



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2014



**F 17 70-årsjubilerar
Kortfattat om åren som gått**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2014. Årgång 9.

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

Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Mats Svensson	0455-21956
Bengt A Andersson	0457-31367
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning

Mats Svensson

Grafisk produktion

FMV – Försvarets Materielverk

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslaget visar F 17 första krigsflygplan B 3D (Junkers Ju 86K) samt nederst JAS 39C under tankning från KC 10 över USA på väg hem från övning Red Flag i Nevada 2013. Bilder: Försvarmakten F 17 arkiv

Rättelse: Omslagsbilden i 2/2013 var en JAS 39D och i vingpetsarna IR-robot Rb 98 IRIS-T.

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 Försvarmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför försvarmakten 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 väldigt fort och våren är här. Stundtals undrar jag om det inte är sommaren som redan kommit. Om inte annat har sommartiden infallit. Vintern passerade så snabbt så man knappt upptäckte den.

Torsdag 20 mars genomfördes kamratföreningens årsmöte. Mötesförhandlingarna genomfördes på sedvanligt vis. Ett litet problem hade vi fått, genom att tidigare flottiljchefen har slutat vid F17, för att ägna sig åt andra uppdrag på HKV. Vi önskar Gabor Nagy lycka till med sina nya arbetsuppgifter. Traditionen bjuder att ordinarie förbandschef också är föreningens ordförande. Ordförandeskapet löstes så att tf flottiljchef, övlt Magnus Liljegen, valdes till ordförande för ett år, oavsett vad som händer när hans förordnande går ut. Till styrelseordförande omvaldes undertecknad. Tackar för det förtroendet. Övriga styrelsemedlemmar som var aktuella för omval, omvaldes. Så styrelsen ser likadan ut nu som senaste verksamhetsåret. Vi har dock gjort vissa justeringar av arbetsuppgifter. Bengt Andersson har, av personliga skäl, inte möjlighet att fortsätta som sekreterare. Han ersätts av Bosse Hagertz.

För närvarande har föreningen två stora arbetsuppgifter framför sig. Den största är nog att färdigställa traditionsrummet. Arbetet är i full gång och bra resultat ses från vecka till vecka. I min förra ledare gav jag uttryck för att jag tyckte att arbetet gick något trögt. Nu är det tvärt om. Fullt stöd från F 17 och naturligtvis från föreningsmedlemmarna. Det finns dock gott om plats för fler medlemmar, att hjälpa till att få ett riktigt bra traditionsrum.

Den andra utmaningen är givetvis flygdagen. Vi medverkar i planeringen. En särskild arbetsgrupp inom styrelsen medverkar vid planeringen. I nuläget vet vi inte exakt hur vårt deltagande kommer att se ut. Läs mer om flygdagen i detta nummer av Bredåkra-bladet. Följ planeringsarbetet på F 17 och kamratföreningens hemsidor. Vi är dock övertygade om att vi kommer att behöva mycket hjälp och stöd för att kunna genomföra flygdagen på ett bra sätt för kamratföreningen. När sedan den stora dagen kommer. Ta med Dig släkt och vänner och besök F17. Kamratföreningen kommer att ha ett eget "horn" med utställning och träffpunkt. Vi hoppas att vi ska få höra många gamla och nya historier.

En annan stor händelse för föreningen är årets vårresa. Det har ju numera blivit en tradition att genomföra en sådan. Årets resa går till Lübeck den 15-18 maj. Du som inte anmält dig, får skylla dig själv, för detta är en höjdpunkt. Chansen återkommer säkert näst år igen.

Slutligen vill jag önska alla en riktigt
TREVLIG SOMMAR

Benny Hellström
Styrelseordförande

RONNEBY GARNISON



F 17 kamrater!

Jag har sedan den sista januari slutat som flottiljchef på F 17 och har nu påbörjat och efterhand kommit in i mitt nya jobb som Flygtaktisk chef på insatsstaben i Högkvarteret. Jag har trots detta fått förmånen och möjligheten att skriva några avslutande rader i detta nummer av Bredåkrabladet.

Jag vill börja med att tacka er alla för ett mycket bra jobb som ni alla bidragit till under mina två år som flottiljchef. Vissa arbeten har för alla inblandade varit mer betungande än andra, så till exempel arbetet med omorganisationen. Vissa arbeten har förvisso varit påfrestande men av mycket mer positiv karaktär, främst alla de övningar som genomförts och där resultaten har varit mycket goda och gett ett positivt genomslag för F 17 i Försvarmakten.

Framöver finns det mycket att se fram emot på F 17. Att vara en del av Battle Group är positivt om än både ansträngande och med välfyllt schema under främst hösten. Att Ronnbypaketet nu tar fart och i praktisk handling börjar ta form och synas är mycket kul och glädjande, vilket bekräftar att F 17 med de två ingående förbanden och komponenterna kommer att bli flygvapnets största plattform. Detta gör sig såklart inte själv och jag vet att Magnus Liljegren som tillförordnad flottiljchef kommer att lägga mycket av sin tid på just detta.

Två år går fort och är egentligen för kort tid på en befattning, men då möjligheten att få jobbet som flygtaktisk chef visade sig var jag tvungen att göra övervägandet av kanske främst vad som skulle kunna bli alternativen i framtiden för mig om jag inte tog möjligheten när den visade sig. Trots att jag såklart kände en uppskattning av att slippa veckopendla och att få möjlighet att vara närmare och oftare med familjen var det en stor tomhetskänsla som infann sig då jag den sista januari lättade från bana 01 och försvann under molnen.

Tack för en bra tid, ett gott samarbete och god kamratskap.

Gabor Nagy
Flottilj-/garnisonschef

F 17 firar 70-års jubileum med stor flygdag

Mitt under brinnande världskrig ute i Europa fattade Sveriges riksdag, 1942, beslut om att sätta upp ett antal nya flygflottiljer, däribland F 17. Uppbyggnaden gick snabbt och den 1 juli 1944 fanns ett flygfält på Bredåkra hed i Kallinge. Flottiljen organiserades inledningsvis för marinsamverkan och tillfördes bomflygplan B 3 från F 1 i Västerås. Men modernare flygplantyper kom och flygtaktiken utvecklades snabbt. Med jetflygets intåg under 1950-talet följde krav på permanentad start- och landningsbana. Flottiljens geografiska läge i den svenska neutralitetsvakten och senare beredskapsuppgifter under det kalla kriget, kan sägas vara en väsentlig omständighet i flottiljens fortsatta verksamheter. Flygplantyper och uppgifter avlöste varandra fram till dagens JAS 39 divisioner som också har stor del internationella uppgifter. Här följer en resumé över F 17 uppgifter och verksamheter genom åren, berättade av människorna som var med.

F 17 kamratförening gratulerar flottiljen till de 70 åren. Medlemmar och medarbetare minns tiden med stolthet och tacksamhet.



Konung Gustav V överlämnar flottiljens fana till flottiljchefen övlt Rapp, vid en ceremoni på Barkarby den 17 september 1944. I bakgrunden ses jaktflygplan J 9, Seversky Republic EP-1, på flygvapnets första jaktflottilj F 8.

Första uppgiften

F 17 hade som första uppgift att samverka med marinen och tankar fanns att förlägga flottiljen i Karlskronatrakten, på Ramdala-slätten. Men det kom att bli Bredåkra, där kronan ägde mark alltsedan Blekinge Bataljons övningar på heden 1888-1901.



Flygfältet byggs med bl a gengasdriven väghyvel.

Bombflygplan B 3 (Junkers Ju 86K) tillfördes flottiljen från F 1 Västerås, vilka modifierades för att kunna bära minor och torpeder. B 3:orna fördelades på 2. och 3. divisionerna medan torpedflygplan T 2 från F 2 Hägernäs skulle tillföras 1. divisionen, vilket inte verkställdes.



Flottiljområdet och fältet 1946.

Under hösten 1944 färdigställdes flottiljområdet, byggnader blev inflyttningsklara och utbildningar fullföljdes. Den 6 november 1944, på Gustav Adolf-dagen, invigdes F 17 på Bredåkrahed och dess fana blottades för första gången.

B 3 - omskolning och utbildning

Inskolningen av flygande personal gjordes på F 1 under en treveckors period i oktober

1944, medan huvuddelen av den tekniska personalen tillfördes från olika förband och omskolades på F 17 av inlånade lärare och instruktörer.



F 17 deltar i firandet av svenska flaggans dag, den 6 juni på Ronneby torg 1945.

Besättningen om fyra man var förare, spanare, signalist och flygskytt. Flygplanetets förstemechaniker svarade oftast även för flygskyttens uppgifter. Spanaren (tillika bomb- och min-/torpedfällare) var oftast en sjöofficer eller en flygofficer med marin bakgrund. Han hade - om han var den till tjänsteställningen äldste - befälet ombord. Den defensiva beväpningen bestod av tre rörliga 8 mm kulsprutor. Dessa var placerade hos bombfällaren, signalisten och skytten. Bomberna hängdes i fyra ställ, vertikalt inbyggda i lastrummets mitt.



Service- och tillsynsarbete på B 3.

För att tillmötesgå marinens krav installerades torpedställ för torped m/41 samt minstall för minor typ F-7, avsedda att fällas med fallskärm. Minor typ F-9, en spolförmig version, kunde bäras i torpedställen. 2. divisionens flygplan B 3B utrus-

tades med minställ medan 3. divisionens B 3D fick torpedställ. Torpedfällning genomfördes på lägsta höjd med en slutlig rakbana under 60 sek mot målet, fällavstånd ca 1500 m. Det var rena självmordsanfallet eftersom målet/fartyget antogs skjuta för fullt i självförsvar. Minfällning övades mot hamninlopp och liknande.



Torped hängs under en B 3D.

Även skarp fotospaning utfördes för att få lodbilder över östsidans hamnar och fartyg. Man startade i mörker, gick på låg höjd och var framme i gryningen. Det var farliga uppdrag men order skulle ålydas.



Bränsle påfylls från tankbil via en sämskskinnsförsedd trätt till flygplanets tank.

Trafikledning och flygfältet

Flygtrafikledningen utövades från en påbyggnad uppe på kanslihusets tak.

Trafikledarens huvudsakliga uppgift var att övervaka och reglera trafiken på marken och i trafikvarvet. Detta skedde med hjälp av flaggor och duktecken samt sifferställ på taket, som angav vilket stråk som gällde. Man använde t o m en flaggstång, där gul flagga innebar att bestämmelserna

för flygning i nedsatt sikt gällde. Vid flygning i nedsatt sikt då instrumentflygning skulle genomföras tilldelade flygledaren turordning och separerade flygplanen med hjälp av höjdseparation mot angoringsfyren, som låg vid Rosenholm, för inflygning mot stråk 28. Radioförbindelse till flygplanen skedde på kortvåg via telegrafisten på radiostationen i kanslihuset.



