



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2015



Foto: Emil Lindberg

Ur innehållet:

**Flottiljverkstaden
Flygbasjägare
KC-tjänst krigsbas
Blekinge bataljon
Äventyrlig flygning**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2015. Årgång 10.

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

Omslagsbilden visar JA 37 som startar från Kostabasen (fält 87) i samband med en slutövning för värnpliktiga 1998.
Foto: Emil Lindberg

Bli medlem i F 17 kamratförening

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

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

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 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar !

När jag skriver dessa rader är det den sista dagen i mars. Vintern har passerat utan någon större kyla eller mängder av snö. I mitt tycke en ganska behaglig vinter. Men idag, snön vräker ner utanför mitt fönster. Kanske typiskt svenskt vårväder? Nu hoppas jag bara på en klar förbättring till påsk.

Enligt kamratföreningens stadgar ska vi vara anslutna till SMKR, Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund. Högkvarteret har sedan något år tecknat avtal med SMKR och några andra "kamratstödande organisationer" om bland annat ekonomiskt stöd. I gengäld ska organisationerna medverka med stöd till utlandstjänstgörande och deras familjer. Med anledning av detta har kamratföreningen skrivit ett avtal med C F17 angående våra förpliktelser mot flottiljen. Avtalet innehåller också vilket stöd flottiljen ska ge kamratföreningen. Bland annat ekonomiska ramar. Vi har tex åtagit oss att digitalisera foton, vårda och visa traditionsrummet, ställa upp för kamratstödande åtgärder mm. Exempel på det senaste är att föreningen medverkade vid en anhörigträff avseende NBG 15 i slutet av mars.

Att föreningen nu har ett formellt avtal med C F17 betyder att flottiljchefen inte längre kan vara kan vara ordförande. Flottiljchefen hamnar i en jävsituation. Av den anledningen föreslog styrelsen årsmötet en förändring av stadgarna. Årsmötet genomfördes den 26 mars på F17, med drygt 50 medlemmar närvarande.

Styrelsens förslag, som antogs av mötesdeltagarna, innebär i korthet att föreningen ska ledas av ordförande och en styrelse. Benämningen styrelseordförande stryks ur stadgarna. Ordförande ska väljas för två år, mot tidigare ett år. Dessa stadgeändringar torde i verkligheten inte innebära några ändringar i det dagliga arbetet. Årsmötet beslutade dessutom att reducera antalet revisorer respektive ledamöter i valberedningen, från tre till två. En motion hade kommit in från två medlemmar. Förslaget innebar att Boo Walter Eriksson skulle utnämnas till hedersmedlem. Motionen som var välmotiverad, hade behandlats av styrelsen, som tillstyrkt den. Årsmötet antog enhälligt att Boo-Walter skulle utses till hedersmedlem. Grattis Boo-Walter.

Efter de sedvanliga årsmötesförhandlingarna, berättade stf C F 17, övlt Anders Carlsson om aktuella frågor, som berör F17 och garnisonen. Som exempel nämndes, ny infrastruktur i norra flottiljområdet, nytt flygledartorn, ny helikopterhangar med "plattor" mm. Förmodligen även vissa ändringar av flottiljens organisation. Eller som Anders uttryckte det: "Det är mycket på gång".

Det nya tornet är byggnadsmässigt färdigt. För närvarande pågår installationsarbeten. Under senare hösten kommer verksamheten ledas parallellt, under utvärderingsfasen, mellan de två tornen. Framåt jultid kommer flygledningen helt och hållet ske från den nya byggnaden. Kamratföreningen har fått ett löfte att under hösten genomföra ett studiebesök i det nya tornet. När detta blir aktuellt återkommer vi naturligtvis.

Under våren har det hänt en del. Årsmöte, invigning av traditionsrummet, studiebesök och föreläsning på F17 samt traditionsenlig resa. Denna gång till Goslar i Tyskland.

Avslutningsvis vill jag önska er alla en varm och skön sommar med mycket sol och eventuella bad.

Vi hörs till hösten.

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



F 17-vänner och kamrater i kamratföreningen!

Nu har jag i olika sammanhang träffat flera av Er medlemmar i kamratföreningen på F 17 och medlemmar ur våra grannföreningar från F 5, 10 och 12 som vi också stödjer och samarbetar med. Det slår mig vilken kraft, engagemang och vad mycket kunskap som finns bland Er. Jag tror att vi ytterligare kan utveckla vår samverkan och att ett utvecklat samarbete kan bli till glädje för alla parter. Uppbyggnaden av traditionsrummet och det stöd F 17 får med att scanna in bildarkivet är exempel på detta. Det finns säkert fler områden vi i framtiden kan få stöd av våra kamratföreningar för att genomföra. Traditionsrummet håller nu på att färdigställas och det blir verkligen fint och kommer att på ett utomordentligt sätt att visa upp F 17 och dess historia. Stort tack till alla Er som lagt ner mycket arbete på detta. Projektet hade inte varit möjligt utan Er kunskap och Er arbetsinsats.

Vår omvärld är tyvärr i negativ förändring och det påverkar oss alla, inte minst verksamheten på F 17. Intresset för vårt närområde har ökat markant och det råder intensiv verksamhet i Östersjön.

Incidentberedskapen är nu minst i paritet med den vi hade på 80-talet, ni som var med då vet vad jag menar. Vi märker också ett ökat intresse för vår verksamhet från andra makter. Till detta skall läggas ett terror-

hot vi tidigare inte har varit vana vid att behöva ta hänsyn till.

Denna omvärldsförändring har inneburit att vi på F 17 har tvingats att genomföra ett antal åtgärder, några av dem är knutna till att skärpa säkerhetsskyddet. Tyvärr innebär ett skärpt skydd att det kan komma att uppfattas som att vi gör oss än mer svårtilgängliga för samhället utanför grindarna. Så vill vi inte att det ska uppfattas, men vi kommer bland annat att tvingas kraftigt reducera antalet passerbevis. Idag finns alldeles för många i omlopp tillhörande bland annat entreprenörer och tidigare anställda. Till idag har vi haft en policy att tidigare anställda erhållit ett passerbevis. Det har inte spelat någon roll om du varit anställd 6 månader eller 40 år eftersom vi inte kan göra skillnad på individer. Detta kommer nu att upphöra och vi kommer i stället att genomföra registerkontroll på kamratföreningens styrelse och ett fåtal till som ofta vistas på flottiljen. Övriga blir hänvisade till att genom besöksanmälan besöka oss.

Veteraner som vill till soldathemmet kommer att kunna få besöksanmälan via soldathemsförbundet.

Kamratföreningens styrelse kommer att kunna ordna besöksanmälan och vara besöksmottagare. Självklart kan man göra det samma via sin gamla arbetsplats. Jag vill verkligen framhålla att alla tidigare kollegor är lika välkomna som ni är idag, det kommer dock behövas en besöksanmälan och en mottagare.

Omvärldsläget har som sagt fört med sig fler uppgifter. Några av de mer positiva effekterna är att samövning med andra nationer underlättas. Detta beroende på att just nu baserar många olika nationer i Polen och Baltikum. Därför genomför vi nu bilaterala övningar i våra ordinarie övningsområden med många olika nationer. Ömsesidigt bra utbyte som bland annat ger eleverna på divisionerna tillgång till kvalificerade målresurser.

Vi har precis haft inryckning för våra GMU soldater. Utöver den rena militära utbildningen är det extra viktigt att de får en positiv bild av Försvarmakten nu när vi mer än under värnpliktstiden är beroende av att de stannar och blir våra framtida kollegor. Jag vet att flygbasbataljonen tar hand om dem på bästa sätt och huvuddelen kommer att fortsätta sin befattningsutbildning hos oss.

Vi har de senaste veckorna varit en del på Vidsel och genomfört skjut- och lågflygkampanjer, vädret har varit bra och utbytet det samma. Nu drar vårens övningsserie igång och övningarna kommer på ett pärlband. Bland annat kan nämnas Combined Joint Staff Exercise som är en kvalificerad stabsövning med flera deltagare från F 17. Palnatoke en bra och återkommande övning för våra jägare.

Lion Effort en övning mellan ”Gripenländerna” som i år genomförs i Tjeckien. Arctic Challenge Exercise, Europas största flygövning som genomförs i F 21 regi på Nordkalotten, vi baserar i Rovaniemi. Strax innan semestern genomförs Baltops en kombinerad marin- och flygövning som genomförs i Östersjön.

Flottiljen har nu blivit en byggarbetsplats och det går att se hur ”Ronnebypaketet” växer fram. Det innebär en del friktioner och för närvarande måste man köra via Skogsvägen för att ta sig från kanslihuset till flygenheten och räddningsstationen, men det är ganska angenäma problem.

Parallellt med alla dessa verksamheter som bygger operativ effekt i våra krigsförband planerar vi nu för att inta en ny organisation i Försvarmakten. För Flygvapnets del bygger det på att flottiljerna blir krigsförband och organiseras mycket likt hur vi var organiserade tidigare, med en bas, flyg och flygunderhållsenhet. Exakt hur organisationen kommer att se ut är beroende av politiska beslut och vi hoppas att försvarspropositionen som kommer i slutet av april kan ge de sista nödvändiga ingångsvärdena.

Vad försvarspropositionen kommer att innebära för organisationen på F 17 och Flygvapnet i övrigt får jag återkomma till i ett senare nummer.

F 17 är nu under stark utveckling, våra krigsförband levererar efterfrågad operativ effekt hela tiden och jag är mer än stolt över att få vara en av alla viktiga kuggar i maskineriet på F 17.

Återigen tack för ett gott samarbete och ett bra stöd, ha en skön vår och sommar!

Lars Bergström
Flottilj-/garnisonschef

F 17 flottiljverkstad i förändringstider



Flottiljverkstaden efter invigningen 1945.

För att flygförbanden skall kunna ha hög insatsberedskap och verka med hög flygsäkerhet krävs att reparationer, underhåll och modifieringar av flygplan och utrustningar kontinuerligt kan ske både på lokal nivå och på central nivå. Allt sedan F 17 sattes upp 1944 har det funnits en flottiljverkstad med hög kompetens att göra detta och det har under alla år varit huvuduppgiften för verkstaden. Stora förändringar har aviserats genom beslut av FMV att lägga ned flottiljverkstaden 2015. Denna artikel och ytterligare en i nästa nummer av Bredåkrabladet belyser och dokumenterar den drygt 70-åriga verksamheten. Del 1. Del två belyser även sidoverkstädernas verksamhet.

Embryot till flottiljverkstad bestod 1944 av fristående funktioner där flygplanens verkstad bestod av några hyvelbänkar och verktyg i dåvarande instruktionsverkstaden. Vidare fanns bl a vapenförråd, flygunderhållsförråd, bilverkstad och ett sadelmakeri för kanvasreparationer av bl a vingarna på flygplan Storch (S 14). Respektive avdelning leddes av civila verkmästare och militära flygplan - vapenmästare. Alla verkstäderna slogs samman till en flottiljverkstad 1945.

Den första flottiljverkstaden invigdes med pompa och ståt, samtidigt som flottiljen genomförde sin första flygdag, den 30 september 1945. Bl a blev det fyrverkeri samt dans på verkstadens trä-

golv. B 3 var det första flygplanet på F17 och flygdirektör Holmgren var den första chefen för avdelning VI och flottiljverkstaden.

Flygverkstaden, byggnad 111, hade en stor verkstadshall som på båda sidor kantades av tegelbyggnader. Den ena var expeditionsbyggnad i två plan och den andra inrymde mindre verkstäder och förråd. Verkstadshallen var konstruerad som hangarerna med bärande system av stålfackverk och hade taklanteriner som släppte in dagsljuset.

En verkstad byggdes för underhåll av torpeder som var huvudbeväpning på flygplanen. I bottenvåningen fanns därför en vattenbassäng för prov av torped-

motorerna efter tillsyn och underhåll. Då ny flygverkstad byggdes 1979 ändrades byggnaden till serviceförråd med expeditioner för intendenturavdelningen.

Impopulär rationalisering

Flygdirektör Holmgren och hans kontrollingenjör, Stig Kernell, bildade vad man kan kalla ett radarpar. Holmgren hade idéerna, och Kernell genomförde dem. De två hade byggt upp ett nytt system för de tillsyner som genomfördes vid divisionerna, så kallad planerad tillsyn. Vapendragare var bl a flygplanmästare Gösta Fogdestam och flygtekniker Ingvar Fransson.

Man rationaliserade också de ofta förekommande modifieringarna av flygplan T/B 18B som angavs på tekniska order och som genomfördes på flottiljverkstaden. Man utförde modifieringarna på ett flygplan per dag under en period om 60 dagar, enligt en rutin som underlättade arbetet för montörerna. Denna ordning stördes emellertid av att man vid divisionerna flög planen utan att ta hänsyn till flygtidsuttag och turordning för modifieringar och tillsyner vid flottiljverkstaden. Detta gjorde att flygplan ibland länge fick stå outnyttjade i väntan på tillsyn eller modifiering.

