som havererat inköptes 1970 en begagnad maskin från Boeing Vertol som blev ”64”. Maskinen var byggd som prototyp nummer två (TAB-II) i Airline-serien för New York Airlines. Den hade av Materielverkets Jan Sohlman setts stå bakom en hangar vid Boeing-Vertols Philadelphiafabrik. Den hade används för olika utvärderingsprov, bl a försök med vingar monterade på främre pylonen för att få högre fart och avlasta rotor-discarna.

”64” monterades ihop på Malmen och hos Ostermans av i lårar anlända delar och var försedd med åtta ”fyrkantiga” fönster på varje sida då kroppen var i Airline utförande. Stjärtpartiet kom från prototypen till CH-46D modellen. I detta monterades samma typ motorer som i övriga HKP 4. De yttre bränsletankarna är försedda med två stag. I övrigt är ”64” modifierad till HKP 4B standard.



HKP 4 ”Y 64” på Flygvapenmuseum.

04064 ”Bettan” har i samband med pensioneringen åter utrustats med ubåtjaksutrustning och placerats på Flygvapenmuseum på Malmen. Även på Flygvapenmuseum Aerosuem på Säve vid Göteborg finns HKP 4. Dessa utgör en del av vår historia och vårt arv.

HKP 4D – BV 107

När flygvapnets HKP 4A ersattes av HKP 10 blev fyra stycken modifierade och överförda till marinen som HKP 4D. HKP 4 togs ur tjänst under 2010 och några är ställda i ”malpåse”.

Många turer

1981 togs beslut om livstidsförlängning till 1989/90, vilket skulle ge dem nästa 30 års livstid. Nu 2013 säljs de vidare.



1966 var Y61 Marinens första HKP 4. Här modifierad.

Under årens lopp har helikopterna kontinuerligt modifierats. Samtliga helikoptrar är fullt utrustade för instrumentinflygning och har även radar, styrautomat, kartplotter och vinsch. Under de senaste 10 åren har det varit många turer om modifiera, skrota eller sälja de HKP 4 som de senaste åren stått magasinerade på F17 och Malmen.

År 2009 fanns det nio stycken vid 3. Helikopterskvadronen i Ronneby och de resterande fyra vid 2. Helikopterskvadronen på Malmen. Fyra stycken renoverades inför Nordic Battlegroup 08, då dessa försågs med ballistiskt skydd och kulsprutor. Vidare har dessa fyra helikoptrar samt fyra andra försetts med Night Vision Devices (NVD). Den utrustning som möjliggör visuell flygning på låg höjd i mörker.

Nu 2013 säljs de vidare.



Ombyggnad av HKP 4 på Columbia Helicopters som köptes 1991.

Försäljning

Ett antal av flygvapnets HKP 4 har tidigare, 1991, efter anbud sålts till Columbia Helicopters i USA.

I slutet av 2010 beslutades om total avveckling av HKP 4 och sista flygningen ägde rum i mars 2011. 2012 var det dags att avyttra de HKP 4 som fanns kvar med några få undantag för de som skulle gå till olika museum. FXM (Försvarets Xport Myndighet) sköter överskotts försäljning och har efter en utskickad intresseförfrågan sålt resterande 10 stycken HKP 4 till Columbia Helicopters i USA, hösten 2012. Det svenska försvaret har skött sina helikoptrar väl och Columbia är nöjda med att köpa in helikoptrar från Sverige.



HKP 4 under inplastning på F17.

Under vårvintern 2013 har mekaniker från Columbia Helicopters tillsammans med svenska mekaniker från Patria skött om nedmonteringen av helikoptrarna. För åtta stycken har detta arbete skett på helikopter-skvadronen på F17. Varje helikopter kropp har svepts in i 300 kvadratmeter plast. Många

detaljer i övrigt har paketerats i stora trälådor.

Därefter har frakten först skett på lastbilar till Göteborgs hamn där de sedan på fartyg fraktats över havet till Port of Tacoma i staten Washington, USA. Företaget Columbia Helicopters finns i Portland lite längre söderut. I slutet av mars beräknades de första helikoptrarna vara framme i USA.



HKP 4:ornas kommande nya liv i Columbias färger.

Ett nytt liv

Efter total demontering och genomgång sker monterning i enlighet med övriga BV-107 hos Columbia Helicopters. Sedan börjar nästa liv för de gamla HKP 4:orna då målade i Columbias färger, vitt och rött.

Bengt Andersson

Foto:

Bengt Andersson

Columbia Helicopters via Bengt Andersson

F17

Försvaret

Bengt Andersson, född 1950 på Gotland och bor i Yxnarum med intresse för teknik och historia. Är medlem i Svensk Flyghistorisk Förening sedan 1970-talet, i Regionavdelningen i Blekinge, Quintus 72 med medlems nr 1 och i F17 Kamratförening. Efter arbetet på Dynapac börjar nu nästa liv med mer tid för historia i olika former, flyg och bygden på Kuggebodahalvön.

