



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2016



Ur innehållet:

- Flygbostäder i Ronneby**
- Tekniskt gymnasium på F17**
- JAS 39 företagsplanering MSE**
- SK 60 på flottiljen**
- Hkp 10 Super Puma epoken**
- Bas 90 i historiskt perspektiv**
- Nytt förband FMTIS**
- Verksamhet i flottiljverkstan**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2016. Årgång 11.

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. Utsänds även till kommunala bibliotek i Blekinge.

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Mats Svensson	0455-21956
Bengt A Andersson	0457-31367
Ingmar Olofsson	0457-15642
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 SK 60, tillhörig F17. Pilot ombord är mj Håkan Lindberg, i kamratkretsar mera känd som "Målle". Foto: Flottilj fotograf Gösta Bolander. Bilden från 1995.

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 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 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 tecknar ner dessa rader är det påsk-tider. Vintern har knappt hunnit försvinna. Inte så konstigt, påsken inföll ju väldigt tidigt i år. Mycket har säkert hänt mellan nedtecknandet av dessa rader och till dess Bredåkrabladet kommer ut. Bland annat har föreningens årsmöte genomförts.

Under vårens lopp har vi haft möjlighet att ha traditionsrummet öppet för besökande under vissa tider. Öppettiderna har publicerats på kamratföreningens hemsida. Hur besöksfrekvensen blev är lite tidigt att sia om. En sak är dock klar. Det har inte blivit lättare att besöka traditionsrummet, med hänsyn till de tillträdesbestämmelser, som numera gäller för flottiljområdet. Besöksanmälan ska lämnas dagen innan ett besök. Samtliga i styrelsen och tidningsredaktionen kan vara besöksmottagare. Min förhoppning är att vi ska ha traditionsrummet öppet så mycket som möjligt.

Förutom traditionsrumsbesöken försöker styrelsen ordna studiebesök, föredrag, resor mm. Ett av de mest uppskattade besök vi haft, var säkerligen besöket i nya flygledartornet i november. Drygt hundra medlemmar utnyttjade möjligheten att se denna fantastiska byggnad. I början av april genomfördes en informationskväll, tillsammans med Q72, om RB68 Bloodhounds roll i svenska luftförsvaret under 60- och 70-talet. Säkerligen

ganska okänt för många av föreningens medlemmar. Kanske mest beroende på den höga sekretessnivån, som gällde under den här perioden.

Under några vårdagar genomfördes föreningens traditionella vårresa. Denna gång till Warszawa, Polen. Lite svårt var det att fylla bussen denna gång. Om det beror på lång båtresa, ”öststatsrädsla” eller priset vet jag inte. Läs mer om detta i ett senare nummer. Trots att vi är drygt 500 medlemmar i föreningen, är det ganska svårt för styrelsen att få kontakt med många av er. Jag hoppas på att ni ska ta kontakt med styrelsen med idéer, tankar, och förslag, om hur vi ska bli bättre. Kom med förslag!

Kamratföreningens verksamhet har fått utökad betydelse de senaste åren. Inte minst som ”kamratstödjare” i olika sammanhang. Detta har uppmärksammats av flygvapenledningen. Under året kommer flygvapenchefen, generalmajor Mats Helgesson, att besöka flygvapnets samtliga kamratföreningar. Till F17 kommer han preliminärt den 28 oktober. Det blir lite speciellt för oss att återse vår före detta föreningsordförande och flottiljchef.

Om några år, 2019, fyller F17 75 år. Förhoppningen är att föreningen ska stödja flottiljen i att producera en jubileumsbok. Den bör i så fall omfatta de senaste 35 åren av flottiljens verksamhet. Mycket arbete återstår att göra innan en sådan bok kan lämna tryckeriet. Icke minst önskar jag att många av er kan bidra med något.

Slutligen vill jag uppmana er alla, att när tillfälle bjuds, besöka Blekinges största arbetsplats, F17. Jag garanterar att de flesta av er inte kommer att känna igen sig. Till sist önskar jag er alla en skön vår och en trevlig sommar.

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



Kamrater i kamratföreningen!

I skrivande stund är vi i slutet av mars och man börjar ana att det är vår i Blekinge. Liksom i naturen spirar det av aktivitet på flottiljen och i garnisonen. För mig är det tydligt att vi nu parallellt med att vi levererar mycket mark- och luftoperativ effekt i form av beredskap och insatser också utvecklas mot den målsättning Försvarmakten och F 17 har satt upp. Vi har ett tydligare fokus på effekt här och nu, och vi sätter våra tre krigsförband 17e. flygflottiljen, 171 stridsflygdivisionen och 172 stridsflygdivisionen i centrum och låter deras behov av utveckling vara styrande i högre grad än tidigare. Detta tråkigt nog framdrivet av en omvärldsutveckling som skapar behov av insatsberedda krigsförband. Ett revanschistiskt Ryssland med stormaktsambitioner och en oro i Mellanöstern och Nordafrika som spär på terrorhotet påverkar vår del av världen.

ÖB och FM verksamhetside, *Vi försvarar Sverige, landets intressen och vår frihet att leva som vi själva väljer*, känns därför mer aktuell än någonsin. Vår uttolkning av verksamhetsidén här på F 17 blir följaktligen, ”Vi bidrar till förvaret av Sverige, landets intressen och vår frihet att leva som

vi själva väljer genom att vi säkerställer luftoperativ effekt”.

FM vision, *Ett starkare försvar, möter varje hot och klarar varje utmaning*, är sporrande och speglar väl de förväntningar som nu finns på oss. När hotet ökar och Riksdagen tillför mer ekonomi förväntar sig skattebetalarna ett starkare nationellt försvar som kan möta den förändrade omvärldsutvecklingen.

Hur möter vi då dessa krav och förväntningar på ett starkare försvar här på F 17?

När vi i Flygvapnet och F 17 i januari intog vår nya organisation så tog vi också ett stort steg mot ett mer insatsberett flygvapen och en mer insatsberedd flygflottilj. Nu är *hela flygvapnets organisation insatsorganiserad* och vi har **en** insatsorganisation som är organiserad för att möta högre hot- och beredskapsnivåer. Det finns inte längre någon produktionsorganisation utan alla har en uppgift i krigsorganisationen.

I samband med intagandet av den nya organisationen så passade vi också på att ändra vårt verksamhetsledningssystem här på F 17. Vårt sätt att arbeta är nu förändrat med avsikten att *vi skall arbeta på samma sätt i fred som i krig*. Den bärande idén är att oavsett hotnivå och krav på beredskapsnivå så behåller vi vårt sätt att arbeta i så stor utsträckning som möjligt. Vi skall alltid jobba på samma sätt med samma människor och genomföra samma verksamhet och träffas enligt samma rutiner, så att vi känner igen oss även då hoten är högre och kraven på oss större. *Train as you fight, fight as you train*.

Utöver dessa förändringar har jag definierat nio olika områden som jag anser är särskilt viktiga att fortsätta utveckla för att göra våra krigsförband ännu vassare. Dessa har kommit att kallas för *C F17 fokusområden*.

- **Leverans av insatser och beredskapsuppgifter.**

Våra insatser och beredskapsuppgifter har alltid högsta prioritet, vi skall fortsätta arbeta för ett arbetssätt som sätter dessa uppgifter i fokus. Vi har tyvärr inte en organisationsvolym som möjliggör både krigsförbandsutveckling och insats och beredskap i den omfattning vi eftersträvar. Vi kommer dock aldrig göra avkall på beredskaps- och insatsuppgifterna utan måste om det krävs välja bort något annat. Detta skapar så väl tröskeffekt som trovärdighet.

- **Personalförsörjning av krigsförbanden**

Den långsiktiga överlevnaden av krigsförbanden är avgörande; rekrytering och åtgärder för att behålla vår personal är synnerligen viktigt. Här pågår ett antal projekt som huvudsakligen leds av flottilstaben.

- **Utveckling av 17. Flygflottiljen som krigsförband.**

17e flygflottiljen är till skillnad från stridsflygdivisionerna ett nytt krigsförband med flera utmaningar. Omvärldsläget gör att det är viktigt att vi snabbt ökar krigsdugligheten på samtliga krigsförband. Här pågår flera olika projekt som framdrivs genom vår förbandsutvecklingsplan som A 5 i flottilstaben sammanhåller. Förbandsutvecklingsplanen är motorn i vår framtida produktionsplanering. Den sträcker sig till 2020 och innehåller alla delar och omfamnar hela förbandet F 17s utveckling.

- **Robusthet Ronnebybasen (INFRA/Spridning), och utveckling av stridsplaner**

Vi fortsätter utveckla och förfina våra stridsplaner för våra tänkbara baseringsmöjligheter efter en prioritetsordning. Här

pågår för närvarande många olika projekt som leds av A 3 och A 5 gemensamt med stöd av alla enheter. Detta sker i samverkan med flera olika förband i Försvarsmakten.

- **Jämställdhetsintegrering**

Jämställdhet är en förutsättning för personalförsörjning av våra krigsförband. Vi måste bli mycket bättre på att attrahera kvinnor till F 17. På så sätt får vi tillgång till hela befolkningsunderlaget och kan rekrytera de mest lämpade till våra krigsförband. Vi måste även bli bättre på att behålla anställda kvinnor på F 17. Inom området personalförsörjning och jämställdhetsintegrering har vi satt upp ett realistiskt mål. De som inleder vår nya militära grundutbildning efter sommaren ska bestå av betydligt fler kvinnor än tidigare. Detta för att vi långsiktigt ska kunna bemanna främst de militära befattningarna med kvinnor.

- **Slutförande av Ronnebypaketet**

Ronnebypaketet gör F 17 till ett förband för framtiden. Sjöoperativa helikoptrar och incidentberedskap och möjlighet att ta emot stora transportflygplan är förmågor som är starkt efterfrågade. Det är därför viktigt att vi slutför Ronnebypaketet utan friktioner. Vi har nu alla beslut på plats för att slutföra hela projektet vilket är glädjande.

- **Bäst på materielunderhåll 2020**

Vi måste bli bättre på att genomföra materielunderhåll i våra krigsförband i syfte att höja den materiella tillgängligheten. Övertagandet av gamla flottilverkstaden skapar möjligheter för detta. Men det är bara starten på det som ska leda till att F 17 blir föredöme när det gäller den materiella tillgängligheten. En rad initiativ kommer att tas under detta område de kommande tre åren.

- **Utvärdering flerbefälsystemet vid F 17**

Nu har vi haft flerbefälsystemet en tid. Vi bör analysera effekterna av detta. Bland annat tror jag att vi måste bli bättre på att definiera utvecklingsmöjligheterna för samtliga anställda kategorier även detta syftande till att behålla personal och därmed försörja krigsförbanden. F 17 är ett förband med stora möjligheter att utvecklas och det måste vara tydligt för oss alla vilka fantastiska möjligheter vi faktiskt har.