Flottiljingenjören fann sig då inte i detta. Han vidtog kraftfulla åtgärder, som dock inte godtogs av cheferna för stationsavdelningarna vid divisionerna. Dessa var vana att handla självständigt, och nu fann de sin handlingsfrihet begränsad av "radarparet". Stämningen blev så småningom närmast hätsk. Det gick så långt att stationsavdelningscheferna, med den militante förvaltaren N O Andersson i spetsen tågade upp till flottiljchefen, överste Svenow, och begärde att Holmgren och Kernell skulle avlägsnas från sina befattningar. Flottiljchefen biföll naturligtvis inte deras anhållan.

Stig Kernell, som senare blev överingenjör vid SEEFAB, fick 1954 en gratifikation på 1500 kronor av Kungl.

Maj:t för "arbete utom ordinarie arbetstid under åren 1943-1952 med utformande av en effektivare verkstadsorganisation vid flygflottiljerna".

Att flottiljverkstäderna var bra grogrund för flera framstående personer i svensk industri visar sig då Curt Nicolin tjänstgjort som andre flottiljingenjör vid avdelning VI på F 17.

Ansvarsfördelning av flygunderhållet på olika nivåer

Från början hade flottiljchefen ansvar för alla verksamheter som bedrevs inom flottiljen. Flottiljen tilldelades ett antal flygplan som skulle räcka till att fylla krigsutrustningsbehovet 12 flygplan per division då flygsystemet avvecklades och ersattes med ett modernare. Det innebar att 15-20 flygplan tilldelades ett kompani då det nya flygsystemet tillfördes förbandet. Antalet flygplan över 12 var haverireserv under systemets livstid.

Det dagliga underhållet och A, B, C och D-service utfördes på kompaninivån (A-nivå) och det tyngre det mer omfattande E (200), F(400), G(600) och H-tillsynerna (800 flygtimmar) på flottiljverkstaden, (B-nivån). Det tyngre underhållet för motorer, vapen och apparater gjordes på centrala verkstäder (C-nivån). FMV:Flygplan (Flygplanbyrån) hade det övergripande tekniska ansvaret och utarbetade order och anvisningar Tekniska Order (TO och TOMÅ) för att utföra arbetet.

Flottiljverkstaden ingick i Avdelning VI som leddes av tekniska chefen som var flygingenjörsutbildad. I Avd VI ingick administration, tekniskt kontor med planeringsingenjör och flygingenjör som beredde och utarbetade arbetsorder för de arbeten som skulle utföras på flottiljverkstaden. Det kunde vara reparationer, underhåll av olika utrustningar eller införande av modifieringar av olika slag. Den tekniska utvecklingen pågick kontinuerligt och modifieringarna kunde då bli mycket omfattande.

Ny flygverkstad byggs

Verkstadens uppgifter och utrustningar anpassades till de nya flygsystemen A32, J35 F, SK60, Hkp 3 och 10 alltefter som de tillfördes flottiljen. Med införande av S 37 systemet krävdes ökade verkstadsresurser och 1979 invigdes den nuvarande verkstaden av flygvapenchefen, generallöjtnant Dick Stenberg.



Personalen samlad vid invigningen.

Ytterligare anpassningar gjordes 1981 då JA 37 tillfördes F 17. 2001 var det åter dags för anpassning av flygverkstaden, nu till JAS 39A/B. De första tillsynerna genomfördes i tillfälliga lokaler i den nya 39-hangaren (by 47). Samtidigt som flygplanhall och sidoverkstäder anpassades för JAS 39, byggdes också miljöplats och blästerhall. Invigning av de anpassade lokalerna skedde 2002-11-20.



Personal på avd VI. Chef var flygdirektör Lennart Nordqvist 1981.

Med införande av JAS 39 ställdes även krav på att ett miljörum skulle inrättas på varje flottilj. Detta skedde på F 17 flottiljverkstad 2002 i ett utrymme som normalt används för en tillsyn. Där skulle

av miljöskäl kunna hanteras lagning av komposit, bränslehantering mm på ett säkert sätt.

Utveckling av färgborttagningsmetod och byggande av ny blästrings- och målningsverkstad

F 17 flottiljverkstad har under alla år haft omfattande uppgifter för målning av flygplan. Då J 35J på F 10 i Ängelholm skulle målas från den gröna till den nya grå kamouflagefärgen genomfördes detta på 25 flygplan under åren 1989-1996.

De flygplan JA 37 som levererades från SAAB var under många år omålade och de fick sin målning först efter leverans till förbanden. Efter hand som flygplanen flögs behövde de målas om eller förbättringsmålas. Det var ett miljöfarligt arbete att med skarpa lösningsmedel ta bort gammal färg samt måla om dem med ny. Man sökte därför nya metoder för detta. Vid ett av de första försöken med sodablästring av en Viggen visade det sig att medlet trängde in i flygplanskroppen och följden blev ett omfattande efterarbete med rengöring av känsliga detaljer för att undvika korrosion. Därefter övergavs metoden.



Mikael Polin och blästrare från Norclean genomför praktiskt prov med Armex sodablästring på en AJ 37 Viggen. Förefaller inte vara särskilt miljövänlig.

De nya hårdare miljökraven samt användning av kompositmaterial i flygplanen drev på utvecklingen av nya metoder för målning av flygplan.

Prov med lättblästring som alternativ färgborttagningsmetod startade redan 1988 på initiativ av byrådirektör Sven-Olov Lilja

vid FMV:F-UH. Nya vattenburna färger var på väg in för användning även på flygsystemen. Nya färger som krävde nya färgborttagningsmetoder.

Valet av ny färgborttagningsmetod föll på lättblästring med vetestärkelse. Överingenjör Karlolof Lindkvist, Sveriges mest erfarna och respekterade person inom blästring anlätades till utvecklingen. I ett första steg 1995 installerades en mindre anläggning i anslutning till målarverkstaden för blästring av detaljer. Här blästrades fälgar till Viggen på åtta minuter att jämföra med den traditionella metoden med lösningsmedel som tog åtta timmar.

Det första provet med vetestärkelse som blästringsmedia genomfördes på en framkropp från en Viggen i ett tält som byggdes upp utanför målarverkstaden. Resultatet var så bra att proven gick vidare.

Lättblästring med vetestärkelse på helt flygplan inleddes i provisoriska lokaler i H 81. Där plastades ett blästringsutrymme in för JAS 39 Gripen. Under åren 1999- 2002 blästrades och målades 18 stycken JAS 39 Gripen.



Vingen på en JAS 39 blästras.

De gjorda proven visade så goda resultat att man beslöt bygga en ny blästringsverkstad i anslutning till flottiljverkstaden. Den är den enda i sitt slag i Sverige som kan blästra hela flygplan. Det kostade 60-70 mkr att bygga och inreda verkstaden. Här tillgodoses nu flygvapnets behov av blästring och målning av flygplan och helikoptrar. Eldsjälen och sammanhållande för utvecklingen av de nya metoderna var

dåvarande chefen för flygverkstaden major Åke Olsson samt medverkan av den engagerade personalen på mek- och målarverkstaden.

Arbetet inom flygverkstaden

För varje tillsyn, modifiering eller reparation genomförs ett beredningsarbete som i huvudsak består av materielframtagning, utarbetande och sammanställning av arbetsanvisningar (TOMT-TOMÄ). Dessa arbeten utfördes manuellt på 32 och 35-tiden. Fr o m fpl 37 utarbetades och infördes ett datastött beredningssystem (TBF 80). Utvecklingsarbetet utfördes av beredare Rune Pettersson (senare planeeringsingenjör PI) och telereparatör Ernst Karlsson. Förslagsnämnden belönade detta med 50 000 kronor och systemet infördes på alla flottiljverkstäder. Dessutom gav FMV en gratifikation på 50 000 kronor till dessa två duktiga medarbetare.



Tillsyn på J 35F i den gamla verkstaden.

Hjärtat i flygverkstaden är flygplanhallen där arbetena på flygplanen utförs. Arbetet indelas i tre skeden. För servicen omfattar urtankning och demontering av enheter. Domkraftsskedet omfattar huvudarbetet på flygplankroppen och efterservicen tankning, täthetskörning, motorkörning och kontrollflygning. De senare utfördes av en flygingenjör eller särskilt utbildad förare på division.

Under 1980- och 90-talen infördes stora modifieringar på 37-systemen. AJ, SH och SF 37 Viggen skulle bli ett enhetsflygplan

AJS 37. Detta innebar att en centraldator (CK 37) infördes vilket krävde att digitala ledningar så kallade databussar infördes. Dessa medgav hängning av rb 15, nya balkar för rb 24 och införande av en datastav, som föraren använder för planering av uppdraget. Modifieringen var omfattande och tog ca ett manår att införa per flygplan.

Ett haveri med JA 37 inträffade 1985 då föraren inte kunde styra flygplanet utan föraren var tvungen att lämna flygplanet. Det visade sig att ett främmande föremål hade blockerat en hydraulventil i en vinge och förhindrat roderutslagen. Föremålet hade funnits där redan då flygplanet levererades till flygvapnet. Alla vingar på alla JA 37 fick därför öppnas och kontrolleras så att det inte fanns främmande föremål. Det var ett krävande arbete att demontera alla skruvar på undersidan av vingarna (475 stycken på ett flygplan) för att kontrollera att det inte fanns några främmande föremål, och sedan återmontera plåtarna.

JA 37 fick även omfattande modifieringar, både tekniskt och för att flygplanet skulle kunna användas vid internationella insatser. Bl. a infördes fot och knop i stället för meter och km/tim. Ny centraldator (CD), nya färgindikatorer i cockpit, datastav som ersatte RUF och UTB, ny radio och GPS-utrustning samt nya balkar för motmedlen BOY och BOL monterades. Dessa modifieringar var mycket arbetskrävande och 2200 m datakabel behövdes för detta.



JA 37 under modifiering.

Under denna tid fanns fyra tillsyns-/modlag för JA 37 samt ett lag för HKP 10. Detta räckte inte till, utan ett femte lag organiserades med hjälp av personal från kompanierna.

Med en mycket god samarbetsanda mellan lagen och ett fantastiskt stöd från beredning och verkstadslager med materielleveranser var F 17 det förband som under en period levererade mest flygverkstadsunderhåll i FV.

Flygverkstadens personal är även godkända för och har genomfört motsvarande arbeten på ungerska, tjeckiska och thailändska JAS 39-or.

Kvalitetssäkring på olika nivåer

Från början verifierade divisionschefen, senare kompanichefen, flygteknikernas utbildning som fastställdes på flottiljorder med tilldelning av signatur. Flygteknikern kunde då godkänna flygplanet för flygning efter A, B, C och D service eller efter reparation.

På flygverkstaden ansvarade flygverkstadschefen för att montörerna var rätt utbildade enligt FMV-Fack krav för respektive yrkeskategori. (flygplan, motor säkmat, instrument, svets, maskin, målning batteri osv). Respektive montör signerade och godkände att arbetet var utfört enligt TO. Kontroll av arbetet gjordes av respektive chef och verkstadschefen lämnade över dokumentationen till kontrollingenjören (KI) som godkände flygplanet för kontrollflygning. Föraren godkände slutligen flygplanet för fortsatt drift om alla kontrolldata innehölls. All dokumentation registrerades och arkiverades på tekniska kontoret.

CFV införde 1982 teknikercertifikat som krävde rätt grundutbildning och typutbildning för flygtekniker och montörer.

Då flottiljverkstaden ansvar år 1998 överfördes till den nya organisationen Försvarsmaktens flygverkstäder (FMF) infördes det nya regelverket Regler för militär luftfart (RML). Då genomfördes ett omfattande kvalitetsarbete där varje arbetsprocess beskrevs och dokumen-

terades i ett kvalitetsdokument som godkändes av FlygI (Flygsäkerhetsinspektören).

Skydd av flygplan och verkstad.

För att skydda den värdefulla flygmaterielen och flygplanen var vakthundar utplacerade i flygverkstaden och i kompaniernas hangarer under icke tjänstetid. De var kopplade med brytkoppel som bröts om obehöriga kom in till flygplanen och högtalarlarm i vaktlokalerna talade om att intrång var på gång. Med utvecklingen av nya censorer kunde den dyrbara hundlösningen ersättas med elektroniska hjälpmedel 2002.

Då de nya hangarerna och verkstadslokalerna byggdes för 37-systemen installerades även ett bra brandskydd med larm och skumsläckning. 1988 utlöste ett åskväder brandlarmet som i sin tur startade skumsläckningssystemet som fyllde flottiljverkstaden. Det blev ett omfattande arbete att tömma lokalen på skum och rengöra flygplan och utrustningar från det korrosiva brandskummet.