Redaktionen

Redigering: Gunnar Mossberg

Sjö- och flygräddningsberedskap på F17



Sikorsky hkp S76 i beredskap i hangaren på F17.

Sjö- och flygräddningsberedskapen har tidigare upprätthållits av Norrlandsflyg AB. Från och med 2011-11-01 övertog Sjöfartsverket det operativa ansvaret för sjö- och flygräddningshelikoptrarna genom att staten via Sjöfartsverket förvärvar aktierna i Norrlandsflygs moderbolag Skandinavien Helicopter Invest (SHI). Beredskapen upprätthålls på fem platser i Sverige, varav en är F17 i Kallinge.

Bakgrund

Det har varit många turer bakom huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen i Sverige. Flygvapnet, Marinen och Norrlandsflyg har i samverkan med Sjöfartsverket under många år upprätthållit beredskapen men det har hela tiden varit diskussioner om hur kostnaderna skall fördelas mellan de olika avnämarna/ staten. Regeringen har nu beslutat att Sjöfartsverket skall vara huvudman för verksamheten, och att kostnaderna skall delas lika i proportion till användningen mellan militära och civila brukare. Exempelvis delar civilflyget och militärflyget på kostnaderna för flygräddningen och civila myndigheter för kostnaderna för sjöräddningen. Sjöfartsverket betalade 120 mkr

för Norrlandsflyg AB som hade ekonomiska problem vid övertagandet. Bolaget döptes om till SMA Helicopter Rescue AB.

Beredskap

Beredskapen bedrivs på fem platser i Sverige: Göteborg (Säve), Ronneby (F17), Visby flygplats, Norrtälje och Umeå flygplats. Beredskapen är 15 minuter dygnet runt, året runt. Fyra man ingår i besättningen: Befälhavare, styrman, tekniker och ytbärgare. Dessa tjänstgör en vecka i taget för att sedan avlösas av ny besättning. Fyra besättningar är placerade per beredskapsplats. Totalt är drygt ett hundra personer anställda för att lösa uppgiften. Underhålls- och ledningspersonal är inkluderad i detta antal.

Helikopterdata Sikorsky S76

Max vikt: 5.3 ton. Max- och marschfart: 278 km/tim. Tar två liggande personer eller nio uppvinschade. Totalt 774 helikoptrar har tillverkats av Sikorsky till mars 2011 och levererats till många länder. Sjöfartsverket disponerar sju stycken. Helikoptern kan nödlanda på vatten. Den har sambandsutrustningar för att kunna samverka med övriga myndigheter som kan insättas i räddningsaktioner. Bland annat sker larmning av helikoptern från nya Rakelsystemet som främst samverkar med polis, räddningstjänst och sjukvård.

Sjöfartsverket har tecknat avtal med den italienska firman Augusta Westland om köp av sju ny tillverkade helikopter AW139SAR som är modernare och ett nummer större än S76-an. Leverans påbörjas under våren 2013 och omskolning beräknas vara slutförd under 2015. Kostnaderna för anskaffningen är drygt 800 miljoner kronor.



Sjöfartsverkets symbol för sjö- och flygräddningen.

Ledning av helikoptrarna

Ledning av helikoptrarna sker från Sjö och flygräddningscentralen (JRCC), som ligger på Kärningberget i Göteborg. I samma byggnad finns även den regionala centralen för Kustbevakningen och Försvarmaktens sjöbevakningscentral.

Tjänsten på F17



Från vänster: Thomas Höglund tekniker, Carl-Johan Ludwig befälhavare, Niclas Bankert ytbärgare och Calle Nilsson styrman. Nicklas har fått utbildningen som ytbärgare på F17.

Under 2012 genomfördes 85 skarpa uppdrag förutom övningsflygningar. För träning av ytbärgarinsatser samverkar man med civila och marina fartyg.

Den höga beredskapen 15 min begränsar kraftigt rörelsefriheten under beredskapsveckan. Innebandy är ett tillfället till umgänge med annan personal på F17. Efter denna är förarna lediga tre veckor och de övriga två, är lediga två veckor. Orättvist kan man tycka. Då de nya helikoptrarna levererats upphör aktiebolaget SMA och personalen anställs i Sjöfartsverket. Avtalen kommer då att överses så att samma förmåner gäller för alla i besättningen.



Besättningarnas boende finns i den tidigare modulen för sambandsflyget på F17.

Text o foto: *Boo-Walter Eriksson*

FÖRENINGSSIDORNA

HERBERT LINDBLOM & BENNY HELLSTRÖM



Personal som ingått i Libyeninsatsen, FL 01 Och FL 02, tilldelades medalj enligt FN generalsekreterares beslut.