Trafikledartornet på kanslihusets tak.

Fältytan bestod av ett stort gräsfält med två korsande grässtråk. För att åstadkomma en så jämn och kortvuxen gräsyta som möjligt använde sig dåtidens fälthållning av en fårahjord, som leddes av en herde och dennes väldresserade hund. Ett väl fungerande samarbete utvecklades mellan fåraherden och flygledarna i tornet.

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 stråket blev någorlunda jämnt. I slutet av 40-talet kom den första snöslungan.

T 18B – blev inget torpedflygplan

1947 ombeväpnades F 17 till T 18B, som var nytillverkade flygplan från SAAB i en version som var avsedd för minor och torpeder. Flygplanet var anpassat till rådande hotbild. Tanken var att ett flygplan beväpnat med torpeder skulle bli ett effektivt vapen mot en invasion över havet.

Men försöken med torpeder misslyckades och när erfarenheter från VK 2 blev kända insåg man att flyganfall med torpeder inte

längre var gångbart. CFV beslöt att verksamheten skulle upphöra och att F 17 skulle benämnas bombflottilj.



T/B 18B. F 17 hade även ett antal B 18B.

Från slutet av 1948 hade F 17 tre divisioner T/B 18B ingående i Första flygeskadern. Då T 18 kom ut på förband 1947 var den bland världens snabbaste bombflygplan med toppfart 595 km/t. Jaktflygplan hade svårt att hänga med. Men det förhållandet ändrades inom några år med jetflygplanens tillkomst, vilka hade avsevärt högre prestanda. Några år senare utrustades T 18 med en grov kanon, Bofors 57 mm, samt möjligheter att hänga bomber och attackraketer under vingarna. T 18 blev därmed något av en föregångare till senare tiders attackflyg.



Besättningen, förare och flygsignalist, går ombord på T/B 18B.

För att försvåra motverkan från jaktflyg och överleva blev det nu nödvändigt att flyga i stora förband, på lägsta höjd, i dåligt väder eller under mörker.

Under de första åren med T/B 18 inträffade många haverier och flygsäkerheten var ifrågasatt. Det var först in på 1950-talet som läget stabiliserades. Förbandets förmågor utvecklades och rönnte stor uppskattning. Flygförare, navigatörer och framför allt mekaniker och tekniker hade all anledning att känna stolthet.

Den tekniska tjänsten på T/B 18 var tung och komplicerad. Trots alla svårigheter tog mekanikerna hand om sina flygplan med stort personligt ansvar.

Vädrets makter

Två väderassistenter, en karriterska och några värnpliktiga bildade F 17:s första väderavdelning. Väderprognoser utfärdades av militära vädercentralen, MVC, som på teleprinter (fjärrskrift), sände underlag till de väderkartor som ritades vid avdelningen och som assistenterna använde vid sina väderföredragningar.



F 17 förste meteorolog kom 1948. Met Erik Andersson, närmast och ass Sten Törneblad.

1948 fick F17 sin första prognosberättigade meteorolog. Fram till början av 1950-talet begränsades emellertid meteorologernas rätt att ge prognoser till fältets närhet. Områdesprognoser kom fram till dess fortfarande från MVC. 1963 installerades en väderradar, PV-30, vilken gav meteorologerna förbättrade möjligheter att förutse

och följa upp nederbörd. Den ersattes 1991 med en ny väderadar, PV-883, som står i Rödeby och är länkad till många väderenheter.

1968 infördes ITV, interntelevision. Detta rationaliserade genomgångarna för den flygande personalen och gjorde delgivningen av väderuppgifter till flygande personal och flygtrafikledning enklare och effektivare. Alla kunde vara kvar på sina arbetsplatser i stället för att samlas i en ordersal. 1971 installerades en lasermolnhöjdmätare vid kanslihuset, som uppgraderades på 2000-talet och kan numera mäta molnhöjder upp till 7500 m.



Met Alf Svensson följer upp och briefar med hjälp av bl a MILMET. 1990-tal.

Väderinformationssystemet, Väder 80, infördes 1988 som innebar automatisk kartplottning och direkt observations- och prognosutbyte mellan väderavdelningen och dess kontakter. Hösten 1993 ersattes Väder 80 med ett nytt system MILMET, med sekundsnabb kartplottning direkt på bildskärmen och med möjlighet till utskrift på skrivare. På 2000-talet kom det nya briefingsystemet IDA, interaktiv delgivningsanläggning. I början av 2014 togs nytt internationellt prognos- och uppföljningssystem i bruk med benämningen NinJo. Meteorologerna på F 17 fick därmed också ett större prognosområde som täcker hela Götaland och Östersjön.

Betongbana och fälthållning

I samband med att F 17 tillfördes T/B 18 1947-48 fick F 17 sin första permanenta bana, när man på det ost- västliga grässtråket byggde en betongdel på 300x40 m.

En stor förbättring infördes nu också när det gällde radioförbindelsen. Tornet och flygplanen utrustades med en VHF/UK radio och nu med möjlighet till direkt radiotelefoni mellan flygledaren och piloterna. Detta gjorde också att trafikavvecklingen blev mycket smidigare.



F 17 första permanenta bana 10/28 med inflygning från sydost över Värperydsvägen 1947.

1952 byggdes den första delen av bana 01/19 som gjordes i betong i nord-sydlig riktning och som fick en längd av 1850 m. Denna bana blev så småningom flottiljens instrumentbana med angörings- och sättfyr norr om fältet för inflygning till bana 19.



Vid kraftigt snöfall tillämpades system med plogbilarna tätt efter varandra, kort tid före start.

Fälthållningen fick i slutet av 1940-talet en mera fast personalstyrka med tre flygtekniker som befäl. Någon av dem hade delbefattning på bilutbildningen eller instruktionsverkstaden. Manskapedet bestod av värnpliktiga som ökades i antal under

vinterhalvåret. Fordonsparken utökades efter hand med fler gräsklippare, bandtraktorer, magnetvagnar, plogbilar, snöslungor, sopblåsare med mera.



Snöslungan är en effektiv snöröjningsresurs.

På 1940- och 50- talet hade fälthållningen stora problem under vintertid med halkbekämpningen. Metoden att sprida urea var ännu inte tillgänglig. Om man inte kunde sanda banan, beroende av flygplantyp, fick man med hjälp av ringvältar och bandtraktorer riva upp isbeläggningen på banan.

Friktionen mättes i mitten av 1950-talet med hjälp av en sktepleymeter som fästes inne i en bil, som tvärbromsade ett stort antal gånger utefter banan. Från 1975 mäts friktionen något bekvämare med SAAB Friction Tester, med vilken man kan få alla data på en remsa. Utrustningen var inmonterad i en vanlig SAAB 99.



F 17 fältet efter utbyggnad 1961.

Radar och sambandsmateriel

Den första radarn, ER 3B kom 1948 och placerades öster om södra banändan på F17. Det var en luftvärnsradarstation från England. Den användes i första hand som flygledningsradar. Bärning och avstånd lästes per telefon in till flygledaren som i sin tur gav styrinformationer till flygplanet.



Den första radarstationen, ER 3B, användes som flygledningsradar.

I början på 1950-talet kom jaktradar PJ-21 som ersättning på samma plats. Den betjänades av radarjaktledare. En rörlig markradio, TMR IX användes för stridsledning.



Per Axel Ferm vid radarindikatorn på PS-16F på Säljö.

Efter Catalinans nedskjutning över Östersjön i juni 1952 intensifierades övervakningen av det svenska luftrummet. En radarstation med längre räckvidd, PS-16/F, placerades 1953 på Säljö i Karlskrona skärgård från vilken även stridsledning av jakt kunde genomföras. Man hade skärpt beredskapen mot flygplan som kränkte svenskt territorium, vilket var början till

det som i dagligt tal kallas incidentberedskap.

F 12 blir sektorflottilj 1956 och får ansvaret för stridsledning och luftbevakning inom sektor S2 som även omfattade luft- rummet över F 17.

Optisk luftbevakning

Optisk luftbevakning var ett komplement till radarluftbevakningen i krigsorganisationen. Den bemannades av reservpersonal och frivilliga.

1949 överfördes personal från Armén och Marinen till luftbevakningsuppgifter från yttäckande luftbevakningsstationer. Från 1950 engagerades och utbildades även flygpojkar över 16 år, vilka gavs fackutbildning samt begränsad militärutbildning med vapentjänst. 1951 satte F 12 upp fem luftbevakningskompanier.



Lottor i luftbevakningstorn rapporterade lågt inflygande flygplan.

F 17 gav stöd till planering och utbildning av luftbevakningskompani med stationer (ls) i Blekinge och luftförsvarsgruppcental i Karlskrona (Lgc S 21).

Omkring 1970 avvecklas centralen i Karlskrona och ersattes av nytt Lgc i Lessebo, vidare infördes datarapporterings-systemet OPUS (optisk presentations- utrustningssystem) i den optiska luftbevakningen.

1978 tar F 17 över sektoransvaret från F12 vilket inkluderar de fem luftbevakningskompanierna. Stor del av utbildningen genomfördes på FBU-lägre i Köpingsvik på Öland.



Flygförbanden plottades på lägeskarta i Lgc.

1994 avvecklas OPUS och nytt datorbaserat rapportsystem LOMOS (luft- och markobservationssystem) utvecklas och införs. En utbildningsstation tillfördes F 17 som placerades i skolhuset.

2004 avvecklas LOMOS-systemet och därmed upphör den optiska luftbevakningen i Försvarsmakten.

Flygmaterielunderhåll och flygtidsproduktion.

Verkstadskapaciteten dimensionerades för flottiljens behov av ett årligt flygtidsuttag om 2000-2500 timmar per kompani/division. Detta bör ha gällt även under propellertiden med B 3 och T/B 18.

Variationer förekom beroende på utbildningsskede eller övningsverksamhet samt antalet flygande personal.



Översyn av flygplan J 35F i den gamla flottiljverkstaden, byggnad 111.

Den tekniska enheten (f d avd 6) utövade fackmässig ledning av materieltjänsten (flygplan, bas- och telemateriel), samt utförde förebyggande underhåll som tillsyner och kontroller samt modifieringar, även

reparationer, det som i dagligt tal kallas flygtidsproduktion.