Bild på skummet i verkstaden.

Krigsorganisation med uppgifter för flottiljverkstaden

Flygverkstaden organiserades även i krigsorganisation med en flygverkstadsbataljon. De flygplanreparatörer/tekniker som var typutbildade på flygplan 32, 35 och 37 krigsplacerades i basbataljonernas serviceplutoner. Den övriga personalen tillfördes flygverkstadsbataljonen som hade 72 timmars mobiliseringstid och organiserades i Holtabs verkstadslokaler i Tingsryd.

Bataljonen hade förutom verkstadsdelen en förrådsavdelning med transportpluton som ombesörjde godstransporter till sektorns baser. Dessutom ingick ett skyddskompani med personal från armén för försvar av anläggningen. Personalen, totalt 200 man, planerades för boende i civila bostäder.

Vid beredskapshöjning ”Givakt” i fredstid skyddades förbandet av det egna driftvärnet som skulle hindra infiltration och sabotage.

Verkstaden avvecklades i krigsorganisationen 2006. Uppgifterna för underhåll och service överfördes till Flygunderhållskompaniet.

Avvecklingen av flottiljverkstaden. Nu-läge

FMV fattade 2014-02-04 beslut att ”Flygverkstad i Ronneby skall vara helt avvecklad senast 2015-12-31. Avvecklingen skall ske i två steg, varav första steget skall vara helt genomfört senast 2015-01-01 och då med en personalram om max 23 personer.”

Trots att många beslut saknas om vem som skall ansvara för de olika verksamheterna efter nedläggningen och merkostnaderna för dessa, fortsätter personalavvecklingen enligt plan. I dagsläget 2015-04-01 finns 12 personer kvar. Några politiska diskussioner, beslut eller direktiv som påverkar nedläggningsbeslutet föreligger inte. Personalen är med all rätt upprörd över detta och att FMV inte redovisar hela bilden med alla konsekvenser och kostnader för försvarsmakten.

Den sista tillsynen (G-tillsyn) levererades 2015-02-03 till F 17 med ett flygplan JAS 39C. Det firades med smörgåstårta i fikarummet. Demontering och skrotning av de utgående JAS 39 A/B-flygplanen har fått avbrytas på grund av personalbrist trots att fem flygplan står i olika skeden av demontering.

Text: Boo-Walter Eriksson

Efter dialog med mj Daniel Jansson och mj Åke Olsson och tekniker Sune Johansson.

Foto: F 17 fljverkstad

FLYGBASJÄGARE – hotbilder och taktik

En angripares allt större vapenverkan samt precision att slå mot våra flygbaser och förbandsenheter föranledde en anpassning i såväl basystem som uppträdande på marken under det kalla krigets dagar. Flygförbanden skulle, vid en beredskapshöjning, snabbt spridas från hemmaflottillen till krigsbaser ute i landet. Men spridningen skapade vissa bevaknings- och skyddsproblem för ingående enheter och flygförbandens insatsförmåga. Att taktikanpassa från fasta baseringar till rörliga och mer utspridda innebar också förändringar i markförsvarfsförbandens uppgifter och taktik. Markförsvaret fick nu ett stort ansvar i en mycket viktig uppgift. Flygvapnet behövde uthålliga jägarförband som självständigt kunde lösa spanings- och skyddsuppgifter. Kompanichefen mj Andreas Davidsson berättar från verksamhetens början. Här följer del 1 av 2.



Flygplan, besättningar och klagöringsresurser hade högsta skyddsprioritet.

Flygbasförsvaret – något om bakgrund

1952 utfärdade försvarsdepartementet en skrivelse där det mot bakgrund av gjorda erfarenheter fastställdes att en arméofficer skulle tillföras flygvapnet i syfte att organisera den då mycket eftersatta markförsvartsutbildningen. Tjänsten fick beteckningen markförsvartsinspektör.

Under 1960- och 70 talet arbetade markförsvartsinspektören med att utveckla nya reglementen som skulle ersätta flygvapnets gamla exercis- och markförsvartsanvisningar. Den siste markförsvartsinspektören

var övlt Torsten Sellin som också utredde det nya flygbasförsvaret. 1982 redovisade Sellin för dåvarande flygvapenchefen glt Dick Stenberg huvuddragen i en ny markförsvartaktik. Sellins föredragning omfattade behovet av ett aktivt flygbasförsvaret som ersättning för det föråldrade bas 60-systemets, där skyddet främst utgjordes av fasta posteringar.

Stommen i det nya tankesättet var att varje bas skulle ha ett markförsvarkompani med 1-2 närskyddsplutoner och 4-6 vaktplutoner. Taktiken var ett rörligt

uppträdande där fienden tidigt skulle upptäckas, störas eller slås ut.

Efterträdaren till bas 60-systemet kom att kallas bas 90-systemet, vilket utvecklades under 1980-talet. Syftet var att skapa flera start- och landningsmöjligheter kring en huvudbana, vilket innebar stor spridning av flygplanen över större markytor som ett indirekt skydd mot luftangrepp. Detta ställde krav på rörligare skydd runt flygbaserna. Flygvapnet införde därför ett förband som kunde lösa mer avancerade uppgifter än vakt- och närskyddsplutonerna. Ett jägarförband som kunde verka fältmässigt och under lång tid behövdes.

Jägarförband skapas

1983 grundades Flygbasjägarskolan som ett led att utbilda i en ny markförvarstaktik runt flygbaserna.

I underrättelserapport från Högkvarteret beskrevs sovjetiska spetsnazförband som ett hot mot svenska flygbaser. Flygvapenledningen ville pröva markförvarssystemet under övning TORSTEN 1984, vilken kom till för att testa systemet. Kn Björn Nordlander och kn Arne ”Hinke” Henriksson hade som första flygvapenofficerare fått möjlighet att genomföra kurs A31 (befälskurs) vid fallskärmsjägarskolan.

De båda insåg att det måste till någon form av jaktstyrka för att ta upp jakten på sabotageförbanden. Flygvapnet var i behov av ett elitförband som kunde agera och prestera som ett jägarförband med extraordinärt fältmässigt uppträdande, och som klarade av långa perioder i fält och att självständigt lösa uppgifter.

Det som var närmast en markstridsstyrka var närskyddstropparna vid PS 860 radarstationerna. Man gav närskyddstropparna en friare gruppering och Björn Nordlander utsågs till den första plutonchefen när det nya rörligare markförvaret skulle testas under övning TORSTEN. Grupperna var utrustade med hund. Kapten Lennart Wetterholm som själv var gammal fallskärmsjägare insåg att man måste börja jobba mer på djupet och komplettera med minor och tekniska bevakningshjälpmedel.

Wetterholms taktik fick stort genomslag, vilket lade grunden till den taktik som är fundamentet i flygbasjägarernas stridteknik.

Markförvarskompani organiseras

De största flygbaserna hade markförvarskompani typ 1, vilket innebar två flygbasjägarplutoner och sex närskyddsplutoner. Huvuddelen av flygbaserna hade markförvarskompani typ 2, vilket bestod av en flygbasjägarpluton och sex närskyddsplutoner. De minsta flygbaserna hade markförvarskompani typ 3 med endast fyra närskyddsplutoner. Hela poängen med Lennart Wetterholms stridsteknik var att närskyddsplutonerna hade områdesansvar som var sammanhängande och där hunden hade en avgörande roll. Man kompletterade sedan med minor och tekniska hjälpmedel, för att tvinga motståndaren till att dra ner sitt tempo. För att få tidig förvarning om att fienden var på ingående grupperades flygbasjägarerna utanför närskyddsplutonerna, upp till fyra mil utanför flygbasen. En viktig uppgift för flygbasjägarerna var att söka av höjder och andra platser där en fiende kunde spana eller bekämpa våra flygstridskrafter med handburet luftvärn.



Spaning mot säkerhetshotande verksamhet vid svensk flygbas.

Utbildningen och jägarbaskern

Flygbasjägarutbildningen var först tänkt att förläggas till F 10 i Ängelholm men intresset från flottiljen sida var svalt. Blickarna riktade sig därför mot F7 i Sätenäs, mest på grund av de fina övningsförutsättningarna inne på flottiljen med bl a ett relativt stort övningsområde. Flottiljen visade även stort

engagemang i Flygbasjägarna och F 7 blev förbandets hemmabas.

Den gröna jägarbaskern tilldelades förbandet i februari 1987. Utdelningen skedde på K1 i Stockholm i samband med högvaktsträning. Dåvarande flygstabschefen, gmj Bengt Lönnbom förrättade utdelningen.

Plutonchefskursen

Markförsvsarofficerare som skulle bli chefer för flygbasjägarplutoner fick möjlighet att genomföra en plutonchefskurs. Officeren fick följa sin krigspluton med värnpliktiga flygbasjägare under deras utbildningsår. Officeren genomförde även krigsbasövningar och strapatser tillsammans med sin blivande flygbasjägarpluton.

Under 1990-talet utvecklades plutonchefskursen till en officiell flygbasjägarplutonchefskurs som fick benämningen, *kurs 2282*. Sedan början av 2000-talet har kursen successivt övergått till en ren patrullkurs. Kurs 2282 utbildar officerare från hela Forsvarsmakten som avser att tjänstgöra vid flygbasjägarkompaniet.

Innehållet består i princip av en komprimerad grundutbildning med betoning på patrulltjänst under ett barmarkskede i södra Sverige samt ett vinterskede i Kiruna



Skidmarsch – Kebnekaisemassivet – övning i bergsterräng.

Flygbasjägarna under 1980-90 talen

Uppgifterna utgick ifrån flygbas 90-systemet. Konceptet var att sprida ut flygstridskrafterna över stora ytor för att undvika utslagning vid exempelvis bombanfall av fienden. Forsvarsmakten skapade

krigsbaser över hela landet, från norr till söder. Stridsflygplanen vid denna tid utgjordes av Viggen och Draken som startade och landade på bl a vägbaser.

Flygbasjägarnas viktigaste uppgift i bas 90-systemet var att förhindra fienden att ta sig fram till krigsbaserna och där förstöra viktig materiel eller döda nyckelpersonal.

Flygbasjägarna hade tre uppgifter, *stridsspaning, eskort och fördröjningsstrid*. Stridsspaning genomfördes med hund för att lokalisera och bekämpa fienden.



Hunden och föraren – oskiljaktiga. En oslagbar sensor.

Organisation och verksamhet

I en flygbasjägarpluton ingick fyra grupper samt en stabsgrupp. I flygbasjägargruppen ingick 8 soldater, fördelade på 2 chefer, 2 sjukvårdmän, 2 understödsskyttar, 2 hundförare med varsin tjänstehund. Stabsgruppen bestod av stabsgruppchef med ställföreträdare samt fyra fordonsförare/skarpkyttar.

Fram till 1994 var utbildningen 7,5 månader som därefter förlängdes till 11,5 – 12 månader. Under utbildningsåret 1997-98 genomfördes ett försök med att utbilda en flygbasjägarpluton vid F 21, men försöket föll inte väl ut utan avslutades.

Den rörliga *stridsspaningen* utfördes genom patrullering som syftade till att störa, hindra, få stridskontakt eller inhämta information. Plutonbasen grupperade med fem trupptält 12, ett tält per grupp samt ett stabstält i mitten där plutonchefen ledde plutonens verksamhet ifrån.

Plutonen arbetade inom ett plutonsområde med en tydlig uppgift att ingen fiende

skulle passera oupptäckt genom plutonsområdet. Flygbasjägargrupperna patrullerade olika sträckor vid områden där plutonchefen, genom ett noggrant bedömande, förväntade sig att fienden skulle framrycka.

Patrulleringen delades in i enstaka patrullering och upprepad patrullering. Vid enstaka patrullering patrullerade gruppen bara en sträcka vid ett tillfälle, vid upprepad patrullering patrullerade gruppen samma sträcka flera gånger. Syftet med patrulleringen var att med hjälp av hunden hitta en eventuell fiendes ingående spår till flygbasen. Om ett spår hittades påbörjades en förföljning av spåret och plutonchefen vidtog åtgärder på djupet. Taktiken gick i stora drag ut på att antingen flytta en grupp på djupet som patrullerade nedanför den förföljande gruppen för att försöka få upp ett färskare spår. På så vis ”hoppade grupperna bock” för att så snabbt som möjligt hitta fienden. Plutonchefen kunde också gruppera en stridsspaningslinje, vilket var en tänkt punkt i terrängen som fienden skulle framrycka genom. På stridsspaningslinjen grupperades en eller flera grupper, beredda att genomföra ett gemensamt eldöverfall mot den framryckande fienden. Denna stridsteknik ställde höga krav på orienteringsförmågan hos den förföljande gruppen. Genom radiosamband orienterades plutonchefen om riktningen på spåret, vilket gjorde att plutonchefen hela tiden kunde följa fienden och tänka ut åtgärder på djupet. Om plutonchefen misstänkte att fienden dolt sig eller hade materiel gömd inom ett område, så genomfördes olika typer av genomsök. Sökmetoder som är aktuella även idag för att hitta exempelvis nödställd personal.