C F17 helårsgenomgång 2012

Onsdag förmiddag den 5 december var det samling i H47 för C F17 sammanfattande verksamhetsgenomgång 2012. Marinens musikkår stod för takt och ton och som alltid också ett mycket trevligt framfört potpurri julmusik.

Stf C F17, övlt Magnus Liljegren, inledde med att sammanfatta året som gått.

Flygbasbat har fått ny förbandsbeteckning, 1. FBB (fd 172. fbasbat). Vissa organisationsförändringar väntar, bl a tillkommer förbandsdelar för hkpskvadronens behov. Personella vakanser finns, vilket självklart är ett bekymmer.

Vid TekE har 3. komp utgått ur organisationen. Incidentberedskapen fortsätter som tidigare, dock med minskat antal baseringar på F17. Bärgningen av den havererade norska C-130 i Kebnekaise-fjällen är slutförd. Ett antal flygövningar utomlands har klarats av och på hemmafronten har den stora Gripen-övningen *Lion Effort* genomförts. Planeringen för den kommande övningen *Red Flag* i USA, jan 2013 har också tagit tid och resurser. Diskussionerna om ett "Flygtekniskt gym-

nasium" i Ronneby är ett annat område som flottiljen engagerar sig i.

FlygE arbetar bland annat med en FM rekryteringssatsning. Exportstöd för SAAB Gripen affärerna är en annan men viktigt uppgift. Planering för övningar samt drift av flygtekniska system, ex flygsimulatore, finns också med i mångfalden av uppgifter. 171. sfdiv har GFSU men har även planeringsansvar för samövningar (Cross Border Training) mellan de nordiska länderna.

172. sfdiv är FV insatsdivision från 1 jan 2013.

För flottiljstaben nämndes bl a om införande av nytt arbetstidsavtal och FM planeringsverktyg för FM Org 2013.

Även införande av NATO datorstöd "Länk 16" redovisades, innehållande bl a planeringsstöd till divisionerna.

För verksamheten under 2013 nämndes att övningar eftersträvas samordnas, ex flygövningar med de nordiska länderna, Vid ombaseringarna till/från Red Flag i USA kommer lufttankning att planeras in för att minimera antalet mellanlandningar. FVÖ, flygvapenövningen här hemma i Sverige kommer att inriktas på ledningsmetodiken.

GMU, grundläggande militärutbildning, måste framöver lyckas för att klara uppgifterna, både internationellt och nationellt. Alltså, mycket att göra och det mesta tycks ha högsta prioritet.



C F17, öv Nagy (th) överlämnar glasskål till övlt Morgan Thalín (mitten) för ”Nit och redlighet i rikets tjänst”.

C F17, öv Gabor Nagy informerade om LML manualer (Ledning av Militär Luftfart) som påverkar verksamhetsområden som trafikledning, samband, stridsledning och flygmaterielunderhåll.

FM Org 13 måste få acceptans för att leda organisationen framåt. Rent praktiskt innebär det att man bygger på och anpassar från beslutad organisation genom att beskriva och påvisa brister samt att föreslå alternativa organisationslösningar. Den gamla ledningskedjan får ligga kvar en tid men man måste då kunna förhålla sig till båda.

Byggplanerna i ”Ronnebypaketet” har drabbats av fler avbrutna delar men några behov måste ändå tillgodoses för den fortsatta verksamheten vid flottiljen.

Bland annat nämndes modernisering av flygledartornet, ombyggnad av H82-83 för Hkp14 krav men även renoveringsbehov av bränslekasuner/-ledningar och hangarplattor samt tillbyggnad av elförsörjningen. Dessa behov är påtalade till ÖB.

Kn Oskar Fritzdorf berättade om projektet ”Hälsofrämjande arbete 2013”. F17 är ett av fyra pilotförband som deltar i en ÖB medarbetarundersökning rörande trivsel och harmoni på arbetsplatsen. Bland annat berörs gemensamma mål samt balans i

uppgifter och resurser. Även samarbete mellan enheter lyfts fram. Långsiktiga förbättringsmål skall under 2013-14 klarläggas. Aktuell målförteckning 2012 skall under 2013 först inventeras och sedan struktureras. Detta kräver såväl engagemang som uthållighet. Arbetsgrupper tillsätts för bland annat analyser och förslag och sedermera för implementering i organisationen.



Flygbasjägeruppgift. Flygsäkring i Afghanistan.

Lt Marcus Lindér berättade om grupp flygbasjägare som tjänstgjort i Afghanistan under en 10-veckors period (kring april-maj 2012). Gruppen har bestått av 6 man och en hund som haft till uppgift att skydda mot hot och angrepp vid lastning och lossning samt skapa säkerhet och trygghet ombord under flygning.