- **Förstärka en positiv bild av F17, FV och FM**

FM och F 17 står för någonting bra och har en hög förmåga även om vi inom vissa områden har utmaningar. Vi måste bli bättre på att kommunicera detta med media och allmänhet då bilden av oss ibland tenderar till att vara felaktig och bara visa på en svag och dålig försvarsmakt vilket inte stämmer. Detta är lätt att konstatera när vi får besök från andra organisationer såväl nationella som internationella. Vi får återkommande omdömet att vår verksamhet och organisation är att ta på allvar och som varje dag levererar efterfrågad effekt.

Så med en *ny organisation*, ett *nytt sätt att arbeta* och genom att fortsätta *utveckla ovanstående fokusområden* kommer F 17 bli en del av *ett starkare försvar som möter varje hot och klarar varje utmaning!* Vi kommer helt enkelt att bli ännu vassare och därmed farligare för fienden.

Vi bidrar till *högre tröskeleffekt*, vi har en *hög tillgänglighet*, vi gör det *tillsammans* med andra och vi är *trovärdiga*.

I höst ska vi genomföra krigsförbandsövning med knappa 150 totalförsvarspliktiga samtidigt som vi genomför flygvapenövningen och det strax innan vi har inryck till vår ny militära grundutbildning. Detta är en stor utmaning för

vår organisation men vi har koll på läget och det finns realistiska planer för detta. Jag kan inte nog understryka hur viktiga dessa uppgifter är för vår kommande rekrytering och för folkförankringen och hur vi uppfattas ute i samhället. Därför har vi gett dessa uppgifter högsta prioritet.

Vid sidan av flygvapenövningen genomför vi ett antal viktiga övningar under året den största är kanske Joint Warrior i Storbritannien. En viktig övning för att behålla och öka vår interoperabilitet och internationella förmåga. Att vi nu återtar nationell förmåga innebär inte att vi helt lämnar det internationella spåret utan tvärtom innebär även det nationella försvaret att vi måste kunna ta hjälp av andra. Utöver detta kommer fortsatt stå i flera internationella register bland annat i NRF, Nato Response Force under 2017 och 2019.

Vi har två nya enhetschefer på väg in till förbandet. Adam Nelson nuvarande chefen 171a stridsflygdivisionen blir ny flygchef och chef för flygenheten när Tommy Petersson lämnar för skola i USA. Tack Tommy för bra insatser under din tid som flygchef och lycka till Adam. Patricia Wall blir ny basenhetschef till sommaren när Magnus Eriksson lämnar för ny tjänst i Holland i NATO stab. Stort tack även till dig Magnus för väl genomfört arbete och lycka till Patricia.

För oss som blir kvar väntar ett mycket utmanande år som definitivt leder oss mot *ett starkare försvar som möter varje hot och klarar varje utmaning!*

Kamratföreningens arbete är viktigt för oss, ni ger ett bra stöd till vår verksamhet, bevarar våra traditioner och bidrar positivt till folkförankringen.

Tack för det.

Lars Bergström
Flottilj-/garnisonschef

AB Flygbostäder i Ronneby



Flygbostäderna vid Blasius Königsgatan i Ronneby.

Byggandet av bostäder till personalen på den nya flygflottiljen F 17 på Bredåkra Hed blev en het fråga mellan dåvarande landskommunen Kallinge och Ronneby stad.

Blekinge Flygflottilj F 17

När Blekinge flygflottilj, F 17 år 1944 började sin verksamhet i Kallinge innebar detta en betydande injektion i hela bygden som i dag omfattar Ronneby kommun. Förläggningen till Bredåkra hed var väl vald och markanvändningen anslöt till tidigare verksamhet. Det slutliga valet av Bredåkra området framför Ramdals åkerjord var säkert välbetänkt. Bidragande skäl var också att Kallinge (egentligen Ronneby landskommun, med Kallinge som centralort) kunde avstå stora markområden, bland annat nuvarande förläggningsområdet och västra delen av flygfältet. En viktig fördel var att Kallinge redan 1942 hade ersatt sina gårdsbrunnar med kommunalt vatten och avlopp! Detta var en betydelsefull inledning till omfattande samhällsmodernisering som F 17 bidragit till genom åren, med anställningar och skattekonor. Vid starten 1945 beräknades den årliga lönesumman för de anställda på en flygflottilj till 430.000:- kronor.

Bostäder

Flottiljens placering var bra från både militär och civil synpunkt. Inledningsvis var bostäderna den besvärligaste frågan.

Efter förhandling beslutade Ronneby stad att fritt upplåta välbelägna tomter för uppförande av tjänstebostäder för officerare enligt erhållen förteckning med en beräknad areal på 8200 kvm.

Staden skulle garantera att 12 st 3-rumslägenheter och 18 st 2-rumslägenheter fanns disponibla. Staden konstaterade att det vid protokollets skrivande 1942 fanns det tio stora lägenheter med 3 till 6 rum lediga och lämpliga som officers-tjänstebostäder.

Förhandling skedde även med Ronneby landskommun om tomter för egna hem i flottiljens närhet.

Ronneby och Kallinge kommuner kunde inte ensamma bära det ekonomiska ansvaret för en så stor bostadsproduktion som flottiljen krävde. Genom en uppgörelse mellan Ronneby kommun och

staten om en hyresgaranti blev det kommunen som inledningsvis svarade för huvuddelen av bostadsproduktionen.

F17:s personal kom att gynnas av rivalitet mellan Ronneby och Kallinge. Bostäder byggdes i flottiljens närhet och egnahem byggdes av F 17-anställda i Kalleberga redan 1946.

Dåvarande Ronneby stad visade tidigt sin iver genom att ta hand om personalen. Att bo i Staden var ett "måste" och en stor del av F17-folket blev stadsbor och fyllde bussarna till och från arbetet på flottiljen i Kallinge. Senare, när villabyggandet tog mer fart, fick Kallinge ånyo sin chans genom att sälja tomtmark till det häpnadsväckande låga priset av en krona per kvadratmeter. Även i Ronneby ökade småhusbyggandet, men med begränsad tomttillgång. Genom villaägande och bättre boendestandard ökade strävan att stanna på orten.

Kvarteren kring Blasius Königsgatan

Redan 1939 fanns de nya kvarteren längs Blasius Königsgatan planerade. De hade fått namn som Björnen och runt idrottsplatsen namn som Löparen, Brottaren, Fäktaren. Ronneby idrottsplats invigdes 1931 och år 1952 döptes den om till Brunnsvallen som den heter än idag.



Redan 1939 fanns kvarteren planerade

AB Flygbostäder

Så tillkom AB Flygbostäder som en privat aktör med nya bra lägenheter för sin tid. Arkitekt var Wolter Gahn. Han deltog i

Stockholmsutställningen 1930 och 1931 och var med och skrev boken "Acceptera". Boken var funktionalismens upprop i Sverige där man krävde större, ljusare och bättre bostäder åt folket.



Nybyggda fastigheter av AB Flygbostäder.

AB flygbostäder startades 1943 av familjen Mörtstedt som bodde och ägde en kemtvätt och flera fastigheter i Ronneby. Föräldrarna skiljde sig och sönerna växte upp hos mamman i Ronneby.

Bröderna Bengt och Sten Mörtstedt har senare byggt upp stora fastighetsimperier i Sverige och senare i Europa med kontor i London.

Ordförande i AB Flygbostäder var Eric Fernström då verkställande direktör för A.K. Fernström Granitindustri i Karlshamn. Verkställande direktör och styrelseledamot i AB Flygbostäder var Gustaf Adolf Lye.

Fastigheterna som byggdes av AB Flygbostäder har bytt ägare flera gånger. De såldes i slutet av 1960 talet då sonen Sten Mörtstedt blivit VD i bolaget som senare bytte namn till Citadellet. Ny ägare blev Bert Rothstein och senare Gallionen som ägde fastigheterna i ett 15 tal år. De såldes vidare till fastighetsfonden Svea-fastigheter Sverige 1 som 2007 sålde fastigheterna längs Blasius Königsgatan och Peder Holmsgatan vidare till dagens ägare AB Heimstaden.

Bengt A Andersson

Källor: FV-Nytt Nr 3 1974,
Olika ekonomisidor på Internet
runeberg.org/vemarvem
Karta Ronneby Kommun

Flygtekniskt gymnasium på F 17



Hangar 81 som disponeras av det Flygtekniska gymnasiet.

Ronneby kommun har under ett flertal år planerat för att skapa ett flygtekniskt gymnasieprogram. Efter många politiska turer sändes en ansökan till skolverket i januari 2013 och den 4 september ger skolverket klartecken till att starta ett sådant. Programmet skall medge riksintag och får ha max 20 elever per årskurs. Efter 4 år omprövas beslutet. I Sverige finns flygteknisk gymnasieutbildning på sju platser. Startkostnaderna för utbildningen budgeterades till 3.0 mkr.

Det är en ny spännande verksamhet som nu finns innanför grindarna på F 17 med gymnasieelever från södra Sverige som har den tekniska utbildningen på F 17 och den övriga undervisningen på Knut Hahnskolan.

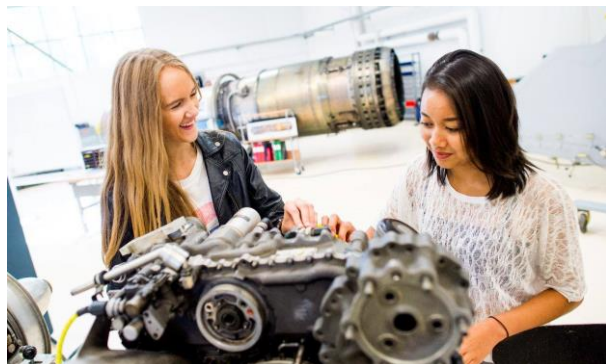
Skollokaler

Kommunen hyr halva hangar 81 av Fortverket. Den hyrda ytan innefattar ca 900 kvadratmeter hangar och ca 200 kvm administrativa utrymmen. Samma hangar som tidigare gav utrymme för 3 divisionen och kompaniet och sedermera Rb 68 som nu står som monument utanför ingången till skolan. Där finns de flygplan, helikoptrar och flygmotorer som används i undervisningen samt elevrum och

expeditioner. För tillfället disponeras även den hangar som använts för transportflyget för den SAAB 340 som nyligen tillförts skolan. Fenan på SAAB 340 är nämligen för hög för att den skall kunna tas in i hangar 81. Avtalet gäller till 2017. Under tiden söker man en permanent lösning. Den andra halvan av hangar 81 disponeras sedan 2009 av SAAB och BAM för främre underhåll som service och klargöring av flottiljens SK 60.