Förbandets *eskortuppgift* genomfördes med lägst en tropp och det var minst ställföreträdande plutonchefen som ledde eskorten. Flygbasjägargrupperna eskorterade viktig personal eller materiel, t ex flygförare eller flygplansammunition, från platser i skogen till främre klagöringsområden. Flygbasjägararnas tredje huvud-

uppgift utgjordes av *fördröjningsstriden*. Uppgiften genomfördes när en flygbas stod under hot om anfall av mekaniserade förband. Syftet var att fördröja fienden så att personalen vid flygbasen kunde flytta viktig personal och materiel.



Prickskytten – en dold spaningsresurs med förmåga att verka på långa avstånd.

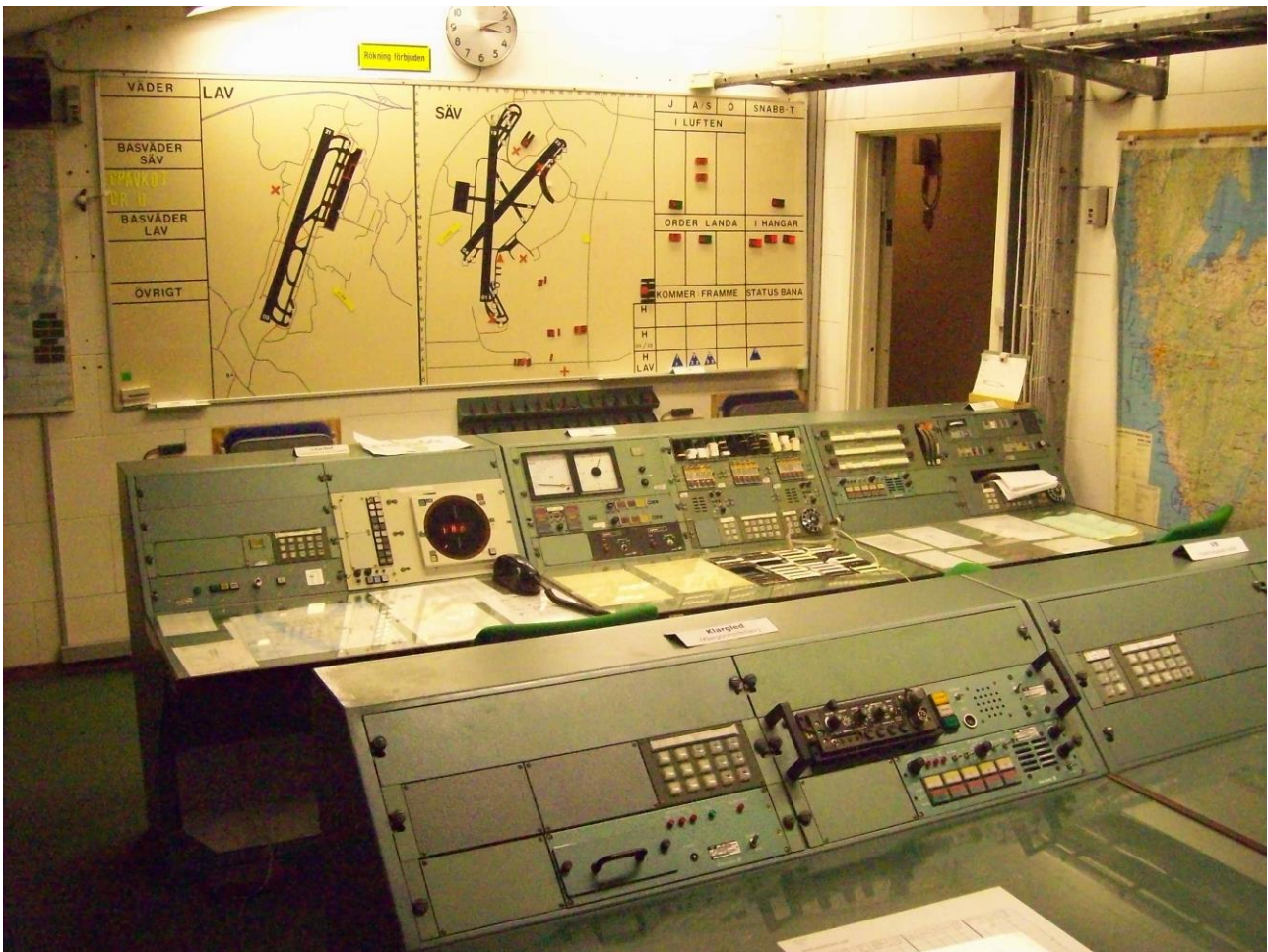
Flygbasjägarerna grupperade på avgörande punkter i terrängen där man förväntade sig att fienden skulle framrycka med sina mekaniserade enheter. Ofta placerades flera grupper vid samma huvudstråk eller väg med några hundra meter mellan grupperna. Grupperna placerade ut olika typer av minor och var beredda att bekämpa med pansarskott. När fienden framryckte började första gruppen bekämpa med minor och pansarskott. När fienden efter marschavbrottet åter påbörjat sin framryckning kom nästa eldöverfall, några hundra meter längre ner längs vägen. Efter eldöverfallet tillbakaryckte gruppen till en tropp-ÅSA (återsamlingsplats). Vid tropp-ÅSA samlades två grupper. Dessa två grupper tillbakaryckte sedan tillsammans till en pluton-ÅSA.

Efter det kalla krigets slut och Warszawa-paktens upplösning, in på 2000-talet, kom nya uppgifter och verksamhetsområden, både hemmavid och utomlands. Om detta berättas i del 2, i nästa nummer.

*Andreas Davidsson
Jesper Jönsson*

Bilder: Försvarmakten F 17.
Redigering: Herbert Lindblom.

KC-tjänst vid krigsbas



Kommandocentralen (KC) vid Säve flygplats F9. Vid den främre panelen satt luftvärnsorienteringsbefäl, flygtrafikledningen (TL) och vid den bakre klargöringsledningen (Klarled) samt vakthavande befäl (VB).

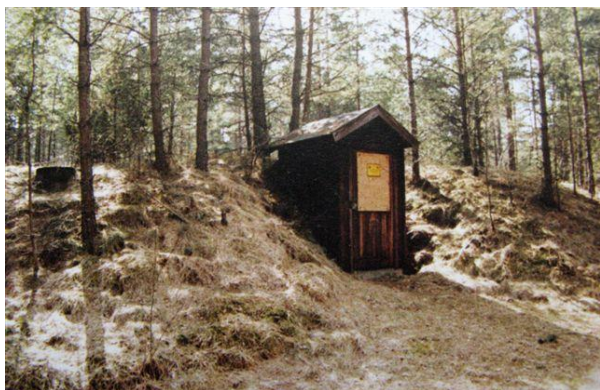
Våren 1939 föreslog Chefen för Flygvapnet att krigsflygfält skulle anläggas på ett 40-tal platser i landet. Sommaren samma år beviljade riksdagen medel till anläggande av 20 krigsflygfält. Under de närmaste åren utökades antalet och vid krigsslutet 1945 fanns det sammanlagt 19 depå- eller flottiljflygfält, varav två med hårdgjorda banor, 39 krigsflygfält, varav elva med hårdgjorda banor och sju övningsfält. Flygtrafikledningens uppehållsplats vid krigsflygfälten långt in på 1950-talet saknade helt fortifikatoriskt skydd och bestod av en hydda uppe på ett luftbevakningstorn eller i en så kallad kommandoplatsbuss (kpl-buss) med "glaslåda" på taket. Vissa kpl-bussar var utrustade med radiopejlar.

Bas 60

Flygbassystemet Bas 60 började införas på 1950-talet för teknikutvecklingen med jetflygplan och att möta kalla krigets krav på spridning av flygplanen inom ett större område för skydd mot anfall från luften. Utbyggnaden var mycket omfattande och var inte helt klar för alla baser förrän i mitten av 1970-talet. Permanent belagd rullbana (start- och landningsbana), ca 2000 m lång byggdes. Minst en reservvägbas byggdes för flygbasen.

En basbataljon (Basbat 60) organiserades för varje ordinarie krigsflygbas (O-bas). Basområdet utökades till några kvadratmil och flygbasens olika funktioner grupperades med stor spridning inom detta område. Flygplanen fick mer spridd placering mellan uppdragen genom att flygplansplatserna delades upp i tre områden. Vid rullbanan, främre klargöringsområden (Framom) för jaktflygplan i högsta beredskap. Ett bakre klargöringsområde (Bakom) 1-2 km från fältet, där attack- och

spaningsflygplan klargjordes för uppdrag. Cirka 5-10 km från fältet placerades flygplan i ett uppställningsområde (Uom) för mer omfattande översyner och reparationer eller som reserv.



Ingången till KC på Hultsfred flygbas. För att maskera ingången liknade den mest ett utedass.

Kommandocentralen, KC

De tidiga kommandocentralerna var byggnader som innehöll både trafikledning, väder och samband och låg oskyddade vid fälten. Behovet att skydda centralerna uppstod på 1950-talet och på många flottiljer iordningställdes ett KC i kanslihusens källare som i de flesta fall var skyddsrumsklassade. I slutet av 1950-talet ville CFV ha en ny verksamhetsledning av flygbaser och gjorde försök med en ny typ av kommandocentraler där samordning av basens funktioner skulle ske. Försöken utfördes i en barack på en bas i varje eskader. Det hela föll väl ut och CFV gav ut direktiv att KC skulle rekognoseras och anläggas vid alla flygbaser.

En fortifikatorisk skyddad kommandocentral (KC) byggdes på huvudbaserna någon kilometer från flygfältet varifrån den minutoperativa bastjänsten leddes och samordnades liksom den sammanhängande flygtrafikledningen. Själva bunkern var nedgrävd under jordytan och hade ett tak av först 40 cm skyddsbetong, 10 cm membranisolering och slutligen ett lager av minst 100 cm singel med yttäckande jordlager för växtlighet som maskering. Ingången var i ena ändan av en genomblåsningstunnel och i andra ändan var en lucka i marken som var täckt av jord.

Inuti själva KC-bunkern fanns utrymme för dels ett "OP-rum", telefonväxel, sambandsutrustning och ett apparatrum. Något förlägningsutrymme fanns inte och inte heller

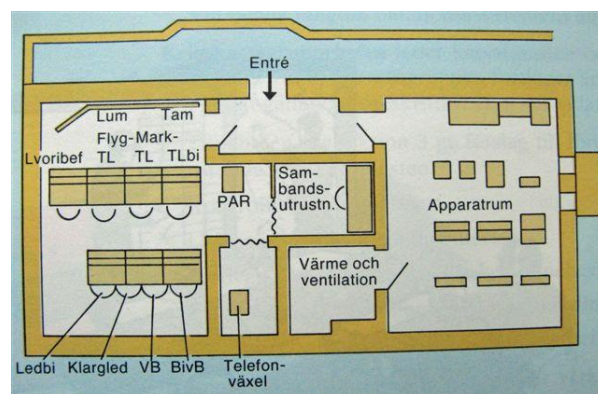
pentry, liksom rinnande vatten. All förtäring fick köras ut till personalen och intogs för det mesta i position vid respektive panel.

Bassystemet var under denna tid utformat mot bakgrund av det hot som en tänkt angräpare utgjorde på 50-talet och 60-talet.

Bas 90

I CFV ställningstagande 1978 fastslogs handlingslinjen med ett nytt bassystem kallat Flygbassystem 90 (Bas 90). Grundtanken var att ge en bättre och till 90-talets anpassad ut hållighet. Detta skulle ske genom avsevärd utökning av antalet start- och landningsmöjligheter, samtidigt som skyddet för personal och materiel skulle förbättras. Skyddet åstadkoms främst genom ökad spridning såväl inom som mellan baser. Inom flygbasområdet kompletterades huvudbanan med kortbanor och någon smal bana. En ny bataljonsorganisation skapades för Bas 90 krigsbaser och benämndes Basbat 85.

Utbyggnaden var mycket omfattande och påbörjades i huvudsak med de norrländska baserna och även med några enstaka i södra Sverige. Även de ej utbyggda baserna övergick till Basbat 85 organisation. Kommandocentralen (KC) moderniserades med bl a ny teknisk utrustning. Hultsfredsbasen var först med att få radarutrustning i KC för trafikavvecklingen, därefter följde Hagshultsbasen och sedan ytterligare några baser.



Bemanning i KC i Bas 90 systemet.

Kommandocentraltjänst

KC-tjänsten indelades i VB-tjänst, flygtrafik-tjänst och klargöringsledning. Ett tio-tal personer arbetade i varje skift.