Detta var ett FN-uppdrag för ökad säkerhet vid främst transporter av materiel/förnödenheter och afghansk personal inom landet. Ca 220 flygtimmar och 225 uppdrag hann genomföras under missionen. Camp Marmal, i norra Afghanistan, var huvudbas. Att alltid vara på sin vakt, innebar att direkt efter landning postera ut vakterna för att upptäcka eventuella hot och skapa säkerhet under tiden flygplanet stod på marken. Ibland kuperades inte motorerna utan lastning eller lossning fick ske ändå. Dels beroende på hotbilden men även hög höjd eller hög dagstemperatur kunde innebära att motorerna hölls igång, för att snabbt komma till start och slippa eventuella återstartningsproblem.

I programmet ingick också utdelning av NOR (för nit och redlighet i rikets tjänst) till välförtjänta F17 medarbetare.

Även personal ingående i Libyeninsatsen FL01 och FL02 medaljerades högtidligen enligt FN generalsekreterares beslut.

Avslutningsvis framförde C F17 ett stort tack till alla, både hemmavid och i utlandstjänst. Steg 1 av organisationsarbetet är nu klart. Under 2013 följer steg 2, att jobba sig in i den nya organisationen.

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

HL

Studiebesök vid Flygenheten

Torsdag eftermiddag den 28 februari hade vi nöjet att besöka flygenheten på F17 för information om den senaste internationella insatsen (Libyen) och övningen (Red Flag) samt visning av JAS 39C vapenalternativ och utrustningar. F17 sätter upp två insatsdivisioner JAS 39, av de fyra i flygvapnet, övriga två sätts upp av F21.



Ett 60-tal medlemmar kom för att lyssna och lära.

Flygchefen, övlt Anders Segerby som själv höll i besöket inledde med att berätta om utvecklingen av insatsdivisionerna med JAS 39.

SWAFRAP (2006) JAS39A hade enbart jaktuppgifter (air to air), SE01 (2008) JAS 39C hade även attackuppgifter (close air support), SE02 (2009) kunde också utföra den sista uppgiften i JAS, dvs spaning (tactical air reconnaissance) och nu senast EAW (2010-11) för Libyeninsatsen tillfördes även lufttankningsförmågan (air to air refueling).

Libyeninsatsen OUP (Operation Unified Protector) redovisades därefter, men om denna har vi tidigare berättat i en artikel i Bredåkrabladet 2/2012 och berörs inte vidare här. Erfarenheter och lärdomar från Libyeninsatsen är mycket värdefulla. Att använda samma språk mot alla nationer och att personalen får öva mycket i alla nivåer och att visa handlingskraft är självklart övergripande. Men för framtiden behöver system och taktik utvecklas, även risker bör vägas in och vad får det kosta? På flygmaterielsidan är en fungerande fältverkstad och reparationstjänst en nödvändighet. Samarbetet med NATO fungerade bra och våra förmågor svarade upp mot förväntningarna och våra resultat var bra kunde flygchefen sammanfatta.

Övning Red Flag 2013 i USA

Flygchefen, som var kontingentchef, fortsatte sedan med att berätta om den senaste övningen – resan över Atlanten för att delta i *Red Flag* i USA. En multinationell flygövning med basering Nellis AFB (Air Force Base), i Nevada. Det var första gången flygvapnet deltagit med ett krigsförband, 172. stridsflygdiv. Vid tidigare liknande tillfällen har divisionerna varit sammansatta av piloter från både F17 och F21. Ombaseringen av åtta JAS 39C har skett i tre etapper med ett antal lufttankningar på vägen. Detta var ett stort företag, men är vintertid ett bättre sätt än att gå med små ”hopp” via Skottland, Island, Grönland osv. Två KC10 inhyrdes för tankning, en AN124 för materiel- och personaltransporten samt en C130 för transport av farligt gods. Totalt har ca 112 man ingått.



Flygvägen till USA med mellanlandningar på Azorerna, Lajes och USA ostkust, Bangor till slutmålet Nellis AFB i Nevada. Cirklarna längs routen har navigeringsteknisk innebörd.

Under första etappen från Ronneby till Lajes på Azorerna inträffade ett missöde under tankningen (en tankningsprobe blev skadad) och gruppen valde att använda reservbasen Mildenhall på Englands ostkust. En rote gick tillbaka till Sverige för flygplanbyte men kom tillbaka samma dag och kunde fortsätta mot Lajes.



Bränsle påfylls genom en slang till JAS39C tankanslutning (probe) som fälls ut vid tankning.

Den fortsatta resan till Bangor på USA ostkust, nordost om Boston, blev en dag försenad på grund av problem med tankningsflygplanen.



Tankning från KC-10 någonstans över Atlanten.

Den sista etappen till Nellis AFB i Nevada gick bra men sammanlagt tog ombaseringen längre tid än beräknat och det uppstod tidsbrist i förberedelserna. Det var obligatoriskt att göra en rundflygning i övningsområdet innan övningen började, men den hanns inte med. Dispens medgavs och 172. stridsflygdiv var klar att flyga i övningen från första början.

