



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2017



Ur innehållet:

**Saab 37 Viggen, 50 år sedan
Vädertjänst på 2000-talet
Militär utlandstjänst i Mali
Luftförsvarsorientering, Lufor
Sovjetisk An-2 på flykt
Att flyga T 18, del 2
Militärt segelflyg**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2017. Årgång 12.

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 JA 37 med beväpning Rb 71 Skyflash och Rb 24/74 Sidewinder. Pilot ombord är kn Kurt Johansson, kanske mera känd som "Fido", F 17 uppvisningsförare under 1985-96. Bilden från 1993. Foto: Flottilj fotograf Gösta Bolander.

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 skriver dessa rader är vintern nästan över. Visserligen bara meteorologiskt, för utanför fönstret faller en tung snöblandad nederbörd ner. Termometern visar bara någon enstaka plusgrad. Det är kanske så det ska vara i slutet av mars.

Under våren och sommaren kommer föreningen delta i en del möten och sammankomster. Årsmötet har genomförts. Deltagandet var glädjande stort denna gång. Drygt 60 personer kom till mötet. Förhandlingarna genomfördes som vanligt, i god anda och utan större sensationer. Ordförande, samt fyra styrelsemedlemmar omvaldes för en ny tvåårsperiod. Lars-Åke Löfgren avtackades som revisor, efter många års arbete. Berit Svensson valdes som ersättare. Det är alltså samma styrelse, som tidigare, som fått ett nytt förtroende. Styrelsen tolkar detta som att medlemmarna är nöjda med vårt arbete, eller?

På sikt måste styrelsen föryngras och gärna med kvinnligt deltagande. Medelåldern ökar år efter år. Detta gäller för övrigt, för hela föreningen. Man behöver inte vara pensionär för att vara medlem.

I samband med mötet hade vi nöjet att för första gången visa föreningens nya fana. Det har varit många turer innan det

har varit möjligt. Hitta tillverkare, som till rimliga kostnader kunnat tillverka den och inte minst riksheraldikerns synpunkter. Nu har vi i alla fall en egen fana. Passa på att komma och se den i samband med ett besök i traditionsrummet. Även annan materiel tillförs kontinuerligt. Kom bara ihåg att kontakta någon i styrelsen, så att besökstillstånd kan ordnas. Ni är alla hjärtligt välkomna.

Efter att årsmötet avslutats, hade vi nöjet att välkomna nya, stf C F17 övlt Mattias Thomsson. Han informerade om flygvapnet idag, och då speciellt F17. Många ”nygamla” uppgifter presenterades.

Kvällen avslutades med middag och trevlig samvaro på mässen.

I mars och april deltar ordförande, alternativt vice ordförande, vid flygvapenföreningarnas ordförandekonferens vid LSS i Uppsala samt SMKR möte i Enköping. I mitten av juni genomförs Nordiskt kamratföreningsmöte. Denna gång i Halmstad med Sverige som värd. Dessa möten genomförs vart annat år med deltagare från de skandinaviska länderna. Vanligtvis deltar ett hundratal.

Planeringen fortsätter för fler aktiviteter. När detta läses har cirka 40 medlemmar deltagit i årets resa. Denna gång till Bremen och Hamburg. I Hamburg besöker vi bl a Miniatur Wonderland, som lär vara världens största modelljärnväg. Styrelsen planerar för ett kommande besök i de nya helikopterbyggnaderna, senare i höst. Jag garanterar att inte någon kommer att känna igen sig i den här, norra del av flottiljen. Inbjudan till besöket kommer senare i höst, när vi vet datum.

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

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



F 17-vänner i kamratföreningen!

I skrivande stund är våren här och med den lite bättre och varmare väder. Det passar bra nu när övningsverksamheten i krigsförbanden drar igång på allvar.