Vakthavande befäl (VB) svararade för ledning och samordning av tjänsten i KC såsom

mottagning och verkställande av order, rapportering samt basalarmgivning. VB svarade även för kontakterna med jaktledaren (JAL), eskaderstaben samt BasC.

FlygTL i KC hade hand om all flygtrafik på basen samt i luftutrymmet närmast. All radio- trafik med flygplanen sköttes även av FlygTL, liksom informationen till luftvärnsorienteringsbefälet om egna flygplans rörelser för att undvika vådabeskjutningar. FlygTL:s ”öga” var Trafikledaren vid fältet (TLF) liksom TLF-gruppen vid kortbana när en sådan var upprättad. Grupperingen var ofta tillsammans med basräddningen.

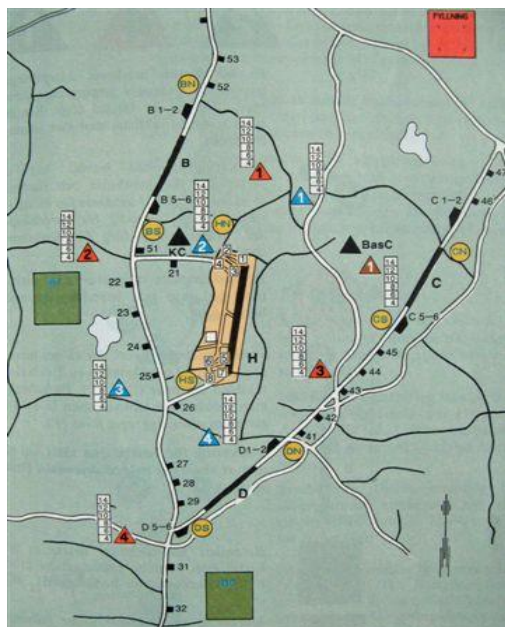


TLF-kärna ute på en flygbas.

I och med att Bas 90 infördes utökades bemanningen i KC något. Ytterligare en trafikledare tar plats i KC och det var MarkTL. Orsaken var utbyggnaden av kortbanor inom basens område vilket innebar större kontroll av all marktrafik. Marktrafikregleringen vidtogs för att säkerställa att fordonstrafiken på basen inte hindrade eller utgjorde kollisionsrisk med flygplan vid start, landning eller taxning till och från kortbanorna eller huvudbanan, liksom till och från flygplanplatserna. Speciella vägvisargrupper fanns utgrupperade inom basområdet med ett TL-biträde som gruppchef. De använde sig av motorcyklar som de körde före ex ett landande flygplan och visade vägen till en flygplanplats. De fick anvisningar via basradion av MarkTL.

När kortbana upprättades för start och landning avspärrades kortbanan samt taxivägen

till aktuell flygplanplats för fordonstrafik av TLF-grupp kortbana. Gruppchefen var även här TL-bi och fordonet som de använde sig av var en personbil med radioutrustning. Som vägposter för avspärrningen använde man sig av vägvisargrupperna. Delar av TL-troppen var avsedd att tjänstgöra på olika platser inom flygbasområdet beroende på verksamheten.



Klargöringsledarens tablå med grupperings- och flygplanplatser markerade.

Nästa befattning som placerades i KC vid Bas 90 var Klargöringsledaren, i stället för att tidigare ha haft sin uppehållsplats vid ett klargöringsområde. Ledningen av klargöringsförbanden var av avgörande betydelse för att ett maximalt utnyttjande skulle kunna ske vid varje enskilt tillfälle. Flygförbandens krav på beredskap och uthållighet krävde detta.

KC-verksamheten är över efter drygt 50 år.

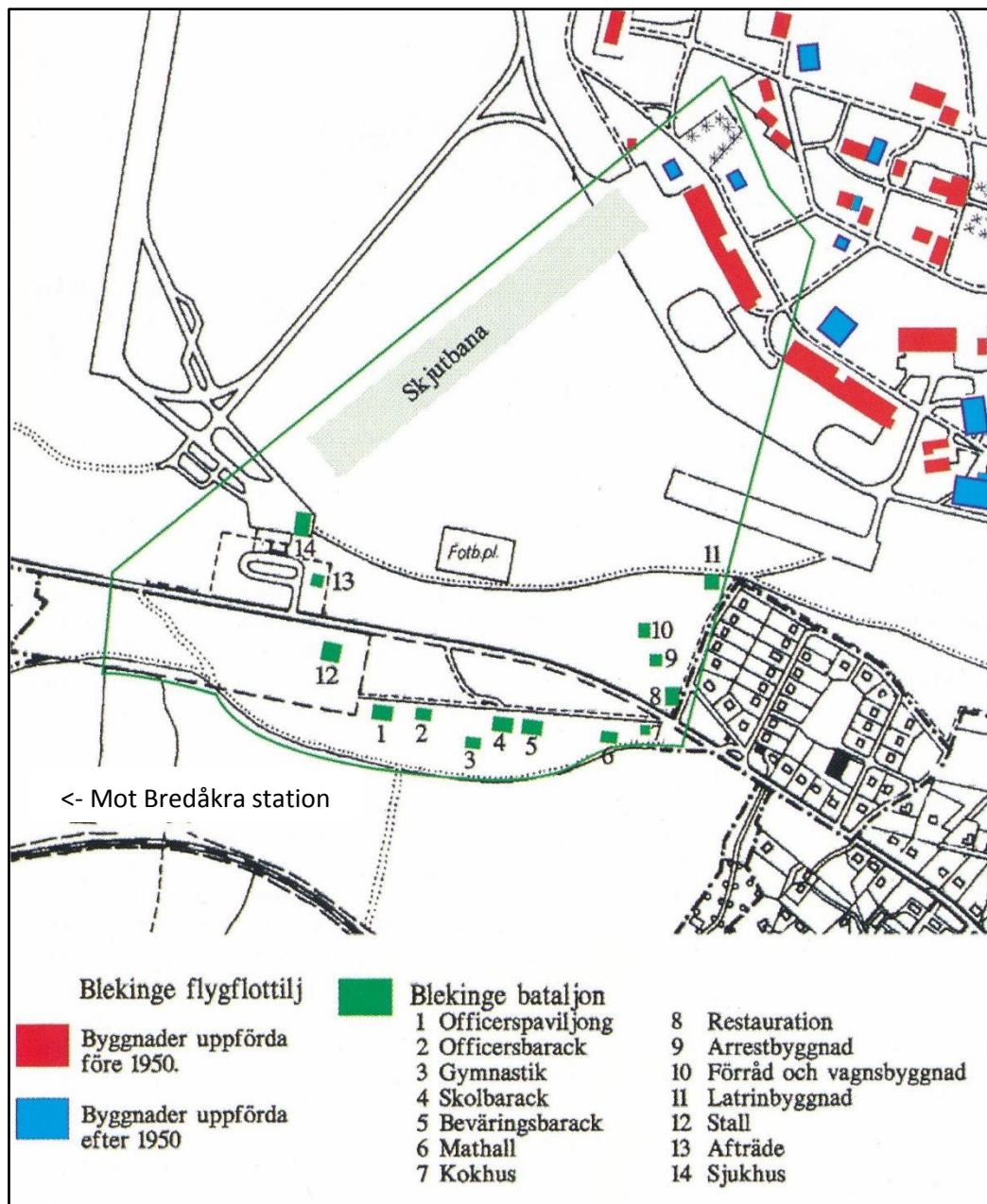
Nu används inte KC-bunkern längre för operativ drift. I stället har Bas 08 T tagit över där T står för transportabel. Olika befattningshavare är inrymda i transportabla containrar. Ex TL-tornet (gamla TLF) är en 20-fotscontainer med fönster och kan hissa upp till sex meters höjd med hjälp av en saxlyft som den står på.

Gunnar Mossberg

Fakta:
Svenska flygbaser, SFF
Anvisningar för basförband (Anbas)

Blekinge bataljon och dess byggnader på Bredåkra hed

Blekinge bataljon låg 1886 till 1902 förlagd längs lindallén snett emot Flygstationen. Huvuddelen av bataljonens byggnader byggdes längs den s.k. lägergatan och med några byggnader flyttade från Wämö i Karlskrona. Alla byggnader utom någon mindre husgrund är borta sedan länge men stora delar av den treradiga lindallén står kvar som ett minne över Blekinge bataljon.



Blekinge bataljons byggnader i grönt. Bild från boken, Från B 3 till Jaktviggen.

Blekinge bataljon på Bredåkra hed

Bredåkra hed tillhörde Bredåkra gård väster om Kallinge och köptes in för Blekinge bataljons behov och omfattade

59,7 hektar. Marken bestod mestadels av öppen mark till läger och övningsfält samt en mindre del skogsmark. Allt beläget ca 50 meter över havsnivå.

Utbildade beväringar

Kring 1870 började systemet med allmän värnplikt långsamt växa fram och infördes 1901. Bakgrunden var behovet av ett större försvar, när resten av Europa kapprustade som bäst. I början av 1800-talet fanns lantvärn som sköttes på mer frivillig basis med hjälp av insamlingar och omfattade ett par hundra man i Blekinge. Vid Örebros riksdag 1812 beslöts att sätta upp beväringssinrättningar runt om i landet. Här skulle alla män mellan 20 och 35 år lära sig hantera vapen ett par dagar per år.

De stamanställda hade andra jobb under vinterhalvåret. Dåtidens försvar var i allra högsta grad en säsongsbetonad tjänst. Det var bara under sommarmånaderna som alla samlades för att hålla övningar. Gränsen sattes 1885 till 42 beväringsskolor.

Blekinge bataljon, I 30

Blekinge bataljon (n:r 30) sattes upp år 1886 för Blekinge läns beväringar. Bataljonen hade sitt ursprung inom marinen. Befälen togs huvudsakligen från Marinregementet i Karlskrona och stammanskapets styrka bestämdes till 300 man, men minskades något till förmån för Halland bataljon. Bataljonens styrka skulle utgöra 18 officerare, 22 underofficerare, 5 civil-militärer och 188 s.k. fast anställda volontärer.

I krig skulle de lösa de uppgifterna som var ålagda ett fästningsinfanteri. Bataljonens kompanier bar namn efter de blekingska häraderna.

Bataljonens expedition och Volontärskola låg i Ronneby och övningsplatsen vid Bredåkra hed. Heden användes sommartid av beväringarna och vintertid av Volontärskolan.

Bataljonens verksamhet på heden pågick fram till 1902 då den slogs samman med Smålands grenadjärer och bildade Karlskrona grenadjärregemente. Flyttning skedde till Karlskrona men först 1905 kunde de nya kasernerna där tas i bruk. Heden användes som sommarövningsplats fram till 1928 då regementet drogs in och överfördes Kungl Kronoberg regementets

3:e bataljon som detachement i Karlskrona. Detta förband använde Heden för sommarövningar fram till nedläggningen 1939.

Volontärskolan

Volontärskola uppfördes på Ågårdens ägor i Ronneby väster om Snäckebacken och var färdig 1891. Markområdet som omfattade 1 1/4 tunnland inköptes och skänktes av Ronneby stad. Volontärskolan användes för utbildning av underbefäl och var i bruk till 1904 då verksamheten flyttades till moderna kaserner vid Gräsvik i Karlskrona.

Blekinge Bataljons fana

1891-11-18 skrevs från Första Generalbefällets stabsexpedition - skrivelsens Dnr 773 - till Konungen, att Blekinge bataljon då ännu ej ägde en fana, varför hemställdes, "att en eller båda af f.d. Marinregementets fanor måtte bliva nämnda bataljons tilldelade".



Marinregementets fana.

Bild Armémuseum

Någon bekräftelse på att så blev fallet finns inte enligt boken om Blekinge bataljon.

Minnessköld

Vid sammanslagningen 1902 överlämnades en kupig minnessköld i silver med emalj-inläggningar. Blekingeeken, är inlagd i grön emalj. Dedikationen är utförd med inlagda förgyllda bokstäver mot blå emalj-

bakgrund. Skölden finns bevarad på Bredåkramässen på F 17.

Minnessten

En minnessten över Blekinge Bataljon, restes på Bredåkra hed 1923 vid den gamla kaserngatan något hundratal öster om den längst kvarstående officerspaviljongen. Stenen flyttades senare till bataljonens gamla skjutvall som nu är F 17 paradplats.

Rutiner på heden

Uppställningssignalen ljud kl 06.00 på vardagar och kl 07.00 sön- och helgdagar. Då förrättades korum varefter kompanierna sedan inspektion genomförts uttryckte till övning. Gudstjänst förrättades alla sön- och helgdagar kl 11.00.

”Brödmönstring” förrättades vanligen av generalen en tid efter inryckning till rekrytmöte och regementsmöte för att stämma av personal- och portionsstyrkan sedan alla läkarundersökningar, frikallande m.m. var klara. Efter det kunde rekvisitionsbehovet av förnödenheter fastställas.