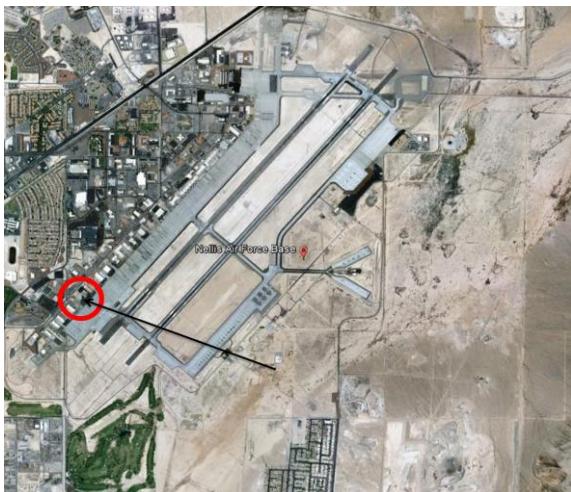
Övningen omfattade realistiska stridssituationer och förutsättningen var att fullt krig rådde. Men det påpekades särskilt att det är en övning och att ingen får tumma på säkerheten. Lika många som kommit till övningen ska också kunna åka härifrån. Förutom USA har Sverige, Nederländerna, Singapore och Förenade Arabemiraten deltagit. Ungefär fem flottiljer fanns på plats med totalt ca 120 flygplan och 2700 deltagare. Totalt genomfördes 19 flygpass, två flygpass per dag, under tiden 19 jan - 2 febr. 70-90 flygplan ingick i varje flygpass. Övningsområdets storlek var ungefär som vi är vana vid hemma i Sverige, ca 30 gånger 30 mil.

Fienden, *Röd sida*, var väl definierad och ingående flygplan märkta med röd stjärna samt personal i "ryska uniformer". Själva målflyget omfattade nästan alla flygplantyper från tunga bombflygplan till jakt-/attackflygplan ex B-1, AWACS (luftburen stril), F-15, F-16, F-22 osv. Störningar mot varnings-, lednings-, vapensystem och GPS var också en del av hotbilden. Inne på flygbasen verkade en grupp som

agerade spioner och som ”med alla medel” försökte komma över känslig information, tex dokument som ligger framme, mobil- och datatrafik som avlyssnas, eller att någon ”pratar för mycket” i matkön.

Försvarende, *blå sida*, där 172. stridsflygdiv ingick, sades vinna många segrar men inte kriget. I luftförsvaret har ingått jakt-/attack-flygplan tex F-15, F-16, F-18 och F-22 samt svenska JAS 39C, F-16 från Nederländerna och Singapore samt Mirage 2000 från Förenade Arabemiraten.

Varje förbandsenhet hade sin specifika uppgift och inget uppdrag har varit det andra likt. I uppgifterna har ingått att skydda en stad från ett fiendligt luftanfall och i andra moment att skydda det egna territoriet. Några dagar senare kunde uppgiften vara att leta upp och oskadliggöra mobila Scud-missiler på fienden område.



Nellis AFB, Nevada. Den svenska kontingentens plats vid röd cirkel, tv i bilden.

Sammantaget blev resultatet av insatserna väldigt bra men målsättningen blev inte helt uppfylld. Bombfällningen med GBU 12/49 samt akanskjutningen mot markmål stördes av dåligt väder samt begränsningar i målområdet. Alla laster kunde fällas men alla piloter fick tyvärr inte tillfälle.

Övningen har varit väldigt komplex och fått alla inblandade att växa. Erfarenheter och lärdomar från Red Flag är ovärderliga i vår förmågeutveckling och i år har Sverige fått vara med på en högre nivå än tidigare.

Återflygningen till Sverige skedde utan problem men att flyga mot tidszonerna var lite speciellt, tre timmar ”försvinner” under flygpassen mellan stoppen. Landningarna skedde på samma baser som under ditvägen.



I hangaren gavs information om JAS 39C vapenalternativ.

Studiebesöket avslutades i hangaren, där Anders visade och berättade om JAS 39C vapenalternativ, om prestanda, resultat och erfarenheter.

Vårt gemensamma tack till flygheten och ett särskilt tack till Anders som mycket initierat och intresseväckande berättade om flygvapnets insatsverksamhet av idag. Alla frågor kunde ställas och ingen lämnades obesvarad.



Flygchefen, övlt Anders Segerby i berättartagen.

Efter besöket i H47 avslutades föreningsträffen på Bredåkrämässen där landgång och öl serverades, följt av eftersnack och trevlig samvaro.