F 17 första flygverkstad 1944 för B 3 (och enstaka övriga flygplan) fanns i den byggnad som senare användes som instruktionsverkstad och som idag är F 17 aula. Efter något år stod en rymlig och ändamålsenlig flygverkstad klar, byggnad 111 (intendentur), som efterhand anpassades för arbetet på B 3, T/B 18B samt A 32A och J 35F.



JAS 39 förbereds för blästring i målningsverkstaden. Metod för lättblästring med vetestärkelse.

Då S 37 tillfördes F 17, kom nya krav på verkstadsutrymmen, ökade miljökrav (bl a renlighet och ljus) samt tekniska utrustningar.

Ny flottiljverkstad byggdes därför 1978, anpassad för flygplan 37 (S 37 och JA 37).

En blästrings- och målningsverkstad tillkom i början av 1990-talet. Den enda i sitt slag i Sverige där man blästrar med vetestärkelse och målar med vattenburna färger. Flygvapnets behov av målningsarbeten på flygplan och helikoptrar utförs här.

1999 beslutades om ny organisation och en flygunderhållsenhet inrättades. Genom denna sker uppdelning i en främre och en bakre underhållsnivå, som kallas stridsfält- respektive stödnivån på kompaninivå. De gamla stationskompanierna blev flygunderhållskompanier och ett materielkompani tillkom. Inriktningen med tvånivåstruktur för den tekniska tjänsten var till fördel för både freds- och krigsorganisationen samt en optimering för JAS 39-systemet.

JAS 39 ankomst 2002 innebar ytterligare behovsanpassningar i lokalutnyttjande och tekniska utrustningar.

Flottiljverkstaden bryts nu ur den gamla organisationen för att ingå i den nybildade Försvarsmaktens Flygverkstäder (FMF), som är en verkstadsorganisation för flygplan- och helikopterunderhåll.

Beläggningen omkring år 2000 utgjordes i huvudsak av tillsyner och modifieringar av JA 37 och AJS 37, modifieringar och ommålning av JAS 39 samt tillsyner av Hkp 10. Vid F 17 ombeväpning 2002 inriktades flygtidsproduktionen enbart på JAS 39 och helikoptrar.

1 januari 2013 överfördes flottiljverkstaden till Försvarets Materielverk (FMV).



Översyn av JAS 39 i den nya flottiljverkstaden, byggnad 36. Mitten 2000-talet.

2013 kom Försvarsmaktens nya insatsorganisation, FM Org 13 och IO 14, vilken innebar att flygunderhållssektionen överflyttades till basbataljonen, 1. Basbat, för att ledning och resurser skulle hamna i samma organisationsdel. Syftet är i allt väsentligt – att skapa större tillgänglighet på våra krigsförband (insatsförband). Uppgifter som idag löses i basorganisationen ska i fortsättningen i huvudsak lösas av våra krigsförband.

A 32 - jetåldern inleds

Att gå från propeller- till jetflygplan var ett stort steg. Enligt planerna skulle F 17 under 1956 tillföras A 32 Lansen. För att underlätta övergången tillfördes 1954-55

ett 10-tal jetflygplan A 21R, som alla piloter flögs in på, och flottiljen fick nyttiga erfarenheter i den tekniska tjänsten.



Kn Göran Rehnvall överlämnar den första A 32 Lansen till C F17, öv Rydström. 1956.

Flygtjänsten fortsatte således samtidigt på T/B 18 medan alltfler flög in sig på A 21R. F 17 var den sista flottiljen med propellerflygplan och blev 1956 den första att utrustas med det då hypermoderna och tvåsitsiga attackflygplanet A 32 Lansen.

Från senare delen av 1957 var samtliga tre divisioner ombeväpnade och F17 var därmed Sveriges modernaste attackflottilj.



A 32 startar men två sjömålsrobotar, Rb 04.

Uttrycket ”ÖB:s klubba” myntades och syftade på det nya kraftfulla attacksystemet med bland annat sjömålsrobot, Rb 04.

A 32 var för övrigt försedd med fyra 20 mm akan och kunde bära bomber och raketer. Flygplanet hade radar och anfall kunde genomföras relativt väderoberoende

dygnet runt. Lysbomber användes vid mörkerfällning av bomber och raketer.

Invasionsförsvaret var den viktigaste uppgiften för flygvapnet. Angriparen skulle mötas tidigt på havet och tillsammans med flottan och kustartilleriet bekämpas så att en landstigning inte skulle kunna genomföras. Rb 04 var en svenskutvecklad sjömålsrobot som kunde fällas på ca 30 km avstånd från målet. Efter det att roboten fällts från flygplanet tändes krutraketsmotorn och roboten flög sedan på 10 meters höjd över vattenytan med hög underljuds fart. Vid passage av målet utlöstes stridsdelen med riktad sprängverkan som sänkte även stora krigsfartyg.



Klargöring av A 32 Lansen. 1960-tal.

F 17 med tre divisioner A 32 kunde samtidigt anfalla med 48 Rb 04 (två/ flygplan) Ett fruktansvärt vapen som med stor sannolikhet var krigsavhållande. Sverige var först i världen med att tillverka denna typ av vapen och serieleverans skedde från 1961. Roboten vidareutvecklades och kom att bli huvudbeväpning även på AJ 37.

Procedurer och radarkontroll

1954 stod ytterligare en utbyggnad av bana 01/19 klar till en total längd av 2360 m.

A 32 var utrustat med DME (Distance Measuring Equipment), som gav riktning och avstånd till en mottagare/sändare på marken. Dessa benämndes ANNA/ANITA och BARBRO och var navigations - resp landningshjälpmedel. Dessa gjorde att besättningen själva kunde navigera för platstagning. Avståndsseparation kunde användas som separation mellan flygplan vilket underlättade trafikavvecklingen.



Flygtrafikledningen i det gamla tornet på kanslihuset på 1950-talet.

Även J 35F, som kom till F 17 1973, hade samma navigationsutrustning som A 32 men också med möjlighet till svänginformation in mot grundlinjen.

1965 fick F 17 en landningsradar med beteckningen PN-67. Det var en PAR (Precision Approach Radar) där det inte krävdes någon extrautrustning i flygplanet. Piloten informerades kontinuerligt om flygläget av flygledaren vid PAR-indikatorn och dirigerades att följa den elektroniskt inlagda glidbanan och inflygningslinjen på radarbilden. Ytterst små avvikelser i flygplanets läge kunde avläsas på radarbilden och därmed kunde en landning genomföras i dåligt väder med hög flygsäkerhet.

Det kan nämnas att all PAR-utbildning av flygledare sker på F 17.

En mycket stor förändring i trafikavvecklingsmöjligheterna gjordes 1973 när F 17 fick en övervakningsradar, SRE (Surveillance Radar Equipment), för just flygtrafikledning.

PS-810 stationen var belägen vid Vissefjärda och hade sin radarbild bredbandsinlänkad till den nyinrättade Ronneby Kontroll Central (RKC) i kanslihusets bottenvåning. Här övervakades och leddes all flygtrafik såväl civil som militär i båda Kalmar och Ronneby terminalområden.

Redan 1958 öppnades F17 för civil flygtrafik och stationsbyggnaden byggdes i södra delen av fältet. Samarbetet har under alla år varit mycket gott mellan den mili-

tära och civila flygtrafiken. Inom flottilj-området finns också två civila flygklubbar.

Viggenepoken började på F 17 1979 med spaningsversionen och år 1982 med jaktversionen. Viggen liksom 2000-talets JAS 39 Gripen var utrustad med eget navigeringssystem och hade TILS som landningssystem. (Taktiskt Instrument Landnings System).



Flygtrafiken övervakas och leds i Ronneby kontrollcentral RKC. 1980-tal.

De senaste JAS 39 Gripen versionerna C/D är utrustade med det civila och internationella landningssystemet ILS. (Instrument Landing System). På F 17 finns ILS för landning till bana 19, men kommer inom den närmaste tiden att byggas ut för användning även till bana 01.

Ytterligare en stor förändring gjordes 20 år efter starten av PS-810 stationen, med sina etikettlösa radarekon, när den avlöstes av en modernare MSSR-radarstation (Monopuls Secondary Surveillance Radar).

Den låg vid sjön Mien och där bilden överfördes till F 17 via vanlig telefonledning. Nu behövde man inte längre sitta i en mörklagd kontrollcentral, utan skärmarna är nu byggda för dagsljuspresentation. Mycket information kan lagras och syntetiskt presenteras på skärmarna där radarekona kan förses med uppgifter om flygplanens anropssignaler, flyghöjd, fart m m.

Även tornet har försetts med radarpresentation och kan vid låg trafikbelastning ex kvällar och nätter samt helger, överta viss radartjänst i tornet.

Efter närmare 50 år har nu även den gamla PAR-stationen bytts ut mot en modernare GCA-radar (Ground Control

Approach). Den svenska benämningen är PN-08 och där radarbilden är helt fri från markekon. Nytt flygledartorn och kontrollcentral är under byggnad, beräknas vara klar i slutet av 2015.

Rb 68 – fyllde en lucka i luftförsvaret

Från slutet av 1950-talet och in på 60-talet ansågs det värsta hotet vara högt inflygande atomvapenbärare. Olika utländska luftvärnsrobotar studerades och möjligheter gavs att köpa det engelska systemet Bloodhound II. Från 1968 fanns det operativt på några flottiljer i östra och södra Sverige, och F 17 var en av dem. Robotförbandet var rörligt och kunde växla mellan alternativa grupperingsplatser.



Rb 68-förbandet på väg ut, genom F 17 vakten, till grupperingsplats. 1969.

Insatsbeslut togs av jaktledaren i luftförsvarscentralen (Lfc) som fördelade insatserna mellan jaktflyg och luftvärnsrobot. Förbandet övades vid krigsförbandsövningar samt vid två skjut tillfällen på Vidsel 1969 och 1975. Resultat var mycket bra. Två robotar fanns uppställda på F 17, i flygfältets norra del, vilka användes för utbildning samt deltagande i olika luftförsvarsövningar, dock utan att avfyra någon robot.

F 17 hade en övningsgrupperingsplats "Limpan" väster om Bräkne-Hoby som också utnyttjades av F 10 och F 12 robotdivisioner. Limpan ingick också som skarp grupperingsplats i aktuellt grupperingsområde. Efter varje skott skulle omgrup-

pering ske, men även andra skäl kunde föranleda omgruppering.



Prov-/kontrollskjutning på Vidsel skjutfält. 1975.

Hotbild och flygtaktik ändrades återigen, vilket innebar att Rb 68 systemet avvecklades. Förbanden på F 8, F 10 och F 12 lades ned 1974 medan F 13 och F 17-bataljonerna, som de nu kallades, fanns kvar till 1978.