Elevantal

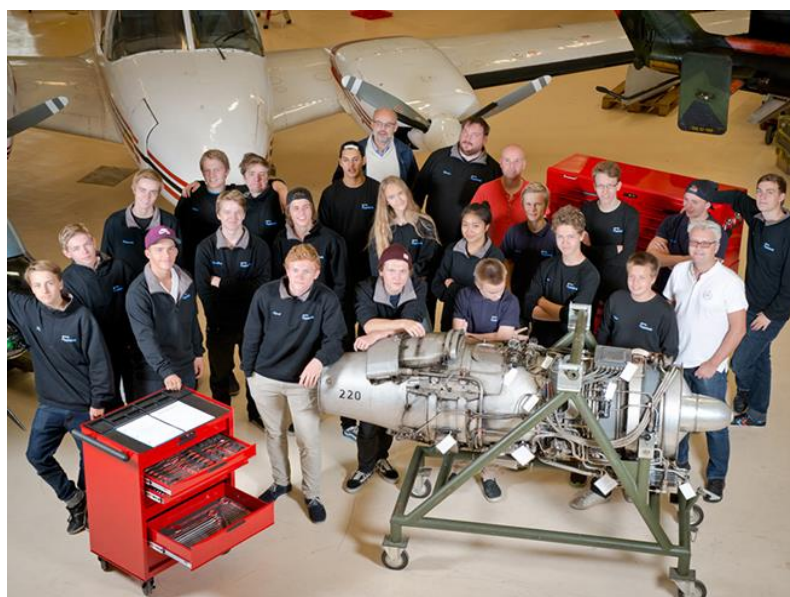
Det har nu gått 1,5 år sedan skolan startade. De först antagna eleverna går nu ÅK 2 och det är 3 flickor och 11 pojkar kvar i kursen. ÅK 1 som startade i höstas har nu 19 elever varav 2 flickor.



Caisa Alriksson från Växjö och Angsana Kraisin från Sölvesborg mekar på en General Electric T700- motor som finns i SAAB 340 och i en version helikopter Black Hawk.

Inte mindre än 17 av eleverna i den senaste årskullen kommer från andra kommuner och kursavgiften 200 000 kr per elev och läsår genererar en bra grund för undervisningen. Den elev som har den längsta resvägen kommer från Oskarshamn.

Lärarna säger att de kvinnliga eleverna är duktiga och att de även spöar pojkarna ibland då de läser instruktionerna ordentligt innan de börjar meka på flygmaterielen.



Lärare och elever framför en motor RM 9B och den nyinköpta verktygssetsen.

I skrivande stund har 42 elever anmält intresse för att starta utbildningen i höst, i den nya ÅK 1. Det innebär goda möjligheter att bemanna de 20 platser som finns tillgängliga.

Internat

De elever som har långa resvägar bor i internat i ett hus på Folkparksvägen. Det är lägenheter som studenterna bodde i innan BTH lades ned i Ronneby och studenterna flyttade till Karlskrona. På internatet finns 1,5 tjänster som fritidsledare-/internatföreståndare. Luncher serveras antingen i F17 matsal eller på Knut Hahn då undervisningen är förlagd där. Frukost och kvällsmål lagas på naturbruksgymnasiet i Bräkne Hoby och körs till förläggningen. Transporter till F 17 och Knut Hahn sker med de allmänna kommunikationsmedlen eller med cyklar som eleverna disponerar.

Samarbete med F 17

Samarbetet med F 17 fungerar mycket bra. Eleverna får inpasseringstillstånd för att gå till skollokalerna eller för att motionera på löparspår och hinderbana. Eleverna har även deltagit i garnisonsmästerskap och innebandy. Studiebesök på olika arbetsplatser ger bra motivation för att söka jobb på F 17 efter fullgjord utbildning. Några elever deltar i den frivilligutbildning som sker på F 17 under helgerna.

Förhoppningsvis skall det även öppnas möjligheter till några sommarjobb på flottiljen.

Inriktning på utbildningen.

Utbildningen sker på två olika linjer. Den ena inriktad på "Flygplan med flygryksteknik-/flygplanslära" och den andra linjen på "Helikopter med flygryksteknik-/helikopterlära.

Övningsmateriel

Övningsmaterielen består därför av HKP 9 och 6 med verktygsutrustningar som lånas av Försvarmakten samt av en Piper PA-31 och ett flygplan SAAB 340 som opererats av flygbolaget "Next Jet" tills november 2015.



HKP 9 i den ljusa och väl underhållna hangaren/skollokalen.

Ett antal flygmotorer av olika modernitet disponeras också. Swedavia har bidragit med markaggregat (elverk) som använts för civila flygplan.



Ankomsten av SAAB 340 till den utlånade flygtransporthangaren.

Personal på skolan

Rektor på skolan Magnus Magnusson som nyligen lämnat ett yrkesliv på F 17. Hans sista befattning var chef för F 17 Flygunderhållsenhet. Den kunskapen borgar för ett bra samarbete mellan F 17 och det flygtekniska gymnasiet och kunskap om de krav som ställs på flygtekniker.



Rektor Magnus Magnusson vid både den gamla motorn till SK 60 (RM 9B) och en motor till SAAB 340 (GE T700 CT7). I bakgrunden syns RM 8B till flygplan JA 37.

Skolan har nu tre heltidsanställda lärare, en tjänst på 30 procent samt den pensionsavgångne teknikern Sune Jonsson från flottiljverkstaden.

Målet för skolan är sex yrkeslärare och rekrytering pågår.



Stefan Jönsson, Magnus Magnusson, Ulf Jönsson och Carina Modliba framför flygplan PA-31.

Slutord

Det är mycket glädjande att Ronneby kommun lyckats inrätta ett flygtekniskt gymnasium som fått bra vind i seglen från första början. De elever som väljer denna utbildning kan med stor säkerhet få vidareutbildning och anställning både inom civilflyget och Försvarmakten.

Text: Boo-Walter Eriksson efter samtal med rektor Magnus Magnusson.

Bilder: Skolan och Boo-Walter Eriksson

JAS 39 företagsplanering och resultatanalys - MSE

MSE (Mission Support Element) är en enhet för stridsflygdivisionens planering och utvärdering av flyguppslag. JAS 39 löser alla uppgifter och kravet på förberedelser liksom omhändertagande av resultat och erfarenheter är omfattande och en viktig del för det taktiska uppträdandet.

MSE personal arbetar med divisionens flygförare och har system för företagsplanering, underrättelser, bildtolkning och telekrig. C MSE 171. stridsflygdivision berättar och förklarar.



Flygförare planerar uppdrag med stöd av planeringsofficer från MSE.

Något om bakgrund

Före multiroll flygsystemens tillkomst var piloten sin egen herre. Han planerade oftast sitt företag själv utifrån uppdragets art, hotbilder och väder. I tvåsitsiga flygplan stöttade flygnavigatören med beräkningar och annat och i spaningsdivisionens verksamhet fanns en Undplut som arbetade med underrättelser och bildtolkning.

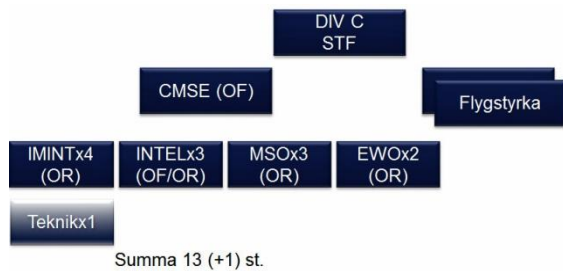
Med JAS 39 skall piloten kunna uppträda i tre uppgifter. Vapenalternativen är många och sensorer för inhämtning av uppgifter i den taktiska hotbilden kräver stort kunnande. Dagens piloter måste helt enkelt ha kvalificerad hjälp vid planering och utvärdering för att nå ställda krav på jakt-, attack- och spaningsförmåga.

Organisation och uppgifter

MSE är organisatoriskt knuten till divisionen och samgrupperad. Den ska kunna verka på flera platser och kunna betjäna två flygstyrkor. Verksamheten bedrivs från inredda containrar eller lämplig plats i befintliga byggnader. Allmänt förlitar sig MSE liksom divisionen som helhet till det logistikstöd och skydd som finns på flygbaserna.

Förutom att stödja divisionen i olika övningar och insatser finns rena utbildningsbehov för nya flygförare och egen personal. Att svara upp mot divisionens olika förmågor är förstås en väsentlig del i MSE arbetsuppgifter, men också att ge stöd i den omfattande incidentberedskapen.

MSE innehåller fyra grupper specialister (OF/OR) som arbetar med bildtolkning (IMINT), underrättelser (INTEL), flygplanering (MSO) och telekrig (EWO). Vid högre hotnivåer eller ofred finns även en IT-tekniker som håller alla komplexa dator- och kommunikationssystem igång. Totalt ingår 13 (+1) personer.



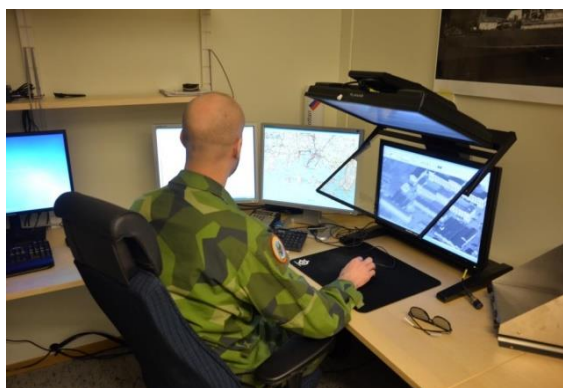
JAS 39 division med två flygstyrkor och MSE.

Olika stödsystem

MSE-enheten har i sitt arbete ett antal stödsystem för planering av företag, olika beräkningar, utvärdering och analyser av resultat samt rapportering med mera.

- MSS (Mission Support System)
- MSS-IA (Mission Support System Image Analysis)
- MT 39C (Mission Trainer, simulatorn)
- WING
- IS UNDSÄK
- MGSI – PC krypto
- H-datorer för bild och videoredigering
- Framkallningscontainrar
- LULIS & STRIMA (Luft- och sjöläge)
- mm

Stödsystem som används i verksamheten.



Bildtolk vid sin arbetsstation MSS-IA.

Yttre sensorer

Spaningskapsel SPK 39 har digital kamera men även kamera av äldre modell (SKA 24) för våtfilm. Flygföraren har även handkamera med ombord.

LDP laserpod ”Litening III” invisar vapenlasten mot målet men tar även upp olika signaler och spelar in IR-video.

Recce equipment

SPK39 IV och V

- Digital sensor, CA-270



Litening III

- Laser spot/range finder and designator
- CCD and IR video

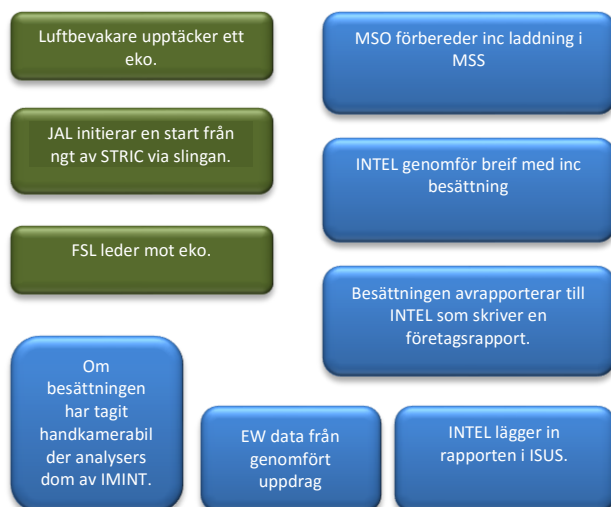


JAS 39 är försedd med spaningskapsel SPK 39 och laserpod Litening III.