Beväringutbildningen skedde endast sommartid. Mer än hälften av befälskåren var ”reservare” som inkallades någon vecka före beväringarna. Många av befälen hade vid inryckning inte den bästa militäriska hållningen och fick sin dos av träning och exercis före beväringarnas inryckning.

Beväringarna stannade oftast hela sin tid på lägerplatsen då hemresor över söndagen inte var så vanliga. Däremot så var anhöriga och traktens befolkning trogna besökare på heden.

Byggnader

Lägerplatsernas bebyggelsehistoria har ofta sin grund i äldre svensk timmerbyggnadskonst. Bredåkra hed tillhör ett yngre skede med flera byggnader byggda med sågade plank och spontade bräder. Även antalet våningar utökades i några byggnader från en till två.

Byggnaderna på heden ägdes delvis av Kronan, numrerade med romerska siffror och delvis av regementet.

Lägergatan

Flertalet av byggnaderna på Bredåkra hed med officerspaviljongen i väster och kokhuset i öster lång längs den s.k. ”lägergatan eller kaserngatan”. Detta längs en då nyplanterad treradig lindallé som till stor del finns kvar än idag. Lindarna, minst 18-20 st per rad planterades med ca 10 meters lucka och ca 10 meter mellan raderna.



Lindallén mot öster 2015.

Bild B Andersson

Högvakten

Högvakten var en barackliknande byggnad med klocka ovanför dubbeldörren. Framför byggnaden stod flaggstängen

Vaktombyte skedde varje dag kl 12.30 och vaktparaden ställdes upp mellan skol och beväringbarackerna med front mot exercisfältet.



Högvakten

Sjukhuset (14)

Den första tiden användes järnvägsstationshuset i Bredåkra som sjukhus då det ännu inte tagits i bruk. Stationshuset låg 1 km från heden och skulle användas för den

nya järnvägen, Karlshamn – Karlskrona som öppnades i juni 1889.

Sjukhuset med Nr VII byggdes 1888/89 av resvirke, stående timmer och var med sina två våningar plus vindsvåning lägerplatsens högsta byggnad. Det hade måtten 62 fot/18.56 x 44,5 fot/13.4 x 33 fot/9.8 m från stenfoten.



Sjukhuset

Det ansågs att byggnaden låg för nära exercisfältet som dammade och bullrade. Tillgången på sjukplatser var ca 40 st för de ca 550 beväringarna vid 1889 års möten. En egen latrinbyggnad uppfördes vid sjukhuset.

Sjukhusbyggnaden låg avses i vid dagens flygstation och fanns kvar till 1945, då den revs vid byggnaden av F 17.

Stall (12)

En stallbyggnad för bataljonens hästar uppfördes väster om officerspaviljongen.

Officers-paviljongen/mässen (1)



Officerspaviljongen

I byggnaden fanns en prydlig matsal med tillhörande serveringsrum, två stora verandor, två expeditjonsrum, sällskapsrum, kök, rum för betjäningen, skafferier och källare. Utvändigt var byggnaden försedd med tidstypiska snickerier. Officerarna hade för egen räkning bekostat en duschinrättning vid källorna i närheten.

Officersbarack (2)

Officerarnas bostad tillhörde Kronan med Nr X och byggdes 1890. Den hade måtten 17.81 x 10.24 x 4.90 m.

Gymnastikbyggnad (3)

En byggnad för gymnastik uppfördes mellan officersbaracken och skolbaracken.

Manskaps- och skolbaracker (4, 5)

Två manskapsbaracker byggdes tillhörande Kronan och var av den vanliga modellen vid arméns mötesplatser i timmer på stenfot.

En barack var avsedd för 400 man och den andra för 200 man med skolsalar och lägenheter.

Beväringarbaracken byggd 1890 och avsedd för 400 man med Nr IX och hade måtten 35.33 x 16.63 x 3.27 m.

Skolbaracken med Nr VIII var 35.68 x 15.74 x 4.08 m. Barackerna lär senare ha flyttats till andra förläggningsplatser.

Mathall (6)

Mathallen med Nr VI uppfördes 1888 och hade måtten 28,86 x 13,86 x 3,9 m. Den var enligt byggnadslistan, täckt och försedd med fönster och dörrar och rymde 4 kompanier på en gång.

Vid manskapets utspisning skulle dag-officeren vara närvarande. Vid måltiderna placerades manskapet ut av väbeln, stamtrupper i västra och beväringarna i östra delen. Byggnaden kom senare att flyttas till Gräsvik i Karlskrona och användas som marketenteri.

Kokhus (7) och proviantbod

Kokhuset var byggt 1879 vid Wämö i Karlskrona och flyttat till Bredåkra.

Byggnaden tillhörande Kronan med Nr IV. Den var fyrkantig med måtten 8,4 x 8,4 x 2,55 m och en tornliknande del högst upp.

Kokning skedde med hjälp av ånga i fem stora kittlar. Från varje kompani kommanderades två beväringar till köket kl 05.00 varje morgon. Proviantboden, Nr V var även den flyttad från Vämö.

De medförda matskrinen som beväringarna hade gav upphov till magproblem och målet var att få bort dessa genom en god kosthållning trots att många ansåg ransonen var för liten. Byggnaden fanns kvar 1939.



Proviantbod, kokhus och mathall

Vattentorn med maskinhus

På själva lägerplatsen fanns från början ingen tillgång på vatten. Närmast låg Ronneby ån, en km bort. Söder om landsvägen log den s.k. Doven, tre kalkkällor med gott dricksvatten som höll 7 grader. Planer gjordes att bygga in källorna för att lättare få tillgång till vattnet från kalkkällorna.



Lägergatan med skolbarack och vattentorn

Det planerades att borra brunnar för sjukhusets del och på andra lämpliga ställen på övningsfältet.

Vattenledning, maskinhus med Nr XV och med torn Nr XVI installerades 1898. Vattentornet var placerat på norra sidan av lindallén.

Marketenteri (8) och salubodar

Vid lägreets ingång från Kallinge fanns ett marketenteri och en rad salustånd, där det officiellt dracks kaffe, åts smörgås, krockakor och pannkakor men där det inte tillhörde omöjligheten att få en kaffegök. Serveringslokalerna var även livligt använda av besökande släktingar och övriga Kallingebor.

Marketenteriet har en ovanlig historia. En disponent för ett bryggeri i Karlskrona ”Erbjöd sig att å mötesplatsen Bredåkra låta uppföra en marketenteribyggnad och restaurationslokal för servering av malt- och läskedrycker samt att efter 12 års förlopp utan vidare ersättning eller lösen avstå densamma till kronan”.

Byggnaden innehöll två våningar med verandor, marketenteri och ölutskänkningslokaler. Iskällardricka, fatöl och mat serverades till billiga priser. Spritförsäljning var förbjuden. På våning två fanns en matsal med veranda för underbefälen med vacker utsikt över lägret.

Något år tidigare, 1885 hade aptitsupen försvunnit från lägerområdet. Ölet fanns kvar till 1904 då riksdagen beslöt om förbud för utskänkning. Faktum var att när bataljonen var på fältmarsch åtföljdes den av en ölvagn i kön som vid rasterna körde fram genom marschkolonnen som vilade på båda sidor av vägen.

Arrest och Förrådsförvaltarbostad (9)

Byggnaden med förrådsförvaltarens bostad med tre rum och kök, samt arrester hade Nr II och måtten 11,28 x 8,76 x 5,34 m. Det fanns synpunkter på att arrestlokalerna var förlagda till den mest besökta delen av lägret nära marketenteriet. Byggnaden var en av de byggnader som stod kvar längst.

Förråds och vagnbyggnad (10)

I förrådets och vagnbyggnaden, Nr I med måtten 19,45 x 11,58 x 8,02 m byggt 1888 fanns även en sjuktross och en bataljonsförbinderivagn.

Förrådsbyggnadens bottenvåning var i sten med övervåning i trä. Övervåningen i trä lär vara flyttad in på F 17 område.

Skjutbanan

I barrskogen på västra sidan av lägret fanns en skjutbana med målen placerade vid bergshöjden i lägrets nordostliga hörn, nuvarande F 17 paradplats.

Skjutning gjordes från 300 m med 8 mm gevär, Remington. Skjutavståndet var 100, 200, 300, 400 och 600 m. Alla rekryter skulle även lära sig avståndsmätning genom stegning samt övas i avståndsbedömning intill 600 m, mera begåvade intill 1500 m.

Vapenbyggnader

Ett antal byggnader för hantering av vapen och ammunition uppfördes på heden. Gevärsförråd 1892, Gevärsmedja 1894, Ammunitionsförråd 1889, Ekonomihus för gevärshantverkare 1896 och Materialbod för målskjutningsmateriel.

Latriner (11, 13)

Latrinbyggnaden med Nr III låg 300-400 m från manskapsbarackerna. Byggnaden hade betonggolv och ett tunnsystem med torvjord. Officers och underofficerslatrinerna låg i skogen på andra sidan lägret.

Musikkåren

Det fanns även en musikkår inom Blekinge bataljon. När Marinregementet i Karlskrona drogs in fanns det motstånd bland övertaliga musikerna att flytta. Kvar i Karlskrona fanns det större chanser att dryga ut lönen med civila spelningar. Ingen musiker flyttade med till Blekinge bataljons musikkår. En del av musikerna från Marinregementet kom att ingå som stomme i Flottans musikkår. Den ende med anor i musikregementet var den förste musikanföraren Axel Walfrid Wintzell som varit

musikanförare i Eksjö vid Smålands grenadjärkår. Wintzell har skrivit en av de tre marscher som benämns "Blekinge bataljons marsch". Musikkåren var en av de minsta i armén med en stämbesättning som förstärkt mässingssextett.

Kvar på heden

Några byggnader som 1939 stod kvar på heden var officersmäss, sjukhus, arrest och kokbod.



Officersmässen.

Bild U Wiberg

Delar av husgrunderna flyttades under åren och användes vid tillbyggnad av muren vid Bredåkra kyrkogård. Kyrkogården anlades redan 1861 men kyrkan i Bredåkra var färdigbyggd 1939.

Det gamla beklädnadsförrådet och Villa Oscar på Gräsvik i Karlskrona lär vara flyttade från Bredåkra hed.

Blekinge flygklubb fick del av intäkterna från 1945 års flygdag på F 17 som skänktes av flottiljchef Rapp. Pengarna användes för inköp av en byggsats till glidflygplanet SG-38 Schulgleiter som byggdes i den gamla officersmässen. Byggnaden blev 1964 övningsobjekt för Kallinge brandkår.

Bengt A Andersson

Källor: Blekinge bataljon 1886-1902. 2002

Kungl. Kronobergs regementes det. 1939

En bok om Ronneby. 1969

Från B3 till Jaktviggen. 1994

Bilder om inte annat anges från Linus Ingemarsons vykortsamling.

En äventyrlig flygning

En dag på jobbet, på F 17, som i vanlig ordning inleddes med väderbriefing för dagens flygtjänst. Det var torsdag i veckan efter trettonhelgen 1976 och det var blidväder. Jag skulle under dagen föredra en anfallsplan för en luftförsvarsövning på västkusten som jag var anfallschef för. C F7 var i egenskap av sektorchef för sektor W2 huvudövningsledare. Jag skulle alltså ta mig till Såtenäs under dagen för att föredra och få godkänt anfallsplanen. Jag heter Herbert Lindblom, flög SK-50 och återresan blev dramatisk.

Val av transportsätt

Det var ett besvärligt vägslag, snö och is på vägarna, och att ta sig billedes över småländska höglandet från Ronneby till Såtenäs var inget att rekommendera.

Flygvädret var också på gränsen men förutspåddes stå sig under dagen. Det bar alltså av med en SK-50 Safir på förmiddagen och jag kom fram som det var tänkt. Jag redovisade och fick min anfallsplan godkänd och allt var frid och fröjd.

Men återflygningen blev dramatisk. Jag hade fått det senaste om väderutvecklingen på sträckan till Ronneby och startade från Såtenäs 1330 för att hinna hem innan mörkrets inbrott. Att gå raka vägen hem, över småländska höglandet uteslöts på grund av marknära molnbaser, flyghinder och svårnavigerat.

Jag flög istället på 300 meters höjd via Alingsås och Varberg i bra väder. Molnundersidan började sedan sjunka under min fortsatta färd förbi Falkenberg ned mot Tylösand. Min planering var att gå runt Halmstad över hinderfri terräng (inga höga master) längs kusten in i Laholmsbukten för att snedda över mot Hässleholm och vidare till Ronneby.