I samband med avvecklingen köpte England tillbaka ett antal robotar.

Basutbyggnaden - framskjuten insatsbas

Det kalla kriget, med rådande hotbild från slutet av 1940-talet och framåt medförde hög grundberedskap, vilket föranledde diskussioner om skydd på hemmaflottiljen och/eller spridning till krigsbaser ute i landet. F 17 fanns med i planerna på en egen bergshangar, men den ströks i ett sent skede 1953.

Utbyggnad av bakre klargörings- och uppställningsområden, längs vägen norr om Hasselstad påbörjades 1961, men fullföljdes inte. Främsta skäl torde vara den snabba förändringen i hotbilden mot de kustnära baserna. Utbyggnaden av baserna inne i landet prioriterades.

Uppställningsplatser för jaktberedskap i norra banändan fanns redan från 1950-talet. Under 1961 byggdes kringlor och moderniserades för jaktens uppställning och beredskap. O-bas uppgiften (ordinarie bas) för jaktdivision från andra flottiljer

(F 15, F 12, F 3 och F 9) togs bort i slutet av 1960-talet.

Det blev alltför riskabelt att vara kust-baserad i den nya hotbilden. Fientliga inflygningar på lägsta höjd med högsta fart gav alltför kort förvarning. Men under fredstid kunde basen användas och används alltjämt flitigt i incidentberedskapen.

J 35 – jaktflyget gör sitt intåg

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



C F17 öv C-O Larsson tar emot de landande J 35F-piloterna från F 3, den 2 april 1973.

F17 var övergångsvis en jakt- och en attackflottilj men blev från 1976 en ren jaktflottilj med två J 35F-divisioner. Den flygande personalen kom från nedlagda F 3 och F18 och var redan influgen och rutinerad medan teknisk personal genomförde sin omskolning på F 17. Återigen var det en stor omställning i verksamheterna, kanske inte på flygsidan, men för flottiljen kom det nog in något av ny mentalitet. Det hette, lite skämtsamt, att jakten gjorde sitt intåg som ”ett yrväder”. Inte oväntat, fanns vissa inkörningssvårigheter på den tekniska sidan. GFSU: J 35, som påbörjades 1974 blev nästan ett år förlängd på grund av låg flygplantillgång. Men efter några år var allt tillrättalagt, divisionerna utvecklas bra, nådde hög effektivitet och hade mycket god flygsäkerhet.



1 divisionen, J 35F. Divisionschef var kn Jonny Kallur (i cockpit). 1975.

J 35F hade allväderskapacitet och var med sina radarrobotar, Rb 27 Falcon, det första svenska jaktflygplanet som kunde anfalla mål från alla riktningar med robotar. Framifrån anfall mot mål på högsta höjd ingick i taktiken och övades ofta. Måldata och styrorder från radarjaktledaren (rrjal) överfördes via styrdata till instrument i flygplanet, vilket också var en nyhet.

Flottiljen hade från nyordningen 1976 två krigsflygdivisioner samt en helikoptergrupp. 1978 slogs jaktflygdivisionerna samman till en, den 1. divisionen J 35 medan 2. division blev spaningsdivision S 37 som i krig satte upp två krigsflygdivisioner.

J 35 flygandet på F 17 avslutades 1981 och kvarvarande flygplan överfördes till F 10.

F 17 jaktflygdivision omskolades 1982 till JA 37 Jaktviggen.

Basräddningstjänsten

1944 hölls räddningsberedskapen med mycket begränsade resurser. Man hade en bakhjulsdriven brandbil med vattentank och en ambulans. Skumvätska fanns tillgänglig i lös vikt. Den personliga skydds-

utrustningen var en tung och klumpig asbestdräkt. Personalen utgjordes av underbefäl och värnpliktiga ur dåvarande 4. divisionens vaktpluton.

När bana 01/19 togs i bruk var räddningsstationen belägen vid ”räddningslänken” öster om banan och bestod endast av en liten byggnad för personalen. Inget garage för fordonen fanns utan de fick stå ute.



Räddningsbil typ 3 med 500 liter släckmedel är först framme vid en haveriövning. 1990-talet.

I januari 1977 togs en ny räddningsstation, väster om banan, i bruk som omfattade både garage och en ljudisolerad personalbyggnad. Fordonsparken byttes efterhand ut till både snabbare och tyngre räddningsfordon med mera släckningsmedel ombord.



Nya beredskapsbyggnaden invigdes i juni 2012.

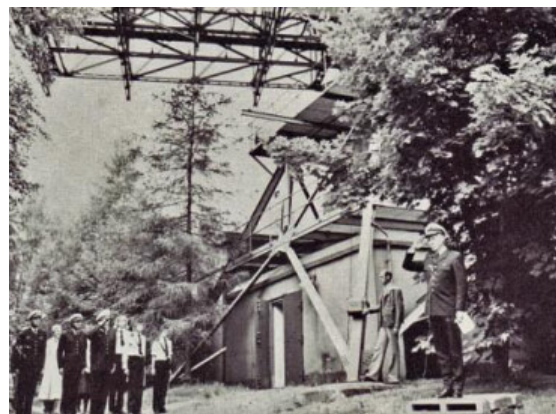
Från slutet av 1990-talet, när kraven uppstod på en bredare stråkyta runt bana 01/19 fanns det planer på att flytta räddningsstationen eftersom den skar igenom hinderytan. Flygplatsen fick dispens i omgångar men på sommaren 2012 stod den nya beredskapsbyggnaden klar, belägen öster om taxibanan, norr om hangarerna. Även behovet för fälthållningen att få mera ändamålsenliga lokaler för personal och fordon fanns och därför gjordes byggnaden så stor att båda enheterna inrymdes. Detta gjorde att hela flygbaskompaniet med

ledning och befäl samt ett 30-tal flygplatsmän finns samlade i byggnaden.

Stril – stridsledning och luftbevakning

Luftförsvarscentralen Lfc S2 fanns, alltsedan organisationen inleddes i Torskors, Karlskrona. Stril 60 hade byggts ut med Rrgc i Rödeby och det luftoperativa radionätet samt vädertrafik hade blivit verklighet. Vid F 12 nedläggning 1978 överfördes sektoransvaret till F 17, vilket i stort omfattade staber och förband samt centraler, radarstationer och strilsamband.

C F17 blev tillika sektorchef under några år. Redan 1982 bildades en storsektor för södra Sverige och chefskapet övergick till F 10. Rrgc i Rödeby blev i den nya organisationen en undercentral, Rrgc S2 till F 10 Stric S i Hästveda (F 10H).



PS 08-stationen i Emmaboda avvecklades 1979. Kompanichef Bert Dahlberg lämnar av till C F17, öv Eric Spångberg.

1979 ersattes den gamla PS 08 radarn i Emmaboda med en modern höghöjdsradar PS 860, som var placerad i bergtrum med höj- och sänkbar antenn. Det gamla PS 08 oprummet, med bibehållet samband, gav utrymme för strilbataljonstaben.

Den tekniska utvecklingen medgav ledning från enskilda centraler. Lågspaningsradarn PS 15, som var monterad i 100 m höga master längs kusterna, avvecklades under 1990-talet och ersattes med radarpluton PS 870/T.

Det gamla trådfjärrskriftnätet ersattes med Miltex och meddelandeförmedlingscentraler, MFC. Enheter för taktisk gruppering av transportabel markradio och radio-

länk utbildades. Med försvarets fasta radiolänk (FFRL) som grund användes nu försvarets telenät (FTN) för taktisk kommunikation i luftförsvaret.

2000 lades Rrgc S2S ned och 2003 överfördes F10H med Stric S till F 17 i samband med F 10 nedläggning. 2012 överförs F 17 stril till Luftstridsskolan i Uppsala.

S 37 - spaningsflyget gör entré

1975 fattade riksdagen beslut om F 11 nedläggning, vilket omsattes i försvarsbeslut 1977. S 32 och S 35 skulle gå ur organisationen och ersättas med S 37. En division sattes upp på F 13 och en på F 17. Flygförare i F 17-divisionen (fd F 11-förare) genomförde, GFSU:Ä S 37 med teoriskedet under senhösten 1978 på F 13, som var något år före i utbildningen och hade både simulator och instruktörer på plats. Marksidan fick sin tekniska utbildning på hemmaflottiljen F 17. Flygverksamheten på F 17 kom igång på nyåret 1979.



C F 17, öv Eric Spångberg tar emot de först landande S 37-förarna 1978. Mj Urban Sörme (nr 3 från v) var förste chef på spaningsflygdivision S 37.

Ny 37-hangar byggdes, benämnd H 33. De gamla hangarerna, sedan flottiljen begynnelse, svarade inte längre upp mot dagens krav på utrymme, brandsäkerhet och arbetsmiljö.

Flygspaning var i många avseenden ÖB:s ögon. Havsövervakning var en stor och väsentlig del i underrättelsearbetet. Att upptäcka avvikelser i en normalbild över Östersjöns yta var av största intresse under det kalla krigets dagar.

S 37 hade två versioner, en radarförsedd havsövervakare SH och en fotospanare SF med enbart kameror. Den taktiska enheten var normalt rote, där SH upptäckte och följde upp fartygen på ytan medan SF tog bra bilder. Mörkerkapacitet, mörkerspaningskapsel (MSK) fanns hos båda versionerna. Roteuppträdanget gav även trygghet vid oförutsedda hotsituationer. Irrobotar kunde medföras för självförsvar.

En underrättelsepluton, undplut, var nära knuten till divisionen. Den var mobil, ingick i tjänsten på hemmaflottiljen, men följde divisionen till krigsbas. Den bestod av framkallnings- och tolkvagn samt servicekontainer. Uppgifterna var att framkalla film samt utvärdera och ge svar på de uppgifter beställaren begärde.

Under 1990-talet utvecklades även förmåga till attack- och jaktuppgifter. Ett antal AJ 37 och S 37 modifierades till AJS 37, med divisioner på F 10 och F 21.



2. divisionen, S 37. Mj Sven-Bertil Lööv var divisionschef (t v om pitotröret). 1983.

1993 överflyttades spaningsdivisionen till F 10 och en JA 37 Jaktviggen division tillfördes från F 13 som nu var på tur att läggas ned. De piloter som inte valde att följa med till F 10 omskolades till JA 37.

F 17 var från 1993 fram till JAS 39-divisionerna tog över 2002, återigen en ren jaktflottilj, nu med två JA 37-divisioner.