Order och ledning

Flygtaktiska staben inriktar och ger order för divisionens incidentberedskap. Sådana insatser görs ibland med kort förvarning för olika identifieringsuppdrag. Insatser utanför tjänstetid regleras i incidentberedskapsorder. En vanlig arbetsdag med flygtjänst går ut på att utbilda till eller vidmakthålla färdigheter för såväl MSE specialister som divisionens flygförare.

Vid morgonbriefingen gås planeringen igenom med flygtjänstledaren. Flygtjänsten är ofta splittrad under dagen och behöver styras upp under perioder. Uppdrag i incidentberedskapen måste dock alltid kunna lösas, underrättelseofficer och bildtolk måste finnas tillgängliga under hela dagen.



Incidentstart. MSE arbetsuppgifter i blå rutor.

Företagsplanering, flygspaning

Exempel på genomförande av spaningsflyg företag, hämtat från insatsen över Libyen 2011 (Unified Protector). Divisionen hade även förmåga till luftförsvars- och attack-uppgifter men som aldrig utnyttjades.

Divisionen var baserad på Sigonella-basen på Sicilien och genomförde två företag per dag med rote.

Order kommer kvällen innan kl 20.00 till divisionen. MSE, bildtolk reder ut förutsättningarna till påföljande dag. 8 timmar före start uppdaterar MSO allt i flygpassets stödsystemen. 5,5 tim innan sker företagsplanering och 3,5 tim innan start får flygföraren underrättelseläget, genomgång av uppdraget, bränsleberäkningar och tankningstillfällen etc. 2 tim innan ges order för uppdraget. En tim före följer väderbriefing och checklisten går igenom, bl a nöd och räddningsåtgärder om något går fel.



JAS 39 lufttankar från amerikansk KC 10.

45 min efter start sker första lufttankningen och sedan följer uppdraget med spanings-/fotouppgifter med bl a spaningskapsel, SPK 39. 2-3 tim efter start sker ytterligare en tankning samt landning efter 3-4 tim. Roten JAS 39 stridsleds under uppdraget av amerikanska AWACS.



Spaningsresultat från ett läge sydost om Tripoli. En gruppering SA-2 Guideline robotar har hittats.

Efter landning sker avrapportering (debriefing). Först en snabbrapport (tele-briefing) om väsentliga erfarenheter som flygföraren lämnar direkt efter landning. Sedan följer arbetet med olika analyser samt bilder och information som finns i sensorerna för den företagsrapport som insänds till uppdragsställaren. Normalt ligger det 4-6 timmars arbete efter varje företag.

Roller och utbildning

Bildtolken studerar och tolkar bilder samt skriver spaningsrapport. Mycken tid läggs på att studera bilder. Bildtolken skall även kunna klassificera/identifiera olika typer av stridsfarkoster samt göra analyser av infrastruktur. Han utför även verkansberäkningar för olika vapen och måltyper. Det tar 3-4 år att utbilda sig till bildtolk.

Underrättelseofficer har god kunskap om hotbilder och det närliggande omvärldsläget, vilket uppdateras kontinuerligt. Han håller även allmänna underrättelsegenomgångar för divisionerna samt stödjer flygföraren i planeringen av flyguppslaget.

Planeringsofficer planerar flygföretaget innebärande - flygbasers status, flygroute, tillgång till luftrummet, väderprognos över tid etc. Planeringsofficeren stödjer även flygföraren när det gäller vapenpreparering avseende mark- och sjömål.

Telekrisofficer hämtar och lägger in data från telekrisbibliotek. Han stödjer under flygplaneringsprocessen med sin expertis avseende egna samt motståndarens system. En av huvuduppgifterna är analys av telekrisdata.

Alla specialistofficerare genomgår sin grundläggande officersutbildning i Uppsala på FM UndSäkC. Efter genomförd officersutbildning genomgår de olika funktionerna sina specialistutbildningar inom respektive område antingen lokalt eller vid centrala utbildningar.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Efter underlag och samtal med personal ur MSE 171. sfdiv.

Bilder: Forsvarsmakten F 17

Trotjänaren SK 60 – i förbandstjänst

SAAB 105, SK 60 i militär version tillfördes F 5, Ljungbyhed från 1966 för den grundläggande flygutbildningen på Flygskolan. Flygplantypen tillfördes även andra förband för andra uppgifter som lätt attackflyg, spaningsuppdrag och grundläggande taktisk utbildning. Från 1980-talet kom ett antal SK 60 att fördelas på landets flottiljer för bl a sambandsflygningar, målgång och allmän flygträning. SK 60 är alltså ett utmärkt flygplan för smidighet och god ekonomi i den dagliga flygtjänsten på flottiljen och divisionerna. SK 60 planeras dock tas ur tjänst på flottiljerna från 2017. Här följer några tillbakablickar över den nu 35 åriga SK 60-verksamheten på F 17.

Något om bakgrund och behov

Behov av transport- och sambandsflygplan har alltid funnits, för flygvapnets högt ställda krav på rörlighet och insatsförmåga över hela landet. I det lilla perspektivet har även ett antal skolflygplan fördelats på flottiljerna för bland annat sambandsflyg och allmän flygträning.



Några flottiljer märkte sina SK 60 med egen flottiljsiffra, men detta var inte officiellt godkänt.

SK 60 tillfördes flottiljerna i början på 1980-talet då viss övertalighet fanns på grund av mindre flygtidsuttag för Flygskolan samt flygvapnets organisationsförändringar i övrigt. F17 fick sina första fyra SK 60 1981. En sambandsflygtropp i 3. stnkomp (helikopterkomp) organiserades och en sambandsplatta byggdes norr om hangar 82 och i anslutning till den placerades en personalbarack.

Troppen om fyra tekniker och några värnpliktiga svarade mer eller mindre självständigt för klargöring och service av SK 60 samt några äldre propellerflygplan. Från mitten på 1980-talet också några transportflygplan.

Den inledande verksamheten med sambandsflygtroppen finns för övrigt beskriven i Bredåkrabladet 1/2012.

SK 60 pluton organiseras

Behovet av SK 60 flygningar ökade alltmer från 2002 då F 17 nyetablerade JAS 39 divisioner behövde sambandsflyg och tid för målgång mm. 2005 flyttades verksamheten över till H 81 hangar och platta som iordningställdes för SK 60 verksamheten. 2006 organiserades en SK 60-pluton ingående i 2. Fukomp. Antalet flygplan utökades efterhand till ett 10-tal och flygtidsuttaget blev uppemot 800 timmar per år. På senare år har dock flygplanbeståndet och flygtidsuttaget minskat. 2015 var flygtidsuttaget 330 timmar och under våren 2016 fanns endast tre SK 60 kvar.

Chefer för SK 60 tekniska tjänst under omställningen till SK 60 pluton 2006

Kn Helena Ståhlgren	2003-2005
Lt Claes Lindberg	2005-2007
Lt Lars Svensson F17	2007-2009

Från 2009 BAM (Bromma Air Maintenance)

Lars Svensson BAM	2009-
-------------------	-------

Nya motorer - gångtid förlängning

SK 60 fick nya motorer 1996-98. De gamla och slitna motorerna, Turboméca Aubisque (RM9) byttes mot nya Williams-Rolls FJ44 (RM15) som gav bättre prestanda och bränsleekonomi. Vid en tidigare modifiering 1988-91 hade bland annat vingbalkarna förstärkts. SK 60 kunde härmed gångtid förlängas till minst 2017.

Vid en uppgradering 2009 infördes delvis ny instrumentering. 2013 kom ytterligare en modifiering, kallad SK 60AU (Avionik Uppgradering). Denna innebar ny radio och GPS navigation samt instrument mer som i JAS 39. Bland annat byttes det

metrisk systemet ut mot höjd i fot och fart i knop. Även ljudvarningar (flygplanfel och g-belastning) som i JAS 39 infördes.



Cockpit/interiör SK 60AU.

Civila entreprenörer tar över

2009 kom nya lydnadsförhållanden in, då BAM (Bromma Air Maintenance) etablerade sig på F 17. Den dagliga tjänsten med SK 60 fortsatte i stort som tidigare med det främre underhållet som service (A-D) samt motorbyten i hangar H 81. Tillsyner (E-H) och modifieringar fortsatte även de som tidigare på Saab Nyge Aero verkstäder i Ljungbyhed som tagit över efter F5 nedläggning 1998.

Lars Svensson, BAM blev lokal chef och de tidigare SK 60-teknikerna på F 17 Claes Lindberg, Thorleif Rigestam och Jan Härlin fortsatte verksamheten med SK 60 i H 81. De närmare tjänste- och anställningsförhållandena berörs inte här.



Hangar 81. Fr v Lars Svensson, Thorleif Rigestam, Claes Lindberg och Jan Härlin. Bilden från 2011.

Daglig flygverksamhet

Flygövningsledare på respektive division sköter planeringen av flygövningar och

meddelar flygordergivning på morgonen, för dagens verksamhet. SK 60 (med katapultstolar) ingår i divisionernas övningsverksamhet i form av målgång för JAS 39 samt allmän flygträning, även för piloter som inte flyger tungt system längre. Väderflygning är ett annat exempel på användbarhet som dock utnyttjats sparsamt på senare år. SK 60 (4-sits utan katapultstolar) används främst för sambandsflygningar och personaltransporter. Då F17 inte längre har någon JAS-flygverkstad är transporten av förare med flygutrustning en viktig del i SK 60 verksamheten liksom sambandsflygningar för incidentberedskapens räkning.

Personal- och materieltransporter till och från Gotland är också något som SK 60 används till.

Krigsplanläggning och övningar

SK 60 enheten har deltagit i ett antal övningar såväl före som under JAS 39 tiden på F 17. Huvudändamålet har varit målgång och målpuppträdande på anfallsidan. Senaste stora övningen var i augusti 2015 då Flygskolan med stöttning av F 17 tekniker, flygförare och flygplan deltog i FVÖ, baserade på Gotland.

Någon krigsplacering för de SK 60 som är baserade på F 17 finns inte längre utan den verksamhet som bedrivs idag kommer att fortsätta fram till mobilisering.

Möjligheten att nyttja SK 60 därefter finns men inget är planlagt.

SK 60 avveckling

Senaste budet om SK 60 avveckling är att samtliga flygplan som idag finns ute på flottilj skall flyttas till Flygskolan på Malmen. Detta skall vara genomfört senast till sommaren 2017. Flygskolan planerar dock ha kvar SK 60 till minst 2020.

F 17 diskuterar möjligheterna att behålla en 4-sits SK 60 för uppgifter och behov som omnämns ovan.

Herbert Lindblom

Källor: SFF bok om SAAB 105 samt underlag och samtal med Per-Ola Jönsson och Thorleif Rigestam med flera. Bilder: Försvarsmakten F17

Slutfluket för Helikopter 10 Super Puma



HKP 10 Urban 93

Foto: B Andersson

Hösten 2015 flög Helikopter 10, tidigare HKP 10 sina sista uppdrag för den svenska Försvarsmakten. De köptes in som regionala flygräddningshelikoptrar men har under åren fått förändrad uppgifter.