HL

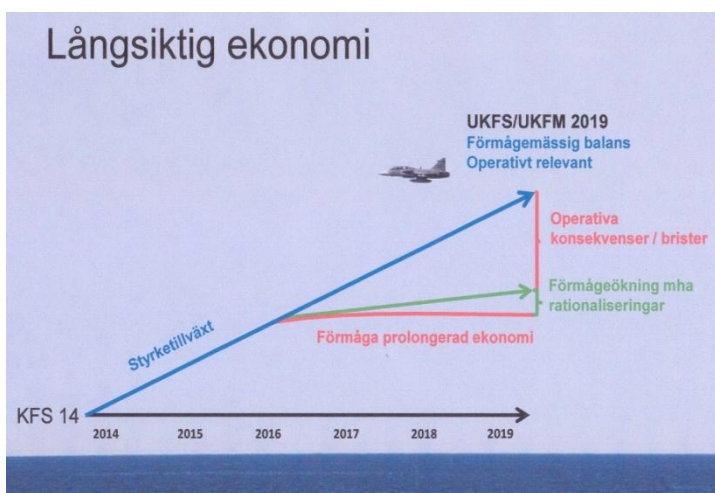
C F17 kvartalsgenomgång, mars 2013

Torsdag förmiddag den 7 mars inbjöds till C F17 kvartalsgenomgång. Behovet av information och kommunikation har allmänt ökat, vilket är bakgrunden till nyordningen med kvartalsgenomgångar. C F17, öv Nagy uttryckte att flottiljen lyckas bra i sina uppgifter men den nya organisationen är inte bra för alla. I målsättningsarbetet finns mycket kvar att göra. Hela organisationen ska arbeta för att, enkelt uttryckt, flygplanen ska nå sina mål med vapenlasten. Högkvarterets har (jfr organisations-skiss sida 16) genom PROD och INS dubbla ledningsstrukturer, vilket blir rörigt. INS är kravställare och PROD är mobansvarig och arbetsgivare. Taktisk ledning av insatsförbanden måste gå genom Fljstaben som samordnar och koordinerar och inte direkt från HKV till olika insatsförband.

Stf C F17, övlt Liljegren uppgav att ArbO (F17 arbetsorder) är något ändrad. Förbandsledning sker genom Fljstaben som är navet i all verksamhet. Processen fortsätter framåt och den nya organisationen ska vara intagen den 1 april 2013. Utvärderingen av Org 13 ska vara klar senast 1 mars 2014. Stf fljchef läste sedan upp ”de tio budorden”, vilka skilde sig avsevärt från vad vanliga undersåtar lärt och minns. Sammanfattat och utan turordning innebar dessa att: FM Org 13 gäller och vi ska in i den. Tapp i produktionen ska inte ske. Personalsäkerheten sätts främst. ArbO ska vara rationell. Tydliga lednings- och lydnadsförhållande ska finnas och chefer och ska veta sitt ansvar.

C F17 avrundade med att förklara långsiktigheten i försvarplaneringen mot målen 2019. Olika kostnadsbesparande rationaliseringar räcker inte, utan 4 mrd kronor behöver tillföras per år för att målen 2019 ska nås. Vidare är ett reellt ekonomiskt behov för materiel över tiden 2014-23 ca 51 mrd men har med anpassning till produktionsmässiga förutsättningar reducerats

till 31,5 mrd. Försvarsmakten ska enligt regeringsbeslut, RB 7, redovisa siffror på längden och tvären både bakåt och framåt i tiden. Vilka konkreta åtgärder som bedöms nödvändiga för att hålla sig inom kostnadsramen och samtidigt utföra uppgifter och upprätthålla operativ förmåga som regering och riksdag ålagt Försvarsmakten fram till 2019.



Fyra miljarder kr per år behöver tillföras för att nå målen 2019.

Kn K-G Bergqvist, FM flygbärningsgrupp redovisade bärningsarbetet efter den norska C-130 som kolliderade med Kebnekaisemassivet 15 mars 2012. I räddningsaktion, som igångsattes omgående, ingick drygt 100-talet personer samt fordon och materiel. Vid Kebnekaises fjällstation upprättades en bas för bärningsarbetet. Det var mycket svåra förhållanden som rådde, p g a ständiga snöoväder samt den branta och svårtillgängliga terrängen. Flygplandelar var spridda över en yta på 800 gånger 100 meter. Kollisionen skedde nära högsta punkten vid Kebnekaises sydtopp. De svarta lådorna hittades långt ned på fjällsidan. SHK, Statens haverikommission, utreder men har ännu inte kommit med slutrapporten.

Avslutningsvis berättade flygchefen, övlt Segerby om övningen Red Flag 2013 men denna avhandlades vid vårt studiebesök på flygheten den 28 febr och finns att läsa om i referat på föregående sidor.

HL

Kamratföreningens årsmöte 2013

Den 21 mars genomförde F17 kamratförening sitt årsmöte, det 34:e i ordningen, i F17 aula. 40-talet medlemmar hade hört sammat kallelsen.



Samling i F17 aula inför årsmötet 2013.