Helikopter i flygräddningstjänst

Möjligheterna att rädda personal vid flyghaverier över hav var begränsade under de inledande årtiondena. Olika lösningar söktes och prov utfördes, men det var först 1966 som Hkp 4 (Vertol 107) placerades ut

på F 17 och andra flottiljer, som låg centralt i ett större operations- och flygövningsområde. Den nödställda skulle inte behöva vänta längre än en timme på undsättning. Tiden var satt med hänsyn till överlevnad i kallt vatten under vintertid.

Efter F 8 nedläggning 1973, samt försök med framtida helikopterverksamhet på Berga i Stockholm skärgård, överfördes den gamla F 8-gruppens helikoptrar och besättningar till F 17, där en flygvapnets helikopterdivision bildades 1983.



Hkp 4 under räddningsövning. Ytbärgare följer räddad person i linan upp i helikoptern.

Räddningsberedskap upprätthölls nu dygnet runt, året runt på F 17 och Visby. Under flygövningstid med 5 minuters startberedskap. Hjälpen till samhället, som sjöräddning, sjuktransporter och brandbekämpning, blev nu också en del av arbetsuppgifterna utan nämnvärt större kostnad för flygvapnet.

Hkp 4 började fasas ut från 1990 efter att Hkp 10 inköpts och tagit över beredskapen. Från 1992 var Hkp 10, Superpuman, flygvapnets räddningshelikopter på F 17, Visby och några andra platser i Sveriges avlånga land. 1998 överfördes ledningen för verksamheten till den nyuppsatta helikopterflottiljen på Malmen.

2002 överfördes flygräddningen till Norrlandsflyg AB, som upprätthöll sjö- och flygräddningsberedskapen i samverkan med Sjöfartsverket. Från 2011

överfördes verksamheten helt till Sjöfartsverket som för uppgiften flyger helikopter Sikorsky S76 och den nya Augusta Westland AW 139 SAR.

Basfilosofi - krigsförbandet i centrum

Under de inledande åren från 1940-talet skedde ombaseringar med divisionerna till flygbaser i Norrland bland annat för att visa närvaro i luftrummet - hela Sverige skulle försvaras. F 17 hade även en B 3 division på Bungefältet, Gotland.

Under 1950- och 60-talen byggdes krigsflygbaser (Bas 60), för att ge möjlighet till skydd genom spridning vid risk för överraskande anfall. Baserna hade huvudbana med främre klargöringsområde samt bakre klargöringsområde på 1-3 km avstånd och ett uppställningsområde närmare 10 km från startbanan.



Karl VI Gustaf besöker FMÖ 1989. Bataljonschefen på Uråsa, övlt Herbert Lindblom guidar.

Under A 32-tiden, från 1950-tal fram till flottiljen ombeväpnades till jakt 1973, satte F 17 upp basbataljoner på Uråsa, Hagshult och Byholma, från vilka attackflygdivisionerna verkade. Bataljonen svarade för basens totala verksamhet inklusive skydd och klargöring av flygförbanden.

Efter 1973 hade F 17 endast två baser, Uråsa och Hultsfred, utöver hemmadepån i Kallinge. Knislinge- och Kostabaserna har under kortare tider också legat under F 17 mobansvar.

I början av 1980-talet kom en ny basorganisation (Basbat 85) som var anpassad till ny basutbyggnad (Bas 90). Den nya basfilosofin skulle erbjuda flera alternativ till

start och landning på anslutna kortbanor samt inom flygbasgruppen närliggande sido- och reservbaser.

Klargöring av flygplan skedde nu med rörliga enheter och markförsvaret fick ett eget markförsvarkompani med närskydds- och flygbasjägerplutoner.



Markförsvaret hade stor och viktig uppgift i den nya flygbasorganisationen. 1980-tal.

Baserna vid Uråsa och Hultsfred blev dock aldrig utbyggda men den nya basorganisationen tillämpades med framgång.

Vid F 13 nedläggning 1993 tar F 17 över ansvaret för Bråvalla- och Malmenbaserna fram till den allmänna nedläggningen av krigsflygbaserna omkring 2000.



SH 37 Viggen på krigsbas, under taxning för egen motor på landsväg till huvudbanan för start. 1989.

F 17 tar sedan över Hagshultbasen som får en välbehövlig upprustning. Bansystemet dräneras på vatten och banan får ny toppbeläggning. Ban-, tröskel och taxiljus moderniseras och skyltningen på basen förbättras. Återinvigningen skedde i november 2008. Hagshultsbasen har blivit en modern militär övnings- och krigsbas i kommande organisation med insatsförsvaret. Mobila enheter (bl a Komnät Fbas)

används för flygtrafik- och verksamhetsledning på basen. Dessa enheter kan även insättas i internationella uppdrag.

Transportflyget – efterfrågad resurs

Från slutet av 1940 talet utnyttjades ombyggda B 3 (Tp 73) för person och materieltransporter i samband med olika baseringar ute i landet. I början på 1950-talet inköptes ett antal Pembroke (Tp 83) från England. 1955 placerades fyra av dessa på F 17 som ersättning för uttjänade B 3. Tp 83 utgick ur organisationen i början av 1970-talet.

Men med teknikens framsteg och krav på samverkan mellan flottiljerna följde behov av regionala resor för simulatorflygning, tekniska och taktiska möten, flygräddningens besättningsbyten på Visby etc.

1984 inhyrdes därför en Cessna 404 (Tp 87), för regionala transportflygningar, som några äldre piloter på divisionerna fick inflygning på.

1988 organiserades en transportflyggrupp och piloterna fick en fast tjänst samt utbildades, enligt civila regler, till trafikflygare med utökade uppgifter nationellt och internationellt.

1989 inköptes några begagnade flygplan Beech Super King Air 200 (TP 101) varav ett placerades på F17.



Transportflyggruppen TP 101. Gruppchef var kn Per-Åke Nilsson (nr 5 fr v). 1991.

I samband med F 16 nedläggning 2003 överfördes administrativt till F 17 en specialflygenhet med TP/S 100 (SAAB 340) och TP/S 102 (Gulfstream IV) men

med bibehållen basering på Malmen respektive Bromma.

Det bör i sammanhanget nämnas att F 16 nedläggning också innebar att F 17 tar över verksamheterna på Visby som blir F 17 Gotland.



TP 101, närmast och TP 100 över F 17 transport/helikopterplatta. 2004.

2004 ersattes TP 101:an med TP 100 (SAAB 340) och en transportflygdivision TP 100 bildades på F17.

2008 överfördes organisatoriskt allt transportflyg till F7, men flygplanen behöll sina tidigare stationeringar (F 17, F 21 samt Malmen och Bromma).

Transportflygorganisationen på F17 upphörde vid 2009 års utgång, då flygplanet överfördes till flygtransportgruppen på Malmen.

JA 37 – tung och kraftfull

JA 37-systemet innebar ett stort framsteg i teknik och kapacitet. Kraven på utökade prestanda medförde att flygplanen blev större och tyngre. JA 37 var inget undantag och hade en max startvikt på 22.5 ton. Den kraftfulla dubbelströmsmotorn gav flygplanet överljudsprestanda på lägsta höjd och mer än dubbla ljudfarten på de högsta höjderna.

Den nya pulsdoppler-radarn och de nyskaffade radar- och ir-robotarna (Rb 71 resp Rb 74) gav förarna goda möjligheter att bekämpa luftmål från lägsta till högsta höjd.

Förarna kunde nu göra insatserna från höjdöverläge även mot en anflygande fiende på lägsta höjd.



C F 17, öv Boo-Walter Eriksson tar emot C F 13, öv Göte Pudas som lämnar över F 13-divisionen 1993.

Träning i JA 37-simulatorn med identisk förarkabin samt datainspelning i flygplanet av det genomförda övningspasset gav mycket goda utbildningsbetingelser och god flygsäkerhet. Den tekniska personalen kunde på liknande sätt felsöka och reparera utrustningar med hjälp av inspelade tekniska data. Underhållet av flygplanet och flygmotorn kunde på samma sätt minimeras.



1. divisionen JA 37, 1987. Mj Bertil Kersmark var divisionschef (i cockpit).

Flyghangarerna, flottiljverkstaden och motorprovhuset anpassades till det nya flygsystemet. Under JA 37-åren på F 17,

1981-2002, utvecklades mjuk- och hårdvara och dessa modifieringar infördes på F 17 flottiljverkstad. De flygplan som utvecklades hade modstatus JA 37D.



En JA 37 kommer in för klargöring. Mekanikerna står beredda att koppla upp "navelsträngen".

Övningsverksamheten var intensiv för att kunna upprätthålla förarnas, teknikernas och övrig personals kunskaper och färdigheter. Divisionerna planerade ofta samövningar med andra förband i Flygvapnet och ofta deltog de i sektor-, flygvapen- eller krigsförbandsövningar från spridda baseringar på krigsbaser.

JAS 39 – löser alla uppgifter

Med Berlinmurens fall 1989, Sovjetunionens söderfall och Warszawapaktens upplösning, ändrades hotbilden mot Sverige och invasionshotet tonades ner.



I samband med ombeväpningen till JAS 39 skedde en omfattande nybyggnation och JAS anpassning. De båda 37-hangerna sammanbyggdes till H 47.

Men incidentberedskapsuppgiften kvarstod oförändrad. F 17 tillsammans med Visbybasen var de bästa platserna att bedriva insatser ifrån. Övriga förband som deltog i beredskapen baserades ofta på dessa två baser.

Politikerna fattade därför beslut om en stor nedrustning av försvaret. Många förband lades ned. Vid F 10 nedläggning 2002 ombeväpnades F 17 till två divisioner JAS 39 A/B. År 2004 inleddes ombeväpning till JAS 39 C (ny version).



F 17, öv Lars Johansson tar emot den första JAS 39. F 10 flygchef, senare F 17 förste JAS 39-flygchef, övlt Alf Örjas räcker över loggboken den 14 juni 2002.

F 17 uppgifter ändrades till att även kunna organisera och sätta upp en flygbasenhets i Nordic Battle Group (NBG 08). Enheten hade en ny transporterbar kommunikationsutrustning för flygbaser. Den nya enheten organiserades och övades 2008 i England. NBG 08 var en del av EU:s insatsstyrka



F 17 första JAS 39 divisionschef, mj Joakim Andersson (tv) och flygingenjör Niclas Cederholm.

2011 organiserade EU en ny insatsstyrka, NBG 11. I denna ingick en Expeditionary Air Wing (EAW) som hade mycket hög insatsberedskap och som hade både flygplan, personal och utrustningar från bland andra F 17.