Slutfluket för HKP 10 Super Puma

Försvarsmakten har under 2015 tagit sina sista helikoptrar av typ HKP 10, AS 332 M1 Super Puma ur drift och planerar att sälja sex av dem i två versioner, inklusive reservdelar och underhållsutrustning.



HKP 10 uppställda för försäljning. Foto: FMV

HKP 10 AS 332 M1 Super Puma

Helikoptern är konstruerad av franska Aérospatiale och byggd vid deras fabrik Marignane i Frankrike. De första levererades 1988. Av de tio beställda byggdes de två första färdiga vid fabriken i Frankrike och modifierades senare i Sverige. De resterande åtta byggdes i Frankrike, demonterades och skeppades till Sverige för slutmontering som gjordes med de svenska modifieringarna redan från start. De levererades mellan 1988-1995.

Ytterligare två helikoptrar köptes och byggdes i Frankrike för leverans 1994-95 för att täcka behovet av flygräddningshelikoptrar.

Fördelning

F 21 i Luleå blev utbildningsbas för HKP 10 och dess besättningar. De första

helikoptrarna var 1993 fördelade för regional flygräddningsberedskap med 4 st till F 17 i Kallinge, 1 st till F 17G i Visby, 1 st till F 7 i Såtenäs, 2 st till F 15 och 2 st till F 21.

När de två extrabeställda helikoptrarna fanns på plats gjordes omfördelning även till F 4 i Östersund, F 10 Ängelholm, F 15 i Söderhamn och F 16 i Uppsala.

Helikoptern kunde förses med skidor som i original inte fungerade som tänkt och förenklades i Sverige för bättre funktion.



U91 "Blosset" på F 21 1990 med skidor.
Foto: R Malmberg

När Försvarens Helikopterflottilj bildades i januari 1998 kom HKP 10 att bli den primära räddningshelikoptern. Med den nya uppdelningen mellan 1. och 2. Hkpbat kom HKP 10 även att baseras på AF 1 i Boden.

Ersatte HKP 4

HKP 10 ersatte den gamla HKP 4 som flygräddningshelikopter och fanns stationerade på samtliga flygflottiljer.

Med tiden fick HKP 10 andra uppgifter främst olika typer av transport som trupptransport och sjuktransport.

Namn

Flera av helikoptrarna fick namn efter svenska prinsessor. H 91 kallades först för "Blosset" som är slang på franska för snygg dam. Senare ändrades namnet till Birgitta. Den sista HKP 10 H 89 med nr 10412 fick det annorlunda namnet "Diesel Doris" efter en av drivmedelsteknikerna på F 7 i Såtenäs.



Quintus 99 "Margareta" Foto: B Andersson

Teknik

HKP 10 har fyra rotorblad och dubbla motorer på 1780 hästkrafter vardera. Maximalt rymmer den 24 passagerare, men normalt upptas golvytan av två bårar och sju sittplatser. Lyftkapaciteten är tre ton, räckvidden 100 mil och marschhastigheten 260 km/h.

Typer

Totalt hade Försvarens Helikopterflottilj 2015 nio HKP 10. Tre av dem var modifierade till version 10B för insats i Afghanistan och två till version 10D för insatsträning i Sverige.

Uppgifter

HKP 10 har haft följande uppgifter, personal-, materiel- och trupptransport, sjuktransport, sjöräddning och transport med hängande last.

För detta är helikoptern utrustad med vinsch, sjukvårdsutrustning, bårar och säten för trupp.



HKP 10B Foto: Försvarens Helikopterflottilj

HKP 10B har utrustats med IR-dämpare som minskar värmesignaturen från motorerna för att skydda mot värmesökande missiler. Ballistisk skydd, varnings- och motmedelssystem för att upptäcka och vilseleda värmesökande missiler. Luftintag med partikelfilter för att kunna flyga i dammiga förhållanden och en kulspruta Ksp 58 för egenskydd.

Denna modifiering av tre HKP 10 gjordes hos norska företaget Heli-One.

Hösten 2010 levererades de tre helikoptrarna som 10B efter modifiering för att flyga sjukvårdsuppdrag i Afghanistan. Vid leverans till Afghanistan var helikoptrarna målade ljusgrå.

HKP 10D är två stycken insatthanpassade träningshelikoptrar. Det är modifierad HKP 10B men har inte samma ballistiska skydd och sandfilter. Helikoptern kunde användas för brandbekämpning, transporter och sjuktransporter i Sverige.

Brandbekämpning

När behållaren som rymmer 1800 liter vatten träffar vattenytan i närmaste vattendrag tar det ca 15 sekunder att fylla den före återflygning till brandplatsen.



Vattenbombning.

Foto: Peter Liander

Försvarmakten - Helikopterflottiljen

I oktober 2015 landade HKP 10 för sista gången efter 27 år i tjänst i den svenska Försvarmakten. Redan i mars 1988 kom de första exemplaren till F 21 i Luleå som flygräddningshelikoptrar.

Afghanistan

Tre helikoptrar ombyggda 2010 till HKP 10B har tjänstgjort i Afghanistan som ambulanshelikoptrar under två år.



HKP 10B i Afghanistan. Foto: Försvarmakten

Ersatta som räddningshelikopter

Modifieringarna av HKP 10 och HKP 4 för andra uppgifter gjordes möjliga då Försvarmakten lämnade uppgiften att sköta både sjöräddning och senare även flygräddning.

Istället har Sjöfartsverket upphandlat sjöräddning först av Norrlandsflyg, senare med egna helikoptrar med stationering i Visby, Göteborg, Sundsvall, Stockholm och Ronneby.



HKP 10 med stabilisator till vänster medan HKP 14 har den till höger. Foto: B Andersson.

Flygtid

Totalt har systemet registrerat över 72 000 flygtimmar uppdelat på 66141 för HKP 10A, 2655 för HKP 10B och 3462 för HKP 10D.

HKP 10 har verkligen levererat flygtid i vått och torrt, konstaterar ställföreträdande divisionschef Magnus Carlsson på första helikopterskvadronen i Luleå, från att vinscha upp nödställda ur Bottenviken till ökenlandningar i Afghanistan.

Haverier

Tragiskt nog har tre HKP 10 havererat under dessa nästan 30 år där besättningarna på räddningsuppdrag eller under träning i sitt arbete för att vara väl kvalificerade i att rädda andra människor i nöd på havet.

Under ett räddningsuppdrag i fjällvärlden i augusti 2000 havererade Helge 94 vid Kebnekaise. Sannolikt har helikopterns rotorblad slagit i bergväggen i det dåliga vädret och helikoptern totalhavererade. Besättningen på tre personer omkom.

Den 18 november 2003 gick helikoptern Helge 99 från femte helikopterskvadronen på Säve ner i det mörka havet vid Rörö i Göteborgs skärgård klockan 18.41. Det var sju man i besättningen och endast en värnpliktig ytbärgare överlevde haveriet.

HKP 10 Helge 91 havererade den 1 november 2005 utanför Lindö i Blekinge under en övning.



*Helge 91 i Gö hamn med uppblåsta nödflottörer
Foto: Haverikommissionen.*

Helikoptern slog ned i vattnet och bröts isär. Besättningen kunde evakueras och helikoptern bogseras in till hamn i Gö.

Maximal flygtid

De återstående nio har succesivt ställts av i samband med att de uppnått maximalt tillåten flygtid innan en större tillsyn måste göras. Sex av dessa erbjuds nu till försäljning.

Deltog i årets arméövning

De sista helikoptrarna har under året flugit från första helikopterskvadronen i Luleå och så sent som i augusti deltog två av dem i den stora Arméövning 15.

Det kvarvarande exemplaret, HKP 10 nummer 407 har tillsammans med två HKP 14, deltagit i övningen Jämtgubben utanför Östersund för att torsdagen 22 oktober 2015 flygas ner till Malmen i Linköping för att ställas i förråd i vänta på försäljning.

Summering

Sex helikoptrar typ 10A och 10D är till försäljning, tre har havererat, de kvarstående tre av typ 10B sparas. En är överförd till Aerozeum i Göteborg och en till FMTS i Halmstad.

Ersättaren HKP 14

HKP 10-systemet avvecklades i samma takt som den nya HKP 14 levererats. I dagsläget finns tio stycken helikopter 14 i Sverige, jämt fördelat på helikopterskvadronerna i Luleå och Ronneby.



Vinschtest med HKP 14. Foto: Försvarmakten

Sammanställt av: *Bengt A Andersson*

Källor: Försvarmakten
Internet
Eget arkiv

Bas 90 i historiskt perspektiv

Bas 90 & BasBat 85. Dessa torra förkortningar uttyds som Flygbassystem modell 1990 resp. Flygbasbataljon modell 1985. Flygbasbataljon är det förband som skall betjäna flygverksamheten på baserna. Denna artikel beskriver bakgrunden till Bas 90 och lite om projektet i övrigt. Den grundar sig på vissa kortare intervjuer med personal från Bas 90 systemet och studier av bland annat den utmärkta boken ”Svenska flygbaser”, men främst på ett privat intresse och 20 års egen tjänstgöring som reservofficer i F21 krigsorganisation, huvudsakligen i Bas 90 systemet.

Hotbild – skydd av flygplan

Krigsflygplan som är tankade, laddade och i luften är potenta vapen, på marken är de däremot väldigt sårbara och utan någon förmåga till egenskydd. Alltsedan första världskriget har det ju därför varit nödvändigt att försöka skydda dem på marken. Enkelt uttryckt kan detta ske på två olika sätt; kamouflerad spridning i terrängen ELLER förvaring i fortifierade anläggningar av olika slag (berghangarer, tunnlar, specialbyggda värn mm). Flertalet flygvapen världen över har valt modellen med armerad betong, tjocka stålportar och liknande, bl a NATO och dåvarande Warszawapakten (WP) Även i de fall fortifikatoriskt skydd har valts, så har man oftast kompletterat med maskering, skenmål och annat som har försvårat bekämpning av de kvalificerade mål som stridsflygplan är.



Ungerska MIG 21:or framför typiskt betongvärn. Observera tjockleken på portarna.

Utländska erfarenheter

Överraskande anfall är en beprövad krigslist genom historien. För flygets del finns det flera spektakulära exempel; Luftwaffe i Polen 1939, Pearl Harbour 1941, Bodenplatte 1945, sexdagarskriget 1967,

Iran/Irak-kriget 1981 med flera. Samtliga är exempel där attackföretag har slagit ut stora ansamlingar av flygplan på marken. Just sexdagarskriget, där Israel i en gryningsråd förstörde en stor del av det Egyptiska flygvapnet på deras hemmabaser, blev en väckarklocka för militära strateger världen över. Den samtida utvecklingen av högeffektiva vapen; främst tunga banbomber och även multipelvapen gjorde att flygvapnet på 1970-talet började planera för ännu bättre spridning/skydd på flygbaserna. Detta nya koncept var till stor del kopplat till Fpl 37 Viggen och dess taktiska användning, bl a motorreversering för landning på kortbana. Även i det gamla bassystemet (”Bas 60”) utnyttjades allmän väg till betydande del, främst för taxning/uppställning (flygplanfickor), men till viss del också för start och landning.