Styrelseordföranden Benny Hellström valdes att leda årsmötesförhandlingarna. Årsavgiften beslutades vara oförändrad, 80/40 kr. Vid val till styrelse och föreningsfunktionärer blev det omval på alla poster, vars mandattid utgått. Lars-Eric Svensson "Sappo" invaldes, enligt styrelsens förslag och motivering, till hedersmedlem i föreningen.

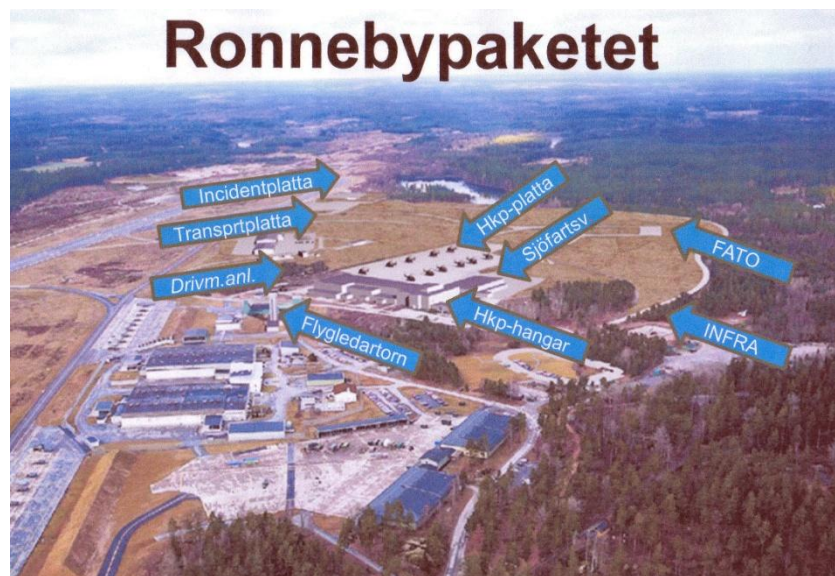
Försvarsupplysning

Efter årsmötet följde i vanlig ordning försvarsupplysning. C F17, öv Nagy berättade under temat – aktuella försvarsfrågor. Ronneby garnisons personalkår planeras öka fram till 2019, från nuvarande knappa 1000 till ca 1400 personer. Verksamheten ska ha både internationell och nationell fokus, vilket den nya FM Org 13 och IO14 ska borga för. FM har tvåbefälssystem, OF/SO, och korttidsanställda soldater, GSS, vilket innebär reformerad utbildningsgång.

På övningsfronten redovisades ett antal övningar varav flertalet har internationell status. För nordiska förhållanden nämndes samövningar i norr, med F21 och Finland/Norge och i söder med F17 och Danmark.

Dessa övningar ger utökat övningsområde, skapar plattformar för interoperativitet och effektivare utnyttjande av resurserna. Avtalen om dessa övningar bör skötas centralt och ligga på respektive lands HKV. C F17 gjorde också en kort sammanfattning om övning Red Flag i USA under januari, men om denna finns att läsa på föregående sidor och berörs inte närmare här.

Den stora nyheten för dagen var att regeringen, tidigare samma dag, beslutat om Ronnebypaketet. Enligt FB 2004 skulle F17 byggas ut och moderniseras för framtida uppgifter. En plan togs fram, kallat Ronnebypaketet, som innehöll nybyggnad av helikopterhangar och -platta, flygledartorn, plattor för transportflyg- och incidentberedskap samt ny drivmedelsanläggning. Regeringsbeslutet den 21 mars innefattade hela "paketet" vilket innebär att också F17 civila flygplatsstatus räddas. Total kostnad beräknas till 650 milj kr. F17 ges härmed miljö tillstånd för 12500 rörelser per år med JAS 39 och 2500 med helikoptrar.



Plan för utbyggnad i området norr H47. Byggstart planeras ske snarast och arbetet förväntas pågå många år framöver.

Kvällen avslutades, som traditionen påbjuder, med ärtmiddag och kamratlig samvaro på Bredåkrämässen.

HL

Flygvapnets kamratföreningar i möte

Den 4-5 april genomfördes en konferens med flygvapnets kamratföreningar vid Luftstridsskolan i Uppsala. Syftet var att diskutera gemensamma intressen. En av huvudfrågorna var kamratföreningarnas eventuella anslutning till Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund, SMKR. För närvarande är endast tre flygvapenföreningar anslutna, däribland vår förening. Vår anslutning är inskrivet i våra stadgar. Många föreningar har inskrivit i sina stadgar att de *inte ska vara* anslutna. Problemet är att HKV beslutat att endast ”prata” med kamratföreningarna genom SMKR. Det blev många och långa diskussioner angående anslutning eller ej. Alla, utom tre föreningar, var representerade vid konferensen. Mötesdeltagarna blev överens om att alla föreningarna bör gå med i SMKR. Det kommer dock att ta viss tid eftersom de flesta måste ändra i stadgarna före en anslutning.