Väderförsämring mötte

Några mil innan Tylösand gick sikten ned till 2-3 kilometer och molnbasen till ca 150 meter. Jag frågade Halmstad tornet (F14) om vädret över flygfältet och fick svar, att sikten var 1800 meter och undersidan 100 meter. Man fick enligt flygreglerna (VFR) flyga med markkontakt ned till 2000 meter i sikt och på lägst 50 meters höjd. Jag fortsatte, i hopp om att komma igenom duggregnsområdet, mot piren i Halmstad hamn då jag ”visste” att det var fritt från

hinder längs den vägen. Jag hade flugit i någon övning och stått i högsta beredskap på F 14 under sommaren innan och var influgan på området. Duggregnet lade sig på frontrutan och sikten framåt försämrades alltmer. Det var läge att avbryta och landa F 14, men jag hann inte mer än tänka tanken.

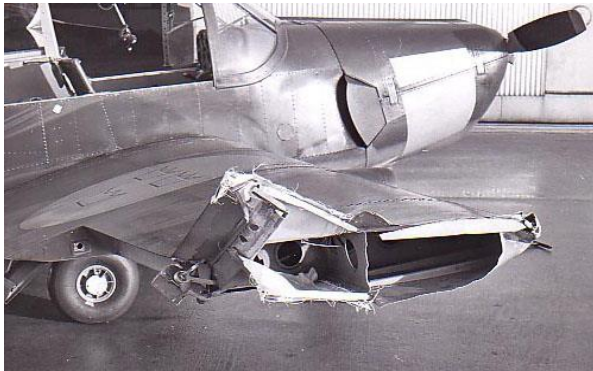


Kollisionen skedde mot den vänstra silobyggnadens kran. Flyghöjden var 85 meter. Bilden är tagen i flygriktningen.

Kolliderat med något

Plötsligt ser jag en ”betongvägg” genom vindrutan framför mig. Jag tar upp så mycket det bara går för att komma över och lyckades. Men i samma ögonblick hördes en duns någonstans ifrån. Jag förstod att jag kolliderat med något och

anmälde detta på radion. Betongväggen var en siloanläggning som höll på att byggas och överst fanns byggkranar med vajrar som jag aldrig upptäckte. Samtidigt kom jag upp i moln och gick över till instrumentflygning. Jag försökte nu klara ut vad som hände.



90 cm av vingen samt skevroder slets bort vid kollisionen med byggnadskranens vajer.

Motorn fungerade bra, men på höger vinge fanns en skada. En vajer hade klippt av vingspetsen, vilket jag anmälde till Halmstadstornet, samtidigt som jag begärde navigeringshjälp, pejling för landning. Jag kom under moln igen och gjorde några flygprov innan landning. Jag fick hålla emot med skevroder för att kompensera lyftkraften på den skadade vingen och förstås hålla lite högre fart vid landningen, som för övrigt gick bra.

Anmälan om allvarligt tillbud

Nu gällde det att snabba på med anmälan om allvarligt flygtillbud innan media kom in. Jag gick upp till kanslihuset för en direktanmälan på platsen. Sedan ringde jag min flottiljchef, öv Eric Spångberg på F 17 samt IFYL i Stockholm och berättade om vad som hade hänt. Jag ringde också min familj och berättade att det inte var någon fara med mig och att jag skulle vara hemma om några timmar.

Det blev kronans bil den sista biten hem från Halmstad. Väl hemma väntade intervjuer med "landets alla tidningar". Jag vill minnas att jag pratade i telefon, samma berättelse om och om igen, från 18 till 22. Det mediala intresset var överraskande stort.



Klipp ur Blekinge Läns Tidning 10 jan 1976.

En haverinämnd tillsattes med övlt Claes Jernow E 1 samt fdir Johnfors F 10 och met Nilsson F 6 och en utredningsrapport upprättades. C F17 valde att hänvisa ärendet till civil domstol för att slippa tvivel om partiskhet. Jag blev således instämnd till tingsrätten i Ronneby, åtalad för tjänstefel. Man får ju faktiskt inte flyga på saker och ting med risk för eget och andras liv.

Den rättsliga processen

Jag begärde och fick offentlig försvarare, advokat Hans Jonsson Ronneby. Några planläggningsfel förelåg inte, enligt haverinämnden, utan haveriet var följden av en felbedömning som gjorts under pågående flygning. Jag hade alltså brutit mot VFR-reglerna om lägsta sikt 2 km men olika för mildrande omständigheter anfördes, vilket gjorde att åtalet ogillades.

Men det nöjde sig inte åklagaren Karl Bernhard Möllersten Karlskrona med, utan överklagade och ärendet gick vidare till hovrätten över Skåne och Blekinge.

Jag satt återigen på den anklagades bänk och berättade min historia för lagmän och jurister. Jag hade förstås med mig, pålitlige advokat Hans Jonsson men också förstärkt med ett sakkunnigt vittne som var C F12 öv Fritz Crona, som jag bett om hjälp. Efter en tid kom domslutet, hovrätten fastställer tingsrättens dom. Åtalet ogillas.

Sensmoral. Man ska inte räkna med tur i en kritisk situation, men man får absolut inte ha otur. En ärlig berättelse skapar förståelse och sympati för den utsatte.

Herbert Lindblom

Flygchef F 17 och pilot ombord

FÖRENINGSSIDORNA

Kamratstöd till veteraner och anhöriga

Enligt avtal 2011 mellan Försvarmakten, HKV och SMKR (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund) skall kamratföreningarna bistå med stöd, råd och hjälp till veteraner och deras anhöriga.

Veteraner är alla som varit anställda i Försvarmakten och gjort insatser, nationellt eller internationellt, med eller utan vapen. *Utlandsveteraner* har särskild ställning och skydd.

Huvudansvaret ligger på den flottalj (regemente) som sätter upp och skickar iväg förbandet. Men kamratföreningen kan bistå med råd och stöd i arbetet, vilket är uppdelat i fyra steg - allmän information före insatsen - lägesinformation från insatsområdet - mottagandet vid hemkomsten samt - hedersceremoni och avtackning.

På SMKR hemsida finns en karta där man kan se var kontaktpersoner finns i landet och vad föreningen kan hjälpa till med. Kontakt med dessa kan ske, som då antingen hänvisar till närmaste förening eller person eller själv ta hand om frågan. Det kan vara att få hjälp av personer inom kamratföreningen med allmänna råd, svar på frågor eller stöd av olika slag. Det kan också vara rena upplysningar eller hjälp med praktiska saker under tiden missionen pågår.

Det som kan beröra oss för tillfället är uppsättningen av NBG 15 (Nordic Battle Group 15), samt Mali 001 (Malavi) samt ME 04 (Adenviken).

Det är F 17 som ansvarar för viss del av den personal som skall ingå i någon av dessa tjänstgöringar, vilket då kan innebära att vi i styrelsen och övriga medlemmar i kamratföreningen tillsammans med myndigheten är beredda att hjälpa till med stöd eller andra göromål för de som är uttagna och deras närstående. Vem vet?

Kontaktmän i styrelsen skall under våren 2015 genomgå en särskild utbildning i "Veteranstöd" som SMKR inbjuder till.

För styrelsen *Ulf Alderlöf*

Studiebesök på marinmuseum

Torsdag eftermiddag, 23 okt 2014 var det samling i marinmuseum i Karlskrona för guidad visning av den nya ubåthallen. Våra guider var sjöofficerare och fd fartygscheferna Lars Larsson och Rolf Edwardsson. Lars inledde med att berätta om örlogshamnen och Karlskronas grundande under 1600-talet. Danskarna var en svår fiende på södra Östersjön under den tiden.



Uppskattade guider, tv Lars Larsson och Rolf Edwardsson hälsade välkommen och berättade.

I den nya ubåthallen finns Sveriges första ubåt "Hajen" som byggdes 1904, efter ombyggnad kallad "ubåt nr 1". Den andra ubåten "Neptun", som hallen är uppbyggd kring, är av Näckenklass (A 14). En högteknologisk konstruktion som sjösattes 1978, blev operativ 1980 och togs ur drift 1998. Sommaren 2013 togs hon upp på land för att bli museifartyg.



Närmast ubåt nr 1 och th HMS Neptun med luckor för torpedtuberna.

Vi fick intressant information om ubåtsvapnets utveckling, om dess uppgifter och om förmågor och taktik. Även livet ombord berördes ingående. Ubåtarna låg i främsta ledet och var en viktig del i invasionsförsvaret för att stoppa sovjetisk överskeppning av trupp. Det kalla kriget skapade både mening och spänning att vara till sjöss, under ytan. Ubåten Neptun har en särskild historia. Den gick till sjöss då den sovjetiska ubåten U 137 stod på grund i Gåsefjärden, okt 1981. Kn Björn Hamilton var chef ombord och uppger att Neptun stoppade en sovjetisk bogserbåt att gå in på svenskt vatten för att dra loss U137. Även torpedbåtar, kustartilleri och attackflyg fanns insatsberett om ett fritagningsförsök hade inletts. Incidenten med U137 kunde ha utvecklats på ett helt annat sätt.



Interiörbild av HMS Neptun, kommandoplatsen .

Vi fick också möjlighet att vandra igenom Neptun och se utrymmet ombord. Besättningen bestod av 28 man som arbetade i 6-timmars skift under de ofta månadslånga passen ubåten normalt var till sjöss.

Vårt gemensamma tack till våra guider Lars och Rolf för visningar och mycket intressant och trevligt framförd information om sjötaktik under ytan.

Studiebesöket hade, av utrymmesskäl under visningen, begränsats till max 50 personer, vilket innebar att sent anmälda tyvärr inte kom med. Besöket avslutades med en enklare måltid och en stunds eftersnack på marinmuseums restaurang Skeppsgossen.

HL

C F17 helårsgenomgång 2014

Fredag förmiddag den 12 december var det samling i H 47 för C F17 sammanfattande helårsgenomgång 2014. Hemvärnets musikkår medverkade med bl a underhållande julmusik. C F17 öv Lars Bergström inledde med att understryka F17 betydelse i att lösa FM uppgifter. Fokus ligger numera på nationellt försvar och incidentberedskap, även hjälp till olika samhällsfunktioner omnämndes.

Enligt statsmakterna föreligger ett paradigmskifte. Aggressivitet och spänningar finns över hela världen. Inom Europa nämndes Rysslands annektering av Krim och kriget i östra Ukraina. Även Sverige berörs genom bl a kränkningar av svenskt luftrum och främmande makt undervattensverksamhet i Stockholms skärgård.

PLANERINGSLÄGET

Ekonomiska förutsättningar möter inte samlad politisk inriktning och omvärldens förväntan.

Exempel på Försvarsmaktens behov – utgångsläge:

- Återlägg personalkostnader FM Org 18 (+verksamhet) (3-4 mdr)
- Grundbehov JAS, ubåt (9-11 mdr)
- Personlig utrustning (ex. handeldvapen, skyddsutrustning, uniformer), specifik förbandsutrustning och förbandsgemensam materiel (ex lastbilar och anpassade fordon) (15-20 mdr)

BU 15

Exempel på tillkommande behov:

- Ökad ambition JAS, ubåt, luftvärn (10-15 mdr)
- Ökad ambition övningar, tillgänglighet m.m. (10-15 mdr)

Uppskattade värden i planeringsperioden (10 år)

FM planeringsläge och kostnadsbehov i budgetunderlaget 2015 (BU 15).

FM planering för 2016 och framåt är helt avhängigt riksdagens beslut om pengar. Proposition läggs i april 2015 och försvarsbeslut väntas i juni. En förstärkning om 28-29 mdr finns för perioden 2015-2024, men det anses ändå inte räcka. Det cirkulerar många rykten inom försvarspolitikerna just nu. Folk & försvars rikskonferens i Sälen på nyåret väntas därför bli extra intressant.

Arbetet med FM Org 18 kan påbörjas 2016. FM Log får ny organisation och en omdaning av FortV väntas. Men detta är ännu planer eller ambitioner, beslut väntas inom den närmaste tiden.

FM ORG 18 i Försvarsmaktens svar till regeringen på försvarsbeslutsunderlaget!

FV Krigsförband:

7 Flottiljen
71 Strfdiv
75 TSF DIV
17 Flottiljen
171 Strfdiv
20 Flottiljen
21 Strilbataljonen
21 Flottiljen
211 Strfdiv
HKP FLJ

Det händer nu:

Nov 2014 förbanden har lämnat synpunkter på underlaget.

Jan 2015, förbanden kallas till PRODFLYG för detaljgenomgång.

ORG 18 kräver förmodligen regeringsbeslut.

FV anser det möjligt påbörja 2016, Armén 2018.

FV krigsförband i ÖB svar (FM Org 18) till regeringen.