Så kallad ”flygplanficka” i ”Bas 60” – fasta rulltankar för bränslet och oftast viss klargöringsmateriel utlagd i förväg. I Bas 90 uppgaderades dessa platser med bl a kvalificerat datasamband mot flygbasen och STRIL. Ingen utrustning eller materiel lagrades på plats.

Landsvägsbaser har också använts utomlands, bl a i Finland, Schweiz, NATO och WP. I Baltikum fanns ett flertal sådana på allmän väg, och i exempelvis Västtyskland

genomförde NATO en stor flygövning 1984 som lämpligt nog hette "Highway 84". Vid detta tillfälle flög man främst på den då helt nybyggda autobahnsträckningen vid Ahlhorn, med mycket imponerande 2400 flygplanrörelser under två veckor! Redan i slutet av andra världskriget baserade för övrigt Luftwaffe till viss del världens första operativa jetplan (Me262) på autobahn.

De nämnda exemplen var inte fasta basområden på samma sätt som Bas 90, utan tillfälliga taktiska disponeringar. De förutsatte rimligen eget luftherravälde i aktuellt område, eller i varje fall kraftfullt lokalt luftförsvar vid den tillfälliga vägbasen, främst då luftvärn.



Övergivna Me262:or på tyska autobahn (Stuttgart – München), sannolikt sommaren 1945.

FV utveckling har till stor del handlat om "projekt" i olika former; nya flygplanstyper, radarutbyggnaden efter andra världskriget, STRIL 60, datoriseringen under 90-talet mm. Bas 90 är också ett bra exempel på en kraftsamling på ny teknik/metodik under en koncentrerad tidsperiod, i praktiken den sista stora infrastruktursatsningen i invasionsförsvaret.

Basfilosofi och utbyggnad

I flygvapnets utbyggnad av Bas 90 anlades inga nya flygfält, utan ett antal befintliga flygbaser kompletterades med 2–4 stycken 800 m långa sk kortbanor. Upp till 25 km långa taxibanor sammanlänkade, allt i anslutning till detta 40–70 väl utspridda klargöringsplatser. En orgie i asfaltering! Ett centralt begrepp var "rörlig klargöring", teknisk personal med ett antal fordon förde med sig allt som behövdes för

att förbereda nästa flygföretag som togs emot på någon klargöringsplats i bas-systemet. Basbat 85 innebar förstås behov av mer personal, inte minst för bevakning och skydd av de nya stora basområdena med olika sensorer, däribland hundpatruller. Även bl a, brand & räddning, fälthållning, banreparation och flygledning utökades för att kunna använda två banor samtidigt. På det hela taget blev det ett mera fältmässigt och taktiskt uppträdande i basmiljön för all personal i bataljonerna. Den taktiska ledningen skedde som tidigare från kommandocentralen (KC), övrig ledning och stabsfunktioner fanns i de nybyggda bascentralerna (BasC). KC hade endast ett begränsat skydd mot sprängverkan och nästan inget gasskydd, vilket innebar att ledningspersonalen fick arbeta med skyddsmask vid (befarat) anfall mot basen. BasC hade bra skydd mot ABC-stridsmedel liksom mot EMP (elektromagnetisk puls).

I FV krigsorganisation fanns som bekant ett stort antal mindre baser avsedda för temporär basering. Detta kunde vara sidobaser, direkt underställda en närbelägen huvudbas (Bas 60 eller 90), ofta var detta mindre kommunala flygplatser. Det kunde också vara friliggande banor på allmän väg, i vårt närområde exempelvis Jämjö (E22), Konga (landsvägen mellan Hallabro och Konga). I några fall låg huvudbasen på allmän väg, exempelvis Eneryda (väg 23, nordost Älmhult). Även helt civila trafikflygplatser planerades och rustades i viss mån för användning som flygbaser.



JA37Viggen förbereds för nästa uppdrag av en klargöringstropp, bl a hängning av robotar.

Fördelarna med Bas 90 var främst spridning för bättre skydd, men också möjlighet med rundkörningsmöjligheter i det fall någon del av basen hade skadats. Totalt 13 baser byggdes ut till full Bas 90 standard, ytterligare ett 10-tal delvis. Flertalet hamnade i Norrland, några i Mellansverige men endast två i dåvarande Milo Syd, Hagshult och Byholma. Den kraftiga nedrustningen under 90-talet av fredsförbanden i allmänhet, och krigsförbanden i synnerhet, stoppade den fortsatta utbyggnaden helt. De befintliga 90-baserna snabbavvecklades, vilket förstås innebar ännu en gigantisk kapitalförstöring i försvarsinvesteringarna. För F17 del kom därför aldrig någon Bas 90 utbyggnad igång. De dåvarande huvudbaserna Uråsa och Hultsfred övervägdes dock för sådan utbyggnad. Speciellt Uråsa hade goda förutsättningar, eftersom där redan fanns två BAKOM (bakre klagöringsområden) med god spridning utefter nuvarande riksväg 27. Basbat 85 infördes generellt i FV krigsorg, fast i reducerad form för de icke Bas 90-anpassade fälten. Hagshult tillhör idag F17 med vissa rester av Bas 90, bl a kortbana B norr om huvudbanan, men konceptet som sådant är i sig avvecklat.



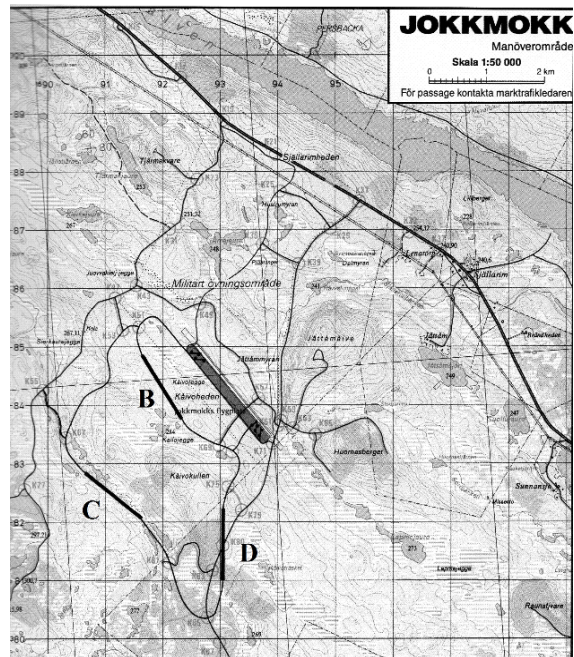
Spridning av flygplan utanför flottiljerna började tidigt, här syns en B3:a (JU86) och flera J9 (Siversky Republic EP-106) på Brattforsheden i Värmland 1942.

Skulle Bas 90 taktiken fungerat i krig?

Svårt att veta förstås, tack och lov slapp vi ju prova det skarpt! Ett antal krigsförbandsövningar genomfördes, då framkom både styrkor och svagheter.



Merparten av flygverksamheten på BAS 90 var med flygplan 37, men även SK60 (lätt attack), J35 Draken och på slutet till viss del JAS39 Gripen.



Basvägkarta Jokkmokksbasen. Det var främst Norrlandsbaserna som fick flera helt nybyggda kortbanor pga det glesa vägnätet. Kortbanorna B, C & D sydväst om huvudbanan, ytterligare en friliggande kortbana på riksväg 97 öster om fältet.

Idag är ledordet för militära förband *rörlighet* i än större grad än tidigare.

Eftersom attackföretag idag i praktiken kan spana, målutpeka och bekämpa inom samma förband så minskar möjligheterna till förvarning på baserna ytterligare. Till detta kommer hotet från missiler som navigerar mot sina mål med stor precision. Det är därför ingen djärv gissning att i framtiden kommer betongblandarna att få mera att göra än asfaltverken, dvs fysiskt skydd av uppställningsplatser blir rimligen mera aktuellt.

Ingmar Olofsson



Illustration: Raymond Biesinger

Försvarmakten har fått ett nytt förband - FMTIS

Vid årsskiftet 2015-2016 bildades Försvarmaktens telekommunikations- och informationssystemförband (FMTIS) och nu har den officiella invignings-ceremonin för förbandet genomförts.

Förbandet bildas av Försvarmaktens telenät- och markeleförband (FMTM) samt Systemförvaltningsenheten (SFE) och Operativ Ledningsteknisk bataljon (Op Ledtekbatt) från FMLOG.

FMTIS är ett ständigt insatt, strategiskt ledningsförband och utgör fundamentet för Försvarmaktens ledningsförmåga genom att leda, prioritera, underhålla och förvalta Försvarmaktens strategiska nät, bland annat sensornät och larmfunktion.

Kommunikation har alltid varit viktig för militären, men den har aldrig ställt så höga krav på teknisk kompetens som nu. Här spelar FM telekommunikations- och informationssystemförband en nyckelroll.

Med FMTIS blir det enklare för användaren med en gemensam ingång till all support vilket ökar den operativa förmågan.

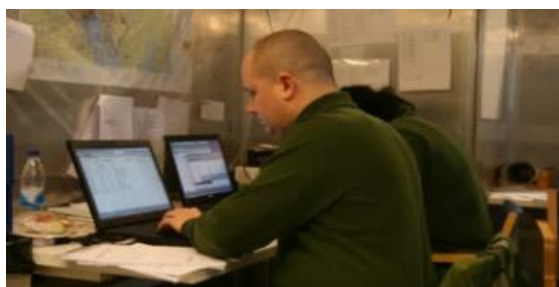
Förbandets viktigaste uppgift är att upprätthålla ständig beredskap så att det kan genomföra insatser för att säkerställa kommunikationsförmågan 24 timmar om dygnet, året om.

Det ska även fungera som Försvarmaktens nätoperatör och övervaka och leda driften och underhållet av Försvarmaktens

gemensamma infrastruktur för tele- och IT-kommunikationer. FMTIS är ett strategiskt ledningsförband som leder, prioriterar, underhåller och förvaltar Försvarmaktens strategiska nät, bland annat sensornät och larmfunktion.

Försvarmaktens telekommunikations- och informationssystemförband (FMTIS) har sitt högkvarter i Örebro men finns representerat på 31 orter i landet.

Staben



Förbandsledning vid FMTIS stab.

Staben (Örebro och Enköping) är uppbyggd enligt standard för CJTF-konceptet (Combined Joint Task Force) och organiserad med avdelningar J0-J9 kopplat till respektive sakområde:

J0	Verksamhetsutveckling
J1	HR(Personal)
J2	Säkerhet
J3	Insatsledning
J4	Logistik
J5	Planering
J6	Ledningssystem
J7	Övning/Utbildning
J8	Ekonomi
J9	Information

Driftenheten

Driftenheten genomför teknisk bevakning och driftövervakning.



Försvarets Telenät

Systemenheten

Ansvarar för de fasta ledningssystemen som sensoranläggningar och Försvarets telenät (FTN). Systemenheten ansvarar för att den tekniska utrustningen har rätt status, kopplar samman Försvarets olika nät och ansvarar för förvaltning av Försvarets epost-system.

Sambandsenheten

Sambandsenheten stödjer insatsledningen och andra delar av Högkvarteret med sambandscentraltjänst, telefonväxel, signalskyddstjänst och mobiltelefoni.