Den arabiska våren hade spridit sig till Libyen i början av 2011. FN antog en resolution om en flygförbudszon över landet för att förhindra vapentillförsel och för att skydda den egna befolkningen mot flygangrepp. Sverige tillfrågades om möjligheterna att sända flygförband för att hävda flygförbudszone. Sverige svarade ja till detta och EAW organiserades och sändes till Sigonellabasen på Sicilien. Åtta flygplan JAS 39 ingick med uppgifterna jaktförsvar och spaningsinhämtning. De svenska spaningsinsatserna genomfördes på ett föredömligt sätt och det framtagna underlaget utgjorde grunden för övriga förbands agerande. Förbandet fick idel lovord av övriga länder.



JAS 39 lufttankar över Medelhavet under Libyeninsatsen, Operation Unified Protector 2011.

Under senare delen av insatsen som varade under april till slutet av oktober 2013 minskades antalet flygplan till fem efter politiskt beslut.

F 17 deltar årligen i övningar av mindre eller större omfattning både som samövningar i Norden eller som övningar i EU:s eller NATO:s regi. Målsättningarna är att gemensamt med andra nationer kunna sättas in i olika operationer. Det är därför viktigt att kunna ledningsorganisation och taktik för de förband som man skall samverka med. 2013 genomfördes bland andra övning Red Flag i Nevada.

Garnisonen - mot samma mål

1987 stationerades Marinens 13. Hkpdiv på F 17. 1998 sammanfördes Försvarets helikoptrar till den nyuppsatta

helikopterflottiljen (Hkpflj) i Linköping. 13. Hkpdiv omdöptes därvid till 3. Hkpbat.

Detta kan sägas vara inledningen till tankar om bildandet av en Ronneby garnison, avseende informationsutbyte, samverkans- och stödformer mellan enheter verksamma inom F 17 flottilj område.



HKP 10 B ur 3. Hkpskv (fd Hkpbat) på ISAF-uppdrag (sjuktransporter) i Afghanistan 2011.

I enlighet med försvarsbeslut FB 04 inrättades 2005, en garnisonsenhet i F17 flottiljorganisation med uppgift att samordna information samt för garnisonen handlägga miljö-, fastighets- och övnings-/skjutfältsfrågor.

Inom Ronneby garnisonen verkar F 17, 3.Hkpskv, Sjöfartsverket, Försvarets materiellogistik (FMLOG), Försvarets materielverk (FMV), materielsystemkontor (MSK flyg) Luftfartsverket (Lfv) och Fortifikationsverket (FortV) samt civila företag för fastighetsskötsel, bevakning och kök/matsservering.

F 17 och 3. Hkpskv samt Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsenhet är utbildnings-/övnings-/insatsförband medan övriga enheter i garnisonen lämnar produktionsstöd.

Chefen F 17 är tillika garnisonschef med samordningsansvar för den totala verksamheten.

Sammanställt av redaktionskommittén
*Herbert Lindblom, Gunnar Mossberg,
Boo-Walter Eriksson, Mats Svensson och
Bengt A Andersson*

Bilder: Försvaretsmakten F17 arkiv

Krigsflygplan på F 17

B 3, Junkers Ju 86, 1944-1947

Spännvidd / Längd: 22.6 m / 17,86 m
Motorer: 2 st Nohab My 9 cyl stjärnmotor.
Beväpning: Torped, minor, bomber
Antal på F 17: 28 B 3, 1946



T/B 18B, 1947-1956

Spännvidd / Längd: 17.4 m / 13.23 m
Motorer: 2 st DB 605B 12 cyl V-motorer
Beväpning: Torped, 20 mm akan, raketer
Antal på F 17: 49 T/B 18B sommaren 1949



A 32A Lansen, 1956-1975

Spännvidd / Längd: 13.00 m / 14.94 m
Motor: RM 5A
Beväpning: Akan, bomber, raketer, robot
Antal på F 17: ca 40 A 32A mer än 10 år



J 35F Draken, 1973-1981

Spännvidd / Längd: 9.4 m / 15.3 m
Motor: RM 6C
Beväpning: Akan, raketer, robotar
Antal på F 17: 33 J 35F



SF/SH 37 Viggen 1978-1993

Spännvidd / Längd: 10.60 m / 16.50 m
Motor: RM 8A
Beväpning: Robotar
Antal på F 17: 13 SH, 8 SF



JA 37 Viggen, 1981-2002

Spännvidd / Längd: 10.60 m / 16.43 m
Motor: RM 8B
Beväpning: Akan, robotar, raketer
Antal på F 17: över 80 olika JA 37



JAS 39 Gripen, 2002-

Spännvidd / Längd: 8.4 m / 14.8 m
Motor: RM 12
Beväpning: Akan, robotar, bombkapsel.
Antal på F 17: ca 40 JAS 39



FÖRENINGSSIDORNA

HERBERT LINDBLOM & BOO-WALTER ERIKSSON

C F17 kvartalsgenomgång, oktober 2013

Tisdag förmiddag den 22 oktober inbjöds till C F 17 kvartalsgenomgång. Öv Nagy underströk vikten av direktkommunikation med information, orienteringar och frågor. F 17 löser sina uppgifter och det går fortsatt bra för oss på F 17. Samtliga förband har minskad ekonomi men F 17 har klarat sig relativt väl.

Främsta utmaningar är;

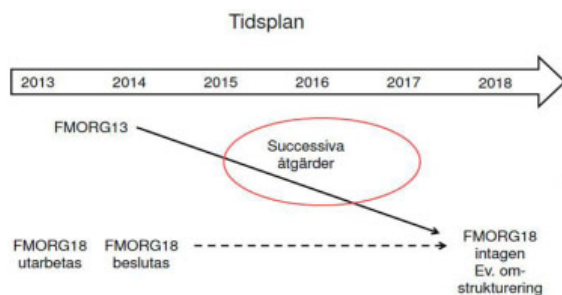
- tillgången på flygplan är knapp
- personalvakanser finns och
- fortsatt utbildning av nyanställda är krävande.

Flottiljen är hårt utnyttjad i övningsverksamheten, både nationellt och internationellt, därtill kommer ökad incidentberedskap, högvakt vid Stockholm slott med mera.

Stöd till internationella insatser i Afghanistan och Adenviken fortsätter. Insats FM01 i Mali vilar (R 30 tom 30 nov), kan istället bli någon annan insats i Afrika.

Övnings- och utbildningsverksamheten fortsätter 2014 i stort som tidigare, dock med reducerad förmåga pga begränsningar i ekonomi och bemanning. Förberedelser och utbildning inför NBG 15 (Nordic Battlegroup 2015) tillkommer.

Org 13 fungerar hyggligt, dock med dubbla staber i stabsenhet och basbat. Faktisk organisation och PRIO hänger inte ihop, därtill en del kvarstående problem i uppgifter från PROD/INS i Högkvarteret.

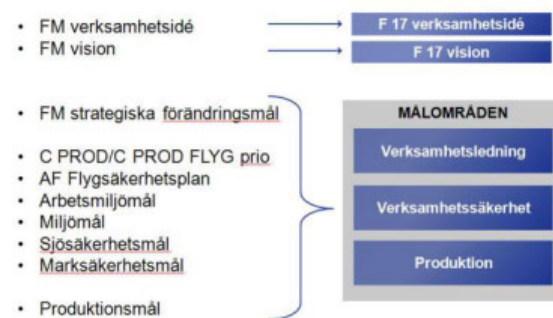


* Förbandschefer kommer att vara delaktiga i det fortsatta arbetet

Arbetet i regeringsbeslut, Rb 5

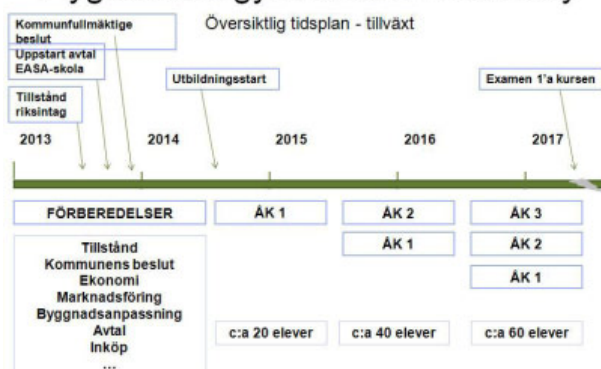
Arbetet i regeringsbeslut, Rb5 fortsätter med kvalitetssäkring enligt tidsplan i två steg; 1) konsekvenser av Rb5 reduktioner och 2) samordnat i FV-förbanden av successiva åtgärder 2015-17.

Det långsiktiga förbättringsarbetet fortsätter med målstyrning, analyser och implementering. SLOT (mätmetod och processverktyg för bättre arbetsmiljö) uppfattas positivt med fokus på lösningar men kräver hårt arbete. Viss trötthet mot enkäter kan märkas, svårt samla grupper på vissa håll.



Flygtekniskt gymnasium i Ronneby planeras starta upp höstterminen 2014, med internat i Kallinge och lokaler inom garnisonen samt allmänna läroämnen i Knut Hahn skolan.

Flygtekniskt gymnasium i Ronneby



Ronnebypaketet. Arbetet med att kvalitetssäkra alla objekt tar sin tid, därefter sker upphandling. Byggordningen planeras bli:

1. TL-torn
2. Infrastruktur
3. Incident- och transportplattor
4. Drivmedelsanläggning
5. Helikopterhangar (H93)
6. JAS-ramper.

Avslutningsvis presenterade Gustav Åkerman det nya soldathemmets lokaler i Sleipner. Soldathemmet förklarades invigt denna dag, den 22 okt.

Bemanning finns under mån- och onsdag mellan 14-21, övriga dagar tis, tors och fre 8-16. Lokalerna är för övrigt öppna alla tider på dygnet.

F17 finns med på Facebook och Instagram. Kent Löving informerade om detta och uppmanade till att skicka in bilder över verksamheter och händelser till F 17/Info.

HL

Studiebesök vid marinens dykcenter

Torsdag eftermiddag den 24 oktober hade vi nöjet att besöka Försvarets nya Dyk- och Navalmedicinska Centrum (FM DNC) på marinbasen i Karlskrona.



Det var god uppslutning vid besöket på FM DNC

Kk Magnus Claesson, chefen för FM DNC tog emot, lotsade oss runt och berättade. Beslut om att bygga nytt dykcenter togs 2004. Den nya anläggningen är fyra år gammal och byggd på den gamla reningsverkstomten på Lindholmen. De gamla reningsbassängerna är ombyggda till dykbassänger och ingår i det nya centret.

Nu erbjuds dykutbildning och övningsverksamhet för hela Försvaretsmakten (FM).