Flygvapnets kamratföreningars representanter vid konferensen på LSS i Uppsala.

SMKR representerades av sin ordförande Christer Olofsson, som redovisade det avtal som skrivits med HKV. Detta skall gälla på försök under ett år. Avtalet innebär att SMKR får ekonomiskt stöd från HKV. Motprestationen innebär att kamratföreningarna skall medverka som bl a veteranstödjare.

Även frågan om att teckna avtal mellan kamratföreningarna och ”stödjande-/moderförband” diskuterades. Hittills är det bara ett förband som gjort det. Orsaken är att det saknas klara direktiv, från HKV, om hur detta ska göras. Från HKV/Prod deltog Hans Olenäs. Några utfästelser från hans sida gjordes dock inte.

Den stora utredningen som general Björn Andersson gjorde angående stöd till kamratföreningarna har fortfarande inte lett till något resultat.



Fr h Flygvapeninspektören Michael Bydén, Sven Scheiderbauer och Benny Hellström.

Torsdagen avslutades med middag på Ärnämässen. Vård var tf chefen för LSS, övlt Torbjörn Eriksson, tidigare F17. Vid middagen deltog även, general Michael Bydén, som också gav en god information om ”flygvapnet idag”.

Vi kan konstatera att vår kamratförening är mycket lyckligt lottad som finns och verkar på en aktiv flygflottilj. Tyvärr har inte alla föreningar den möjligheten.

Glädjande är också att de föreningar som F 17 har att stödja, uttryckte sin stora uppskattning för det stöd de får.

Avslutningsvis beslutade mötesdeltagarna att det är lämpligt att representanter för flygvapnets kamratföreningar träffas vart annat år för att diskutera gemensamma frågor.

BH

FRISKVÅRD

Det erbjuds en rad möjligheter för kamratföreningens medlemmar att motionera efter egna förutsättningar och intresse. Medlemmar har möjlighet att nyttja F17:s lokaler och utrustning samt simhall och ishall i Kallinge på F17:s tider.

Här följer ett antal aktiviteter som det står fritt att nyttja när andan faller på.

- Inom F17 område finns ett elljusspår som kan användas för promenader och löpning under hela året.
- F17 styrketräningslokal, omklädningsrum och bastu i Skolhuset är möjligt att använda dag- och kvällstid utan bokning. I träningslokalen finns tillgång till styrketräningsmaskiner, träningscyklar, roddmaskiner och löpband.
- F17 Idrottshall är möjlig att boka per timme helger och under kvällstid mellan 16.00 och 22.00. Bokning görs i F17 vakt tel 0457-472000.
- Ryggympa under ledning av utbildad instruktör på fredagar mellan 13.00 – 14.00 i Idrottshallen. Ingen föransmälan behövs.
- I Kallinge simhall har F17 tid onsdagar och fredagar mellan 14.00-16.00. Tiderna gäller under skolornas höst- och vårtermin. Det finns även tillgång till bastu.
- Ishallen i Kallinge disponeras av F17 på fredagar mellan 13.00-15.30 för skridskoåkning under vinterhalvåret.

Utöver ovanstående så finns naturligtvis ett stort antal aktiviteter tillgängliga runt om i kommunerna beroende på eget intresse och möjligheter. Vill i detta sammanhang uppmärksamma Karlsnäsgrården med dess olika möjligheter till friskvård, bl a finns möjlighet att springa/lunka/gå veckans bana i orientering. Väl mött !!!

Har Ni några frågor eller förslag på gemensamma aktiviteter så kontakta Bengt Andersson på tel 0457-17490 eller e-post sekreteraren@f17kamratforening.se.

Redaktionen behöver förstärkning

Under 2013 har redaktionen för Bredåkrabladet halverats till tre man. Trots detta har vi lyckats göra en tidning som håller samma nivå omfångsmässigt. Men det håller inte i längden, vi bör vara 5-6 personer om tidningen ska ligga kvar på de senaste årens kvalitetsmässiga nivå. Arbetet har stor frihet - att själv hitta/föreslå ämnen, att göra reportage och att ta hand om och redigera material. Redaktionen sammaträder ca sex gånger per nummer för avstämning av ämnesval och arbetsläge. Vi vänder oss nu till alla föreningensmedlemmar i vårt försök att hitta nya medarbetare. Kontakta gärna någon i redaktionen för upplysningar och intresseanmälan. Fundera inte så mycket på din skrivförmåga, i grund och botten värdesätter vi mer ditt intresse att berätta förbandshistoria. Vi startar upp arbetet med höstnumret i slutet av augusti 2013, men klara gärna ut under sommaren och lämna besked om du vill jobba i redaktionen. Det underlättar självklart redaktionsarbetet om vi vet laguppställningen då vi går igång den 28 aug.

HL