Operativ lägesinformation (OLI)

Förser insatsledningen vid Högkvarteret med operativ lägesinformation och bistår med identifiering av informationsbehov.

IT-försvarsförbandet (ITF)



Datasäkerhet

IT-försvarsförbandet (ITF) skyddar Försvarets infrastruktur inom informations- och ledningssystem mot angrepp samt att upprätthåller hög IT-säkerhet inom myndigheten.

Systemförvaltningsenheten

Systemförvaltningsenheten håller samman och förvaltar Försvarets IT-system inom områdena HR, ekonomi, ledning och styrning, logistik, stabstödsystem och integrationer samt central förvaltning av masterdata i administrationssystemet Prio mm.

Anläggningsenheten

Krigsplanläggning, underlagsframtagande för hur anläggningar ska utformas för sensorer, flyg- och marinbaser, ledning och samband samt naturligtvis internationell verksamhet.

Joint Data Link Operations Cell (JDLOC)



Taktiskt Datanät Link 16

Administrerar och övervakar taktiska datalänkar/ länk 16.

Genomförandeenheter

Inom FMTIS organiseras fem genomförandeenheter: Stockholm, Norr, Mitt, Väst och Syd. Dessa enheter utför och säkerställer funktionen i våra taktiska nät och ledningssystem.

Ur genomförandeenhet Syd organiseras bl a avdelning Ronneby vilken kommer att placeras i före detta Flygverkstadens lokaler på F 17. I dessa lokaler kommer även enheten för Sambands- och Informationssystem ur F 17 att placeras vilket förstärker och förenklar de taktiska och tekniska kraven på ledningssystemet.

Mats Svensson

Underlag: Försvaretsmakten.

Ny verksamhet i flygverkstadens lokaler



De avtackade från vänster: Daniel Jansson, Mats Wahlberg, Lars-Erik Rylandersson, Mats Månsson, Börje Andersson och Sven Barbus.

Avvecklingen

Verkstaden upphörde den 31 december 2015. Den 18 december 2015 inbjöds alla, som arbetade på verkstaden då avvecklingsbeslutet meddelades, till en avskedsföreläsning och de sex sista medarbetarna avtackades. 39 stycken av de inbjudna 44 kom och det blev tillfälle att berätta om minnen från de gångna åren.

Den stora fasadskylten "Flygverkstad Ronneby" monterades också ned och evenemanget noterades i massmedia. Den prissamling som finns har överlämnats till F 17 kamratförening.

Nuvarande verksamhet

Diskussionerna med SAAB om att hyra blästeranläggningen, måleriverkstaden och miljöplatsen är nu slutförda. SAAB har tecknat avtal om att hyra dessa i tre år från och med första mars.

F 17 Flygunderhållsenhet tar över ansvaret för batteriverkstaden med laddning av batterier till flygplan, helikoptrar

och fordon. Plåt och komposit verkstäderna för skrovreparationer övertas även, liksom underhåll av mekaniska och elektriska mätdon. Nio tekniker från Flygverkstaden har börjat på F 17.

Inget flygplanunderhåll eller reparationer utförs i lokalerna men utrustningarna finns kvar tills vidare.

F 17 SIS (Sambands- och Informationstjänst) övertar ansvaret för underhåll av ledningssystem, kommunikationsutrustningar och landningshjälpmedel. SIS kommer att disponera flygplanhallen för underhållsarbeten och vara den enhet som har flest personal i hallen.

Ett nyskapat förband FM TIS (Försvarens Telekommunikations- och Informationssystemförband) disponerar utrymmen i de gamla verkstadslokalerna.

FMV garnisonslager kvarstannar på nuvarande plats.

Text:

Boo-Walter Eriksson och Daniel Jansson

FÖRENINGSSIDORNA

Besök i F 17 nya flygledartorn

Torsdag eftermiddag 5 november var det ordnat för stor föreningsträff med visning av nya TL-tornet samt därefter föredrag om Hkp 4, avslutat med enklare måltid på mässen.

ATS hade inbjudit till förhandsvisning av det nya tornet som planeras öppna den 20 december. Besöket fick stor uppslutning, cirka 120 personer, som efter uppdelning i grupper och efter en turordning kunde besöka flygledartorn och terminalkontroll.



Stort intresse för visning av det nya flygledartornet.

Tornet är först ut i Ronnebypaketet vilket Bredåkrabladet tidigare berättat om.

Tornbyggnaden, öster om landningsbanan, kommer nu i centrum av framtida verksamheter med helikopterplatta och FATO i nordost och JAS 39 hangarplattor söder om. Den nya ATS-byggnaden, By 92, innehåller också en ny kontrollcentral som finns i nedre planet. Utrymmen för simulator, apparatur och kontor finns även de i den nya byggnaden.

Chefen ATS, flygledare Joacim Stolt hälsade välkommen och berättade om den nya byggnaden. Flygtrafikledning har sig inte förändrats utan det handlar mer om

teknikens framsteg, de senaste av tekniska utrustningar har införts. Dagens krav på driftsäkerhet och arbetsmiljö anses därmed vara tillgodosedd.



En glad och nöjd ATS-chef Joacim Stolt berättar om den nya kontrollcentralen.

Flygledarna i tornet, 35 meter över marknivå, har en fantastisk sikt horisonten runt. Flygledare Anna Olsson berättade om arbetsuppgifter och verksamheter över fältområdet och i närzon. Hon nämnde även om den nya tekniken samt något om pågående utbyggnad för bl a helikoptrarna i området norr om tornet upp emot Sänk-sjön. Allt ska vara klart i slutet av 2017.



Flygledare Anna Olsson i tornet kommer att ha full kontroll på närtrafiken, på marken och i luften.

Vårt gemensamma tack till Joacim och Anna för mycket intressanta och trevligt framförda redovisningar.

HL

Föredrag om helikopter Hkp 4

Efter besöket i nya tornbyggnaden var det samling på mässen där Bengt A Andersson

berättade och visade bilder över Hkp 4 i Sverige. Den första Boeing Vertol 107 flög för första gången 1958 i USA. Hkp-typen inköptes till svenska krigsmakten i början på 1960-talet. Dessa tilldelades flygvapnet och kom i drift 1963. Svensk beteckning blev Hkp 4A. De användes i första hand för flygräddning. Ett antal Hkp 4 beställdes även av marinen, vilka modifierades för ubåtsjakt och havsövervakning. Dessa fick beteckningen Hkp 4B. Helikoptrarna fördelades således på både flygvapnet och marinen och uppgifterna gick efterhand in i varandra. Hkp 4 var baserade på F8, Berga, Visby, F21, F15, F17 och Säve.

1973 inköptes 8 stycken Kawasaki 107, licensbyggda Vertol 107, till ubåtsjakt. De fick beteckningen Hkp 4C. Inpå 1990-talet byggdes 4 stycken Hkp 4A om för marint bruk och fick ny beteckning Hkp 4D. Vid avvecklingen tiden 1991 till 2011 uppköptes flertalet svenska Hkp 4 av amerikanska Columbia Helicopters, varav de sista åtta lämnade Sverige 2013.



Hkp 4A med flygräddning som främsta uppgift.

Hkp 4 var en mycket användbar helikopter, med två-rotordrift. Några i kamratkretsen hade flugit Hkp 4 och har säkert en del erfarenheter att berätta. Totalt inköptes 22 helikoptrar och den sammanlagda flygtiden på svenska Hkp 4 blev cirka 150 000 timmar. De 12 helikoptrar som såldes till Columbia Helicopters hade under 10 000 flygtimmar.

Stort tack till Bengt för en mycket initierad och trevligt framförd genomgång över Hkp 4 perioden i Sverige.

Föreningsträffen avslutades med en enkel måltid i kamratlig samvaro, där minnen och historier har sin givna plats.

Mässen blev fullsatt, vi var många som ville se och höra om det framtida F17.

Stort tack för en fin, lärorik och trevlig eftermiddag.

HL

C F17 helårsavslutning 2015

Fredag förmiddag 11 december var det samling i H 47 för C F17 helårsavslutning 2015. Marinens musikkår medverkade, som så många gånger förr, med bl a vacker och trevligt framförd julmusik.

C F17, öv Lars Bergström inledde med att berätta om FM verksamhetsidéer och framtidsplaner. ”Vi försvarar Sverige och landets intressen, vår frihet och rätt att leva som vi själva väljer”.

F 17 målbild för 2018 är att 17. flottiljen samt 171. och 172. division är krigsförband med hög duglighet. Planer och förutsättningar ska finnas för att kunna verka från Ronnebybasen, Hagshult och ytterligare någon flygplats vid förhöjt hot och högre konfliktnivåer. F17 är FM incidentberedskapsbas utrustad och bemannad för att lösa uppgifter över tiden, året runt. Materielunderhållet ska i samverkan med andra vara väl utvecklat.

F17 ska vara ett föredöme när det gäller jämställdhet, ett förband som alla känner sig välkomna till och man är stolt att tillhöra.

FM vision om ”Ett starkare försvar – möter varje hot och klarar varje utmaning” ligger till grund för F17 målbild. För att nå dit redovisades följande lista på uppgifter och verksamheter.

1. Våra insatser och beredskapsuppgifter.
2. Personalförsörjning av krigsförbanden
3. Utvecklingen av 17e flottiljen som krigsförband
4. Robusthet Ronnebybasen INFRA/Spridning
5. Utveckla F 17 krishanteringsförmåga
6. Jämställdhetsintegrering
7. Ronnebypaketet skall slutföras
8. Bäst på materielunderhåll 2020
9. Utvärdera flerbefälsystemet vid F 17
10. Förstärka en positiv bild av F17 och FV/FM

F17 fokusområden för ett starkare försvar.

Insats och beredskapsuppgifter är fundamentala och F17 är FM främsta beredskapsflottilj. F17 Gotland är en framskjuten bas och en knutpunkt för den militära försörjningen av Gotland.

Personalen är vår viktigaste resurs och F17 behöver tillföras personal som utbildas de närmaste tre åren, ca 130 kontinuerligt och 190 tillfälligt anställda, olika befattningar.

17:e flottiljen ska utvecklas till krigsförband och få arbetsätt som fungerar i fred, kris och krig. Att kunna verka under förhöjda hotnivåer kräver robusthet och infrastruktur på i första hand Ronnebybasen.

Vi kommer verka från F 17 vid en förhöjd hotnivå, kryssningsmissiler och sabotage är ett stort hot.

Planer skall finnas för att på kodord sprida viktig materiel.

Förutsättningar för att nödstarta flygplan vid ett angrepp mot bansystemet skall tas fram.

Fortifikatoriskt skyddade/spridda platser skall finnas från vilka vi kan verka vid förhöjt hot.

Redundans måste finnas för viktiga system och funktioner.

Planer för samverkan med andra förband i Försvarsmakten skall revideras och övas.

När ovanstående punkter är klara skall Hagshult, Visby och annan spridningsbas utvecklas.

Ronnebybasen – robusthet, infrastruktur/spridning.

2017-11-22 ska verksamheterna i norra flottiljområdet vara igång. Under 2016 måste en plan för infrastruktur komma på plats liksom planer för användandet av den yta som blir följden av Ronnebypaketets fullbord.