Magnus Claesson hälsar välkommen och informerar om besöksprogrammet. I höger bildkant skymtar ett konstverk, över hjälmdykarna, bestat av Statens konstråd 2011.

Marinen är, inte oväntat, största användare och flygvapnet får sina flygbärgningsdykare utbildade här. Utbildningsomfånget är ca 500 elever per år omfattande alla kategorier. Certifiering av alla FM dykare sker här.



Genomgång av dykarnas uppgifter och träning.

I anläggningen finns en inomhusbassäng, 6 meter djup, för grundläggande utbildning samt allmän dykträning, ex att hålla djupet nära botten utan att gå emot.

Magnus berättade vidare om dykarnas olika utrustningar och arbetsuppgifter, för hjälmdykare, röjdykare och attackdykare. Människans fysiska förutsättningar att vara på större djup med avseende på tidsrymd och luftmängd gicks också igenom. Luft används ned till 40 meter, på större djup sker inblandning av syre eller helium.

Torn för övning i nöduppstigning från 18 meters djup finns, sedan 2009 det enda i Sverige, där all ubåtsbesättning övas.



I tryckkammaren kan varierande djup och temperatur simuleras - ned till 160 meters djup under ishavs- till tropiska vattentemperaturer. Kontroll- och övervakningssystemet är helt automatiserat.

På platsen finns tryckkammare för medicinska räddningsåtgärder och behandlingar samt olika forskningsuppdrag. Landstinget har tillgång till kammaren vid vårdfall som kräver högre tryck än omgivande atmosfär. Polisen sänder även materiel för kontroll vid utredningar av dykolyckor med omkomna.

I mängden arbetsuppgifter finns även utveckling och tester av olika dykarmateriel.



I hamnen kunde vi se HMS Belos ligga, hjälpdykfartyg vid främst ubåtsräddning.

Vårt gemensamma tack till marinens dykcenter och ett särskilt tack till Magnus för väl genomförda, intressanta och lärorika visningar och genomgångar.

Besöket i Karlskrona avslutades med en enklare måltid i matsalen på anrika Bataljon af Trolle.

HL

C F 17 helårsgenomgång 2013

Fredag förmiddag den 6 december var det samling i H47 för C F 17 sammanfattande verksamhetsgenomgång 2013, under medverkan av Hemvärnets musikkår.

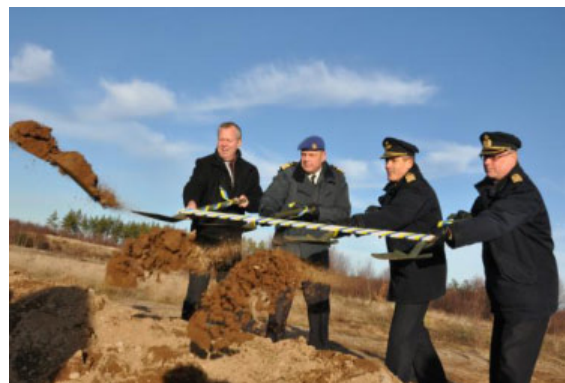
C F 17 öv Nagy inledde med att sammanfatta året som gått. F 17 har löst flertalet kvalificerade uppgifter och deltagit i såväl nationella som internationella övningar med mycket bra resultat. Krigsförbanden har dock inte nått sina målsättningar främst på grund av mängden bemanningsuppdrag samt brist på UE/RD.

Rekrytutbildning, GMU, har genomförts i tre omgångar samt högvakt i Stockholm vid två tillfällen. Stöd till internationella insatser i Afghanistan och Adenviken samt beredduppgift till Mali är andra exempel på verksamhet som genomförts.

Vidare nämndes att den nya organisationen i FM Org 13 innebär stora förändringar i organisation och arbetssätt.

Kasernerna har rustats upp och utnyttjandet något förändrats. Byggnationen i Ronneby-paketet har påbörjats, första spadtaget togs den 2 dec.

Byggnation för att ta emot teknisk gymnasium i Ronneby - Kallinge har inletts.



Första spadtaget i Ronnebypaketet, den 2 dec 2013. Fr v Ronald Ringtun FortV, Magnus Westerlund C Hkpflj, Gabor Nagy C F17 och Peter Glimvall Lokalplaneringsenhet Syd.

Ronneby garnison med nu påbörjade nybyggnationer samt renoveringar av befintligt fastighetsbestånd, och med stor del stridsflyg och helikoptrar, är på väg att bli den största plattformen i flygvapnet.

C F 17 nämnde även den nyligen lämnade utredningen om flygverkstäderna, vilken omsatts i FMV inriktningsbeslut för 2014, innebärande att F17 blir utan flygverkstad. FMV har av regeringen erhållit uppdrag att genomföra förändringar i logistiken för att frigöra medel för FM operativa verksamhet. Totalt ska 215 mkr sparas och flygverkstadskapaciteten är en del av detta.

F17 har hittills inte varit med i utredningen och avser ta upp beslutet för belysning och kompletteringar inför det slutliga ställningstagandet som väntas komma under våren 2014.

Stf flottiljchefen, övlt Liljegen, fortsatte sedan med att redovisa planerad verksamhet för 2014.

Utbildnings- och övningsverksamheterna fortsätter som tidigare. Fbasbat genomför KFÖ, krigsförbandsövning. Incidentberedskapen, jakt och spaning, är fortsatt omfattande. F17 sätter upp förband i battlegroup 2015 - sfdiv JAS 39, uhkomp, fbas-komp och fbasjägare - totalt 88 man. Enheterna ska kunna ingå i NBG 15 (Nordic Battlegroup) eller NATO stridsgrupp NRF 15 (Nato Response Forces).

Stridsgrupperna har 10 dagars beredskap (R 10) under första halvåret 2015.

C F17 vision är att flottiljen och dess krigsförband ska vara ledande och respekterade vid beredskap och insatser.

Kn Fritzdorf redovisade projektet om långsiktigt förbättringsarbete, som nu är inne på det andra året. Tillgängliga resurser tillvaratas på bästa sätt för att nå uppsatta mål.

MÅLOMRADE	MÅL
Verksamhetsledning	Uppgifter är balanserade över tiden utifrån tillgängliga resurser
Verksamhetssäkerhet	I F 17 verksamhet ska ingen dödas eller skadas allvarigt. Antalet skador och allvariga tillbud ska minska och ingen allvarig skada på egendom eller yttre miljö ska orsakas.
Produktion	Krigsförbandens förmågekrav är uppnådda och övriga avtalade produktionsuppdrag levereras i utsatt tid med efterfrågat resultat med beaktande av gällande regelverk.

Uppföljning av projektet sker en gång per år i hela FM. Undersökningen av olika hälsoindikatorer sker en gång per kvartal men omfattar då endast fyra förband, däribland F 17.



Det hälsofrämjande arbetet i SLOT (psykosocial arbetsmiljö) fortsätter med implementering under 2014. Bland framgångsfaktorer nämndes

- relevanta frågor i workshop (arbetsgrupp)
- integrering i befintliga strukturer
- engagemang
- uthållighet

Kn Magnus Johansson berättade om verksamheten vid ME 03 i Adenviken under sommaren 2013, EU NAVFOR Operation Atalanta. Marinens fartyg HMS Carlskrona med två fartygsbaserade Hkp 15 hade till uppgift att skydda mot pirater, de fartyg som transporterar mat och förnödenheter till Somalia för FN i World Food Program. F 17 hade uppgiften att upprätta och drift-hålla den sambandstekniska infrastrukturen, i form av kommunikationsnät flygbas (Komnät Fbas) för de stödsystem som logistiken i Djibouti utnyttjade. Arbetsplatsen var på en fransk flygbas i området och uppgiften var att hålla lednings- och sambandssystem, inklusive strömförsörjning, operativa för logistikstödenheten (National Support Element) som bl a innehöll servicepersonal för helikoptrarna.

Många nationers enheter fanns på plats och olika sambandssystem ställde krav på samverkan. Väder och ökenvindar, från

häftiga skyfall till höga dagstemperaturer gjorde bland annat vård- och tillsynsarbetet av materielen svårt och tidsödande.



Telekommunikationscontainern under solskydd på Camp Arieanne tillsammans med FM Satkom – länken hem till Sverige.

1. serg Johan Ljungqvist-Bonin berättade från sin tjänst som driftledare i förbandet SAE ISAF UH 60 med basering på Camp Marmal i norra Afghanistan.

Missionen med HKP 16, Black Hawk, inleddes i april 2013 och avlöste tidigare HKP 10. Den löper över tre år.

Uppgiften är Medevac (sjuktransport). Uppträdandet är i stort som tidigare. Man flyger i rote ända fram till platsen för händelsen, där den ena hkp hämtar skadad personal medan den andra skyddar och är beredd att understödja från luften.

HKP 16 har fyra mans besättning; två piloter, en tekniker och en uppdragspecialist. I Medevac-helikoptern tillkommer läkare och sjuksköterska.

Som en del i årsgenomgången ingick utdelning av NOR (för nit och redlighet i rikets tjänst) samt ett nyinstiftat diplom för under året utförda "Hedervärda insatser".

Avslutningsvis tackade C F 17 för väl genomförda insatser. Var stolt över att vara en medarbetare på F 17, det är jag.

HL

C F17 kvartalsgenomgång, mars 2014

Torsdag förmiddag den 6 mars inbjöds till kvartalsgenomgång som tf flottiljchef övlt Magnus Liljegren höll.

Öv Gabor Nagy lämnade F 17 den 31 jan 2014 och ny flottiljchef är ännu inte utsedd.

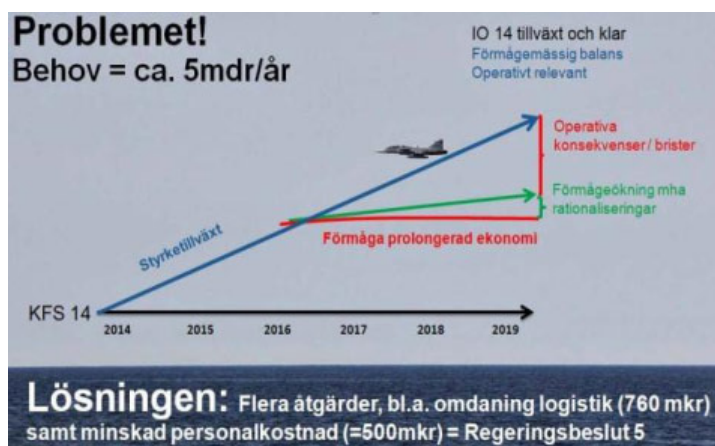
FM redovisar bra verksamhet 2013 men ekonomin går över med 208 milj, vilket ska återbetalas under kommande år.