Tf stf fljch övlt Magnus Fransson fortsatte med att konstatera att 2014 varit ett bra år för F 17, samtliga mål har uppnåtts. Bl a nämndes utbildning och förberedelser för internationella uppgifter i NBG 15. Incidentberedskap Ny och FVÖ högkonflikt samt underrättelseoperationen i Stockholms skärgård. Även tjänster till det civila samhället tex branden i Västmanland, översvämningar i Västsverige mm har lösts på ett bra sätt. På utbildningssidan fortsätter flygtekniskt gymnasium i Ronneby-Kallinge som påbörjades under hösten 2014. Byggnationen i Ronnebypaketet pågår, ska enligt plan vara klart i nov 2017.

På den negativa sidan nämndes att flottiljverkstaden ska bort 2015. MSK Flyg (materielkontoret) kommer dock tillbaka. FM Org 18 arbetet med beskrivningar av

ett otal befattningar etc. Pfas släckmedel i vattentäkten i Brantafors förorsakar fortsatta problem och utredningar.

Planeringen för 2015 är för F 17 klar, även om inte alla uppdrag kommit. Det går inte att vänta längre. Förbandsproduktionen ligger aningen högre, tex för flygtid med 3800 tim på JAS 39 (ökning med ca 200 tim), incidentberedskap med 42 ve på RON och 5 på VSB samt 5 ve på annan bas. Spaningsberedskap ingår i begreppet incidentberedskap eller beordras särskilt.

Budget för 2015 blir 872 milj totalt, varav 135 för verksamheten. Lönekostnaderna utgör 41% av den totala budgeten.

Enligt försvarsbeslut ska nationell försvarsförmåga befästas, utöver den NBG /NRF beredskap/insats som gäller första halvåret 2015. Nytt system för ärendeuppföljning, kallat VIDAR införs som handlar om att organisera och samverka med internationella förband.

F17 svarar även för flygplatsdriften på MAL till en kostnad av 15 milj kr per år. På idrotts- och motionssidan proklamerades för en 7-kamp (deltagande i minst 7 av 10 grenar) där alla kan vara med.



Öv Lars Bergström blir ny chef för F17. Ceremoni på paradplatsen 27 aug 2014. Fr h avgående tf fljch, övlt Magnus Liljegren, C F17 samt fanvakten.

Chefsutnämningar. Ny stf fljch blir övlt Anders Carlsson, som tidigare varit chef MSK Flyg samt ny flygchef, övlt Tommy Pettersson som kommer tillbaka från HKV. Ny divchef på 2. sfdiv blir övlt Jörgen Axelsson. Därutöver sker nyanställningar av 90 personer, olika kat, under 2015.

Fljch förrättade därefter utdelning av NOR och förtjänstmedaljer.

Övlt Tommy Pettersson, tillträdande ny flygchef, informerade sedan om sin tidigare arbetsplats FTS, flygtaktiska staben i HKV. FTS har 33 befattningar med uppgifter inom hela verksamhetsområdet från att följa upp utvecklingen i närområdet till att beordra insatser i operationsområdet. Spänningar mellan NATO och Ryssland har ökat, bl a efter Rysslands annektering av Krim 2014. Större militär aktivitet över Östersjön samt förekommande kränkningar av svenskt luftrum och territorialvatten skapar ny så kallad normalbild.

Sveriges engagemang i Afghanistan och Mali samt beredskap i NBG 15 nämndes även. Nationellt stöd till samhället ska kunna ges om behov uppstår. Open Skies uppdrag samt olika flygtransporter är också en del i verksamheterna.

Incidentberedskap Ny (INS 14) med över tiden täckande beredskap på antingen RON (F17), SÅT (F7) eller VSB (Visby). Enligt statistiken är antalet starter oförändrat från 2013, men med ökad insatsfrekvens från VSB. FTS har även utfört tre incidentkontroller mot F17 och alla har fått godkänt. F17 levererar operativ effekt.

C F17 framförde avslutningsvis tack till Hv musikkår och till all garnisonens personal för arbete och bra resultat 2014.

Vi ser alla fram mot ett intressant år 2015.

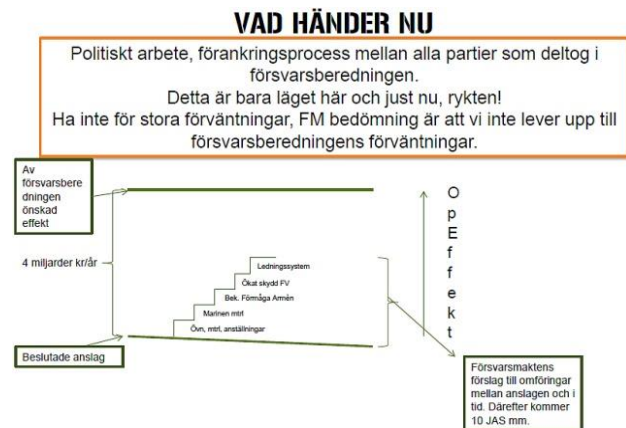
HL

C F17 kvartalsgenomgång mars 2015

Tisdag morgon den 10 mars inbjöds till C F17 kvartalsgenomgång i matsal Sleipner. Flottiljchefen öv Lars Bergström inledde med att poängtera FM uppgifter och att F17 ska leverera operativ effekt. Arbetet med nytt försvarsbeslut pågår, regeringsbeslut väntas 25 juni (tidigast). Överföring från materiel- till övningsanslaget samt tidigareläggning av anslag när ändå inte ÖB nivån. 4 mdr/år behöver tillföras.

I ny FM 2016 kommer F17 att vara en del av insatsstrukturen och kunna verka från

andra platser och under högre risknivåer. All personal ska genomgå kombattantutbildning. FVÖ 16 (flygvapenövning) kommer att vara kontrollstation, där erfarenheter från bl a 1. FBB på Hagshult ingår.



Stf C F17, övlt Anders Carlsson fortsatte med att redovisa den politiska processen samt det officiella organisationsarbetet med FM Org 16. Ett antal införelseledningsgrupper arbetar med analyser och hypoteser, möte och avstämning sker varje torsdag 0800. HKV uppdrag kommer först efter försvarsbeslutet i juni. Ny organisation ska vara bemannad och belagd med uppgifter 2016-01-01.

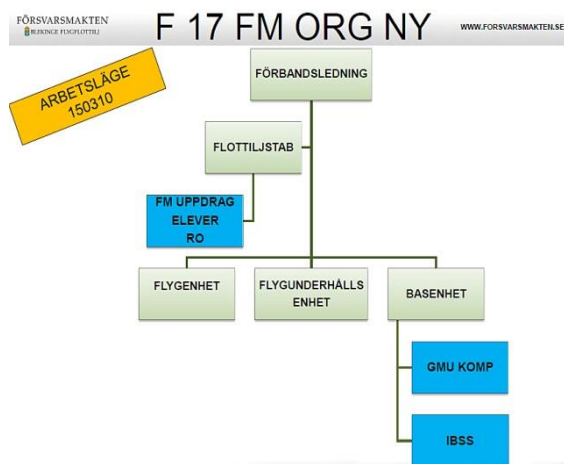
SC, övlt Magnus Fransson håller i arbetet med organisation Ny. En minskning med 225 milj/år på FM personalkostnader gäller. 60 JAS 39E ingår. All personal ska krigsplaceras och ha samma uppgifter i fred som i krig.

C F17 inriktning för ny försvarsmaksorganisation vid F 17 2016.

- All personal skall vara en del av insatsorganisationen och vara krigsplacerade.
- Vi skall innta **ett arbetssätt** och ha rutiner som fungerar i fred, kris och krig.
- Vi skall ha planer för och förbereda för att kunna verka under fortifikatoriskt "skyddade" förhållanden. Detta skall ske med smärre anpassningsåtgärder.
- Planer skall finnas för att verka från F 17 i högre risknivåer.
- Hela organisationen skall vara övad i att verka under varierande beredskaps/hot nivåer.
- FVÖ 16 utgör en första kontrollstation.
- All personal skall genomgå som minst kombatantutbildning.
- Erfarenheter från 1 FBB skall omhändertaras.

Stf C F17 arbetar efter en inriktning från HKV och att ny organisation ska gälla från 2016-01-01. Anpassning av kompetensstrukturen kommer sedan att ske fram till

2018-12-31. Ett budskap i arbetet var att skaffa trovärdig information, använd linjeorganisationen och eftersträva öppenhet.



Stomme för flottiljorganisation.

C F17 avslutade genomgången med att sammanfatta läget. Det är ett förändrat omvärldsläge med bl a president Putins agerande i Ukraina samt terrorhandlingar i Paris och Köpenhamn. Allmän vaksamhet är påkallad, vilket innebär att tillträdesbestämmelserna till garnisonen kommer att ses över, även nya låssystem införs. Säktutbildning genomförs, öppen/hemlig info på sociala medier följs upp och säksammanställningar görs. Passerbevis ses över och antalet minskas. Okända inom området kollas upp. Om senaste tidens skrivelser om bärande av uniform i samhället nämndes att - det finns inget hinder att ha uniform men tänk gärna igenom och välj sammanhang.

Ronnebypaketet byggs enligt plan, klart 2017. TL-tornet invigs 2015-11-22.

Jämställdhetsarbetet fortsätter att utvecklas. Det handlar om kunskap, stöd, och likabehandling. Det finns även förväntningar på linjecheferna.

Det långsiktiga förändringsprojektet fortsätter och som ett resultat av FM VIND pågår nu ett arbete i HKV för att omhänderta de upplevda problemområdena.

För närvarande råder fokus på omvärlden och internationell samverkan med F 17 beredskap/deltagande i NBG/NRF. Under våren 2015 har Sverige i samverkan med Holland enheter för skydd mot pirater vid

Somalias kust. En kontingent finns i Mali.

C F17, öv Lars Bergström avslutade med att tacka alla. Var stolta för det vi gör. HL

Kamratföreningens årsmöte 2015

Den 26 mars hölls kamratföreningens årsmöte, det 36:e i ordningen, i F 17 aula. Mötet kunde konstatera att föreningens verksamhet ligger stabilt på tidigare nivå och att ekonomin är fortsatt god.



Styrelsen 2015. Fr v Allan Lindgren (kassör), Bengt Andersson, Bengt Gustavsson, Bo Hagertz (sekreterare), Benny Hellström (ordförande), Leif Possung, Ulf Alderlöf, Rune Pettersson och Rune Kronqvist.

Det förelåg ändringsförslag till stadgarna rörande föreningens ledning. Tidigare har C F17, av hävd, valts till föreningsordförande. Men enligt upprättat samarbetsavtal mellan HKV och SMKR är inte detta längre möjligt, jävsituation kan uppstå vid förhandlingar. Föreningen leds fortsättningsvis av en ordförande och styrelse, benämningen styrelseordförande har utgått. Till ordförande omvaldes Benny Hellström för två år, omval skedde även av styrelsemedlemmar, liksom av årsmötet valda föreningsfunktionärer. Till hedersmedlem invaldes Boo-Walter Eriksson.

Försvarsupplysning

Efter årsmötet följde försvarsupplysning som stf C F17, övlt Anders Carlsson höll. Innehåll som i kvartalsgenomgång sida 30.

Kvällen avslutades med ärtmiddag och kamratlig samvaro på Bredåkrämässen.

Rapporterna har författats av: *Herbert Lindblom*
Bilder: Försvarmakten F 17

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN



A 32A Lansen - fpl 32151 - gul B.

Regionavdelningen för Svensk Flyghistorisk förening i Blekinge, Quintus 72 började i mitten av 1970 talet försöka få flottiljen intresserad av att bevara en A 32 Lansen. Flottiljen var positiv.



Rune Kronkvist och Görän Alexander rengör flygplanet.

Föreningen började leta efter ett lämpligt flygplan 1977. Alla 32:or var redan borta från F 17. Bara ett enda flygplan som tillhört F17 hittades men det var illa medfaret av väder och vind. På brandplatsen fanns det ett bättre exemplar, 32246 som först valdes trots att det inte flugit på F17.

Efter en bytesaffär med köpman Sven E Pettersson, ägare till det företag i Västerås som då skrotade flygvapnets flygplan kunde 32151 hämtas från F 14 i Halmstad.

A 32A, 32151 flög på F 17 i 17 år. Det levererades i juni 1957 till F 6 och kom i mars 1959 till F17. Koderna blev först "gul B" senare "38". I och med avvecklingen av A 32 på F 17, 1976 överfördes flygplanet till F 6. Det kom aldrig dit för vid ett besök på F 14 i dec 1975 fick flygplanet brandindikering före start och blev stående där. Färden tillbaka till F17 gick med lastbil.

Flygplanet gjordes visningsklart av föreningens medlemmar med resurser från F17 till flottiljens 40-års jubileum 1984.



32151 inför flygdagen 1984

När utrymme inomhus inte längre fanns tillgängligt blev resultatet att flygplanet placerades på en pelare utanför vaktens på F17. I juni 1990 kunde flygplanet placeras på sin nya plats.

Bengt A Andersson