”Bäst på materielunderhåll 2020” syftar till att nå högsta möjliga tillgång till materielen i alla hotnivåer. Genom att i fredstid ha bra materielunderhåll i våra krigsförband säkerställer vi att det fungerar även under förhöjd konfliktnivå. By 36, fd flottiljverkstaden kommer att bli ett nav i detta. Här skapas tre ”verkstäder” för att säkerställa kvalitativ krigsförbandsutbildning, bl a ledningssystemverkstad, materielverkstad och flygverkstad.

På informationssidan ska bilden förbättras av F17 och FV/FM i syfte att öka vår/FM attraktionskraft.

Ett aktivt informationsarbete ger oss möjlighet att visa för omvärlden hur bra vi är. På det sättet ökar vi vår attraktionskraft.

- Medborgarnas kunskap om FM och våra förmågor skall öka.
- Våra informationsplaner skall revideras och aktiveras.
- Vi ska fortsatt diskutera och utveckla våra värderingar.
- Vi skall aktivt delta i utvecklingen av FM framtida målbild.
- Vi skall delta i externa/interna evenemang.

Förbättra bilden av F17 och FM i syfte att skapa attraktionskraft.

Stf fljchef övlt Anders Carlsson sammanfattade därefter verksamheterna under närtid, 2015 – 2016.

På insatssidan nämndes den markoperativa beredskapen IBSS (insatsberedd skyddsstyrka) med 145 larm under året, TPSS (transportskyddsstyrka) samt beredskaps-tropp och högvakt. Den luftoperativa beredskapen handlade om öppna flygplatser (RON, MAL, HAG och VSB), tillgängliga fpl/hkp och besättningar samt tillgång på information. Krigsförbandsutbildningen ska omfatta reproduktion av numerär och kvalitet, främst personalförsörjning och vidmakthållande av kompetens.



Fördelning av resurser 2016-18 vad avser insats och beredskap, krigsförbandsutbildning och utveckling av förmågor.

Övningsverksamheten under 2016 är till stor del förlagd på hemmabas. Stort fokus blir på FVÖ/KFÖ för F17 förbandsenheter med basering på två baser under fyra dygn. Därtill kommer förberedelser inför FMÖ 2017. Senast en FMÖ genomfördes var 1993 (övning ORKAN med 20000 deltagare). Nu är planen att FMÖ 17 ska engagera drygt 16000 deltagare.

Avslutningsvis rapporterades att FVÖ 15 genomförts med mycket gott resultat. Båda divisionerna samt flygbasbat har deltagit. Ett antal övningar utomlands omnämndes även, i Tjeckien, Finland, Danmark, Ungern och Litauen. Även de genomförda med gott resultat. Uttagen flygtid vid årets slut 2015 uppskattades för JAS 39 till 3907 tim och för SK 60 till 330 timmar.

Sedan följde programpunkter som utdelning av NOR, befördran, medaljer och hedersplaketter.

Det gavs även utrymme för en föreläsning om "Utvecklingen i Ryssland" av kn Martin Olsson MRS (Militärregion Syd, Revinge). Denna innehöll till väsentlig del hemlig information och refereras inte här.

C F17 avslutade med att tacka alla för fina insatser under 2015. Nu ser vi framåt. Var stolta över att tillhöra FM/FV och F17.

God Jul och Gott nytt år.

HL

Fotogruppen i arbete

Inom F 17 kamratförening finns, sedan ett antal år tillbaka, en fotogrupp som har uppdraget att digitalisera F17 och Ronneby garnisonens fotografier samt även sparade tidningsklipp. I fotogruppen ingår Herman Pålsson (sammanhållande), Evy Hagertz och Håkan Lundqvist.

Detta är ett ofantligt stort arbete och kommer att ta många år att slutföra.

Bildmaterialet omfattar närmare 60 kartonger (skrivpapper) med relativt bra sorterade bilder, upplagt i stort efter årtal. Lägg därtill en bing o sorterade bilder i olika kartonger samt bilder i olika foto pärmar som samlats på flottiljen. En stor mängd tidningsurklipp bl a från FRÄD, flygräddningsuppdrag finns också med.

För varje skannad bild försöker vi att namnge objekt eller händelse och personer samt om möjligt även datum. Det är inte alltid så lätt att få fram namn på äldre medarbetare men vi lyckas förvånansvärt väl. Men det finns självklart luckor.

På anslagstavla i traditionsrummet, nedre plan i matsal Sleipner, sätter vi upp bilder som saknar fakta. Fyll gärna i och berätta om bilden vid nästa museibesök. Din hjälp är ovärderlig.

Tag följande bild som exempel. Den är tagen vid en krigsbas någon gång under 1950-talet men vi saknar namnen i gruppen och vilken plats det kan vara?



Vem där? Svar direkt till fotogruppen.

Vi koncentrerar oss nu i första hand på att digitalisera framkallade pappersbilder men kommer när detta är klart att ägna oss åt en mängd negativ som inte blivit kopierade. Det är ganska bråttom med att slutföra arbetet, tiden rusar iväg och vi blir allt färre som kan upplysa om fakta kring de gamla bilderna.

Skannade bilder lägger vi i ett digitalt arkiv som i dagsläget är ordnat efter årtal och nummerserier. Arkivet finns på Försvarmaktens dator och kan inte nås av utomstående. Har du frågor, upplysningar eller önskemål om bilder får vi hänvisa till fotogruppen, Herman Pålsson 0457-24272.

Av: *Håkan Lundqvist*

Kamratföreningens årsmöte 2016

Den 31 mars hölls kamratföreningens årsmöte, det 37:e i ordningen, i F 17 aula.

60-talet medlemmar hade hörsammat kallelsen. Ordföranden Benny Hellström behövde spara på rösten, vilket innebar att vice ordf Ulf Alderlöf öppnade årsmötet och valdes även till mötesordförande. Mötet kunde konstatera att antalet med-

lemmar, ca 530 varit stabilt under senare år. De olika verksamheterna har i stort haft samma omfattning som tidigare år, dock har traditionsrummet invigts och är numera öppet för besök. Ekonomin är fortsatt god även om ett litet underskott redovisades.

Vid val till styrelse blev det omval av de ledamöter vars mandattid utgått. Omval blev det även av årsmötet valda föreningsfunktionärer.



Styrelsen 2016. Fr v Allan Lindgren, (kassör), Bengt Andersson, Bengt Gustavsson, Bo Hagertz (sekreterare), Benny Hellström (ordförande), Leif Possung, Ulf Alderlöf och Rune Kronqvist.

Styrelsen sammansättning är som 2015 då bilden är tagen.

Försvarsupplysning

Efter årsmötet följde i sedvanlig ordning försvarsupplysning som stf C F17, övlt Anders Carlsson höll.

Arbetet med ny organisation FM Org 18 pågår. Det är en total omsvängning som nu sker av uppgifterna, från stor del internationella uppdrag till huvudsakligen nationellt försvar.

Flottiljen blir krigsförband med samma organisation i fred som krig. F 17 krigsförband blir således 17:e flottiljen, 171. sfdiv och 172. sfdiv. All ingående personal skall vara krigsplacerad.

F 17 uppgifter är beredskap och insatser i enlighet med operativa planer (FM GROF), att stödja enheter i Ronneby garnison samt att säkerställa öppethållning av Ronneby flygplats. F 17 har även ansvar för flygbaserna Hagshult och Visby, där F 17-personal tjänstgör.

Flygtidproduktionen för 2016 beräknas bli 3800 timmar för JAS 39 och 250 tim

för SK 60. Flygövningarna förläggs huvudsakligen i Sverige och i vårt närområde.

17:e flottiljen blir organiserad på en fast och en rörlig del, innehållande flottiljstab (Fljstab), flygenhet (FlygE), flygunderhållsenhet (FuE) och en basenhet (BasE). I FlygE ingår en väderavdelning och i BasE ingår bl a Flygbasjägarkomp och GU-komp. 17:e flottiljen skall kunna bemanna och verka från två flygbaser.

Inom Ronneby garnison finns också andra förbandsenheter som 3. Hkpskv med 150 man, FMLOG med 66 man, FMV med 40 och Lfv med 16 man osv. Totalt inom garnisonen 953 personer, varav F 17 i nuläget har 645 (full bemanning är 876).



Stf C F17, övlt Anders Carlsson berättade bl a om en total omsvängning i uppgifterna - från internationell till nationell verksamhet.

Avslutningsvis berördes utbyggnaden av Ronnebypaketet. All flygstationsverksamhet kommer att ligga i norra delen av flottiljområdet, dvs norr om kanslihuset, i enlighet med gällande miljötillstånd. Det berättades vidare att byggplanerna innehålls med råge, det blir både billigare och går fortare än ursprunglig plan.

Hur Sjöfartsverkets, SjöV räddningshelikoptrar kommer att lokaliseras är ännu en olöst fråga. SjöV har tidigare dragit sig ur bygget, men vilka är alternativen?

Kvällen avslutades, som sig bör med ärtmiddag och kamratlig samvaro på mässen.

HL

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

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Fälttelefon M/37



Fälttelefonapparat m/37, populärt kallad "Fältapan", är en robust telefon tillverkad av Telefon AB L.M. Ericsson efter en tysk förebild. Militärt förrådsnummer är M3926-384010-4.

Fälttelefonen är försedd med ringklocka, vevdriven generator (vevinduktor) för att aktivera klockan hos mottagaren samt summer. Summern aktiveras med en tryckknapp och ger en ton i hörtelefonen i förbindelsens andra ände. Den kan användas för att påkalla uppmärksamhet utan att påverka eventuella mellanliggande växlar. Knappen kan användas som en primitiv telegraferingsnyckel för att med morsealfabetet överbringa ett meddelande i sådana fall då förbindelsekvaliteten är så dålig att tal inte fungerar.

Som tillbehör finns en fingerskiva, som kan kopplas i serie med linjen. Man kan då även ringa i automatiserade nät, ATN, allmänna telefontätet

LS-telefonen, 386



Tfn 386 togs fram för i första hand luftbevakningen och kallades därför oftast för ls-telefonen. En mycket användbar telefon och ingick länge i trådsignalutrustningar för stril och baser. En senare variant, Tfn 387, modifierades och kunde användas för teledriftarbeten i stril och basernas anläggningar.

Den "bärbara" datorn Toshiba 5200



En av de absolut första administrativa datorerna på F 17. Den användes till förbindelseplanering vid strilsambandsdetaljen. Sambandsplaneringen inför flygövningar var komplex där deltagande anläggningar skulle knytas samman. Radarstationer skulle presenteras på PPI i skilda centraler och kommunikation med flyg. Order till och samverkan mellan beslutsfattare skulle fungera utan fördröjning. Dessutom användes den i Miltex-systemet, PIFS, där den PC-baserade funktionen för delgivning av order snabbade upp flödet.

Tekniska data:

Processor i80386

Ram 2 Mb

Floppy disk 3,5" och extern 5"

Hårddisk 100 Mb

Operativsystem MS-DOS ver 3.3

Vikt 8,5 kg

Sammanställt av: *Mats Svensson*