Anledningen till flottiljverkstadens nedläggning finns i ett besparingstryck inom FMV om 215 milj som ska överföras till det operativa systemet. Flottiljverkstaden behövs och protester finns men beslutet är fattat. Avvecklingen sker i två steg 2014 och 2015.

Flygtekniskt gymnasium i Ronneby påbörjas hösten 2014. Utbildningen sker i Knut Hahn skolan och H 81 på F 17.

Projektet FM Vind (medarbetarundersökning) fortsätter och konkreta åtgärder är till F 17 fördel. Bl a berörs målbilder ur ett medarbetarperspektiv, samt lednings- och administrationsfrågor. F 17 ska leverera operativ effekt. Alla behövs – ingen kan undvaras. FM vision är att krigsförbandens verksamhet ska synas och respekteras i Sverige och utomlands.

Det långsiktiga förbättringsarbetet i SLOT (psykosocial arbetsmiljö) fortsätter. Olika grupparbeten ska vara klara före semestern. Minst två förbättringar per enhet ska vara genomförda till 31 dec 2014.



Ambitionerna i insatsorganisation IO 14 måste omprövas.

Arbetet med FM Org 18 fortsätter. Problemet är att det fattas pengar, ca 5 mdr/år. I Rb 5 åläggs FM att spara 5 milj i personalkostnader till 2019. Brister i FM Org 13 behöver åtgärdas. ÖB öppnar upp i budget-

underlaget som fått framflyttad tid för inlämning till 30 maj. Långsiktighet, helhetstänkande och tydligare ledningsförhållanden eftersträvas. Förmågan ska minst motsvara IO 14, med beaktande av 60 JAS 39E samt rationaliseringar på 109 befattningar.

FM Org 18 ska innehålla en målbild för FV och vara intagen 2018-01-01. Basorg går mot krigsorg och fasta bataljoner blir rörliga. Grundförslag i FV är att flottiljen blir krigsförband där OrgE (fljch) är krigsförbandschef.



Arbetsordning inför ÖB beslut om FM Org 18.

Avslutningsvis lämnade tillförordnade flottiljchefen övlt Magnus Liljegren en rapport från ÖB chefsmöte i februari.

Vi lever i en föränderlig värld och FM måste vara flexibel.

IO 14 förmågor är rätt dimensionerade.

Fokus ska ligga på jämställdhet och värnpliktssyndromet måste bort.

Materielkostnaderna måste hållas nere, vårda den materiel vi har.

Rekryteringarna går bra, men vi måste minska avgångarna.

HL

Kamratföreningen årsmöte 2014

Den 20 mars 2014 genomförde kamratföreningen sitt årsmöte, det 35:e i ordningen, i F 17 aula. 50-talet medlemmar hade hört sammat kallelsen.

Styrelseordföranden Benny Hellström valdes att leda årsmötesförhandlingarna.

Mötet kunde konstatera att medlemsantal och verksamhet ligger stabilt på tidigare års nivå. Ekonomin är god, men vissa kostnadsökningar kan förutses. Styrelsen föreslog därför en höjning av årsavgiften till 100/50 kr från 2015, vilket årsmötet beslutade.

Till ny föreningsordförande valdes tf fljch övlt Magnus Liljegren. Avgående fljch öv Nagy tjänstgör sedan den 1 febr i HKV och har i annat sammanhang framfört tack för en fin tid och ett gott samarbete på F 17 och i kamratföreningen. Vid val till styrelse och föreningsfunktionärer blev det omval på alla poster vars mandattid utgått.

Försvarsupplysning

Efter årsmötet följde i vanlig ordning försvarsupplysning som tf stf fljch övlt Magnus Fransson höll.

Magnus berättade om F 17 i centrum – om uppgifter, verksamheter och resultat. I detta inkluderas rekrytutbildningen i Kvarn samt att hålla flygbaserna i Linköping, Visby och Hagshult (övningsbas) operativa. Produktionsstöd lämnas till helikopterverksamheten (3. Hkpskv), Svedavia och Sjöfartsverket.

Bland stora uppgifter som är på gång nämndes följande:

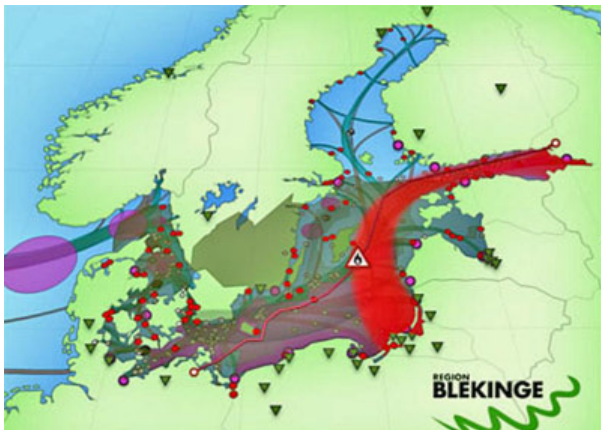
Organisation och övning av flygvapen-delarna i NBG 15 (Nordic Battlegroup) och NRF (Nato Response Forces). F 17 enheter ska kunna ingå i antingen den ena eller den andra stridsgruppen ovan. Flygtekniskt gymnasium med den tekniska utbildningen startar upp i H81 från höstterminen 2014. Arbetet med FM Org 18 fortsätter.

Byggnationerna i Ronnebypaketet är igång. Här nämnda verksamheter har till del även beskrivits på föregående föreningsidor. Därtill kommer F 17 70-års jubileum med FV huvudflygdag. Temat för flygdagen är – i går, i dag och i framtiden. Programmet omfattar 44 aktörer och den sammanlagda tiden i luften för flyguppvisningen blir 5 tim 30 min.

Varför finns F 17?

Östersjön är ett stort ekonomiskt område med omfattande handelssjöfart samt gasleveranser i pipelines på sjöbotten. De ryska militära styrkorna växer snabbt och nya vapensystem, modernt stridsflyg och ballistiska kortdistansrobotar har uppmärksamats. Sjövägen mellan S:t Petersburg och Kaliningrad är strategiskt viktig. Övningsverksamhet med styrkor upp till 160 000 man har omskrivits.

Ryska påskövningen 2013 mot södra Sveriges ostkust (då incidentjakt startade från Baltikum men inte från Sverige) är vida omskriven och diskuterad.



Östersjön är ett ekonomiskt viktigt område med omfattande sjöfart samt pipeline för gasleveranser. Området utgör också en militär övningszon för flyg och marina enheter. Ryskt militär upprustning skapar nytt försvarsklimat.

Uppdraget är klart och otvetydigt. Svenska hävda landets integritet och oberoende. F 17 övningsområden täcker hela södra Östersjön, inklusive Gotland, och närvaro av svenskt jakt- och spaningsflyg finns dagligen. Helikoptrar från 3. Hkpskv finns i samma område. Därutöver beordras särskild incidentberedskap, jakt och/eller spaning, företrädesvis med basering på Ronneby eller Visby.

Kvällen avslutades som traditionen påbjuder, med ärtmiddag och kamratlig samvaro i matsal Sleipner. Matsalen är som bekant samlingsplats för flottiljens och kamratföreningarnas information m m vid t ex veteran- och anhörigträffar.

HL

Jaktviggen i luften igen



JA 37, nr 440 (pelarviggen). Foto Emil Lindberg

Den 24 maj invigs en Jaktviggen, flygplan JA 37, som monterats på en pelare i Sörbyområdet med anslutning till E22 och riksväg 27. Alla är välkomna.

Jaktviggen flög på F 17 under åren 1981-2002 då den ersattes av JAS 39 Gripen. Flygplanen skrotades med undantag av bland andra individ 440 som ställdes undan för att om möjligt bevaras till eftervärlden. Flottiljchefen hemställde 2006 om detta hos Högkvarteret, som beslöt ”att flygplanet tilldelas F 17 förbandsmuseum och nyttjas för uppsättande av monument som minne av 37-epoken vid förbandet.”

Flygplanet hade då en flygtid på 1420 timmar och hade modifierats till JA 37D-standard.

Flygplanet hade redan demonterats i Halmstad och delarna sändes till F 17 flottiljverkstad, där man monterade ihop planet och målade det med mer väderbeständig färg. I avvaktan på eventuell montering på pelare har flygplanet sedan pysslats om av några flygtekniker vid 1. flygunderhållskompaniet.

Ett medborgarförslag inlämnades till Ronneby kommun 2011 av Boo-Walter Eriksson. Det behandlades i den politiska processen och i början av 2014 gavs kommunförvaltningen och fastighetsbolaget ABRI i uppdrag att sätta upp flygplanet i Sörbyområdet.

Det blir en fin present till F 17 som i år firar sitt 70-årsjubileum.

B-WE



Flygvapnets flygdag F 17

1 juni 2014

Grindarna öppnar kl 0930 och stänges kl 1815.

Medlemmar, veteraner och anhöriga inbjuds att närvara vid genrep lördagen den 31 maj

Programmet är preliminärt. För dagsaktuellt program hänvisas till hemsidan www.f17-flygdag2014.se

Flygdagen inleds med bl a modellflyg från Karlskrona/Ronneby modellflygklubb.

Block 1 ca kl 1000—1300

SK 12

Tiger Moth

Team 50

Rote J 28 Vampire

Rote Helikopter 5

Rote Helikopter 6

SK 61 Bulldog

J 34 Hawker Hunter

T 28 Trojan

Uppvisning av SAR-helikopter

Rote Piper Club

B 17 (eventuellt)

Stridsscenario

Block 2 ca kl 1330—1700

”Luftstrid” med Tummelisa

Segelflyguppvisning

Sukhoi 26

3 (4) grupp SK 16

J 29 Tunnan

Spitfire MK XVI

P 51 Mustang

A 26 Invader

Catalina

Helikopter 10, 14, 15 och 16

AJ 37 Viggen

F 16, Danmark (ej bekräftad)

Eurofighter Typhoon, England (ej bekräftad)

F 18 Hornet, Schweiz

JAS 39 Gripen, solouppvisning

Vi vet att det är många som har en personlig upplevelse från tiden på F17.

På flygdagen kommer F 17 kamratförening att ha en ”intervjuhörna” där du får möjligheten att berätta om dina upplevelser på F 17. Det kan vara en enstaka händelse eller dina erfarenheter av att arbeta på flottiljen. Vad du minns från din värnplikt är också intressant. Syftet är att dokumentera och bevara delar av F17:s historia ur den personliga aspekten. Du som vill dela med dig, sök upp F17 kamratförening vid utställningen i Hangar 83 på flygdagen.



Berättarbild från 1964