Flygbasjägarna har varit på vinterövning och den här veckan genomför de lodjursmarschen. Även delar ur 23e Flygbas-kompaniet har varit på vinterövning i Arvidsjaur. Jag hade förmånen att följa deras vinterövning några dagar och slogs av den goda stämning som rådde trots stundtals riktigt kärva förhållanden i snö och i isvakor. Vinterutbildningarna är en viktig del i återtagandet av vinterförmåga i krigsförbanden riktade mot FVÖ 19 som planeras i vintermiljö. Denna vecka startar övningen Gripen TTP som i år involverar samtliga rikets stridsflygdivisioner i en övning på nordkalotten. Övningen syftar mot nationellt försvar och att utveckla taktiken med den nya radarjaktroboten Meteor. Flygunderhållskompanierna kommer att ta tillfället i akt att utveckla det ”nygamla” konceptet med rörlig klargöring under övningen. Inom ramen för 17e flottiljens stab och ledning genomförs en serie ledningsträningsövningar under året

som parallellt med krigsförbandsutvecklingen syftar till att säkerställa genomförandet av höstens Försvarsmaktsövning Aurora. Samtidigt pågår ett intensivt arbete med krigsplanläggning för våra huvud-, sido- och reservbaser inom 5e flygbasgruppen. Som en del i detta kommer årets slutövning för Grundutbildningskompaniet att genomföras på en av dessa.

Vi är definitivt på väg i rätt riktning och det går fort när det gäller att uppfylla ÖB vision, om ett starkare försvar som möter varje hot och klarar varje utmaning!

F 17 metod för att nå till ÖB vision är att jobba med de fokusområden vi satt upp.

1. Våra pågående insatser och vår beredskap är vårt adelsmärke och vi skall alltid lösa dessa och sätta dem först.

Vår förmåga att lösa våra insatser, luft- och markoperativa, skapar vårt existensberättigande. Att vi löser dessa skall medborgaren och skattebetalaren kunna lita på. Vi skall fortsatt skapa rutiner och metoder så att detta möjliggörs.

Insatsverksamheten utgör för närvarande innebär en hög arbetsbelastning på delar av vår personal och vi måste långsiktigt hitta lösningar som gör att denna belastning kan minska.

2. Personalförsörjningen av våra krigsförband är avgörande för att vi skall ha förmåga på sikt.

Personalförsörjning handlar om rekrytering men också om att behålla vår viktiga personal. Som ett led i detta jobbar vi nu på tre täter med målsättningen att ta fram och tydliggöra vilka utvecklingsmöjlig-

heter vi ser för våra olika kategorier medarbetare. Soldater/specialister, tak/op officerare och civila. När det gäller rekrytering ligger vi historiskt väldigt bra till och nu gäller det att vi inte tappar tempo utan bibehåller det momentum vi har. Vår Grundutbildning får mycket bra utvärdering vilket är viktigt eftersom det borgar för att soldaterna stannar som våra blivande kollegor och blir bra ambassadörer för F 17 ute i samhället. Vi måste fortfarande bli bättre på att attrahera den hälften av befolkningen som är kvinnor. Jag vill ha de bästa människorna till vårt krigsförband och därmed måste vi bredda urvalet. Krigsförband sammansatta av människor med olika kön och egenskaper ger högre operativ effekt.

3. Utveckling av våra krigsförband och femte flygbasgruppen

Stridsflygdivisionernas utveckling följer den lagda planen och deras verksamhet präglas av den höga beredskapsnivån som gör att det blir lite tid över för krigsförbandsutveckling. Fokus ligger på att utbildna nya piloter, nationellt försvar och förberedelser för att vara en beredskapssatt del i de internationella registren. 17e flottiljen utvecklas med Aurora som närmsta målbild, utvecklingen sker inom respektive kompani ram. Stab och ledning tar fram planer och samverkar med andra förband. Chefen 17es fältövning med inbjudna förband som har uppgifter att stödja oss blev mycket bra och nu finns det flera uppgifter ute i organisationen för att omhänderta de saker som identifierades där.

4. Slutförande av Ronnebypaketet

Allt går enligt planerna och i norr växer en helt ny flottilj fram. Det blir tydligt att denna satsning var helt riktig och ger

Ronneby garnison fantastiska förutsättningar för framtiden. Möjlighet att basera helikoptrar för ubåtsjakt, möjlighet att ta emot strategiskt transportflyg och ett ändamålsenligt incidentområde. Snacka om efterfrågade förmågor! Invigningen är planerad att ske den 20 oktober, på dagen ett VIP program som övergår i en fest för alla i garnisonen. När 3e skvadron lämnar mot det nya området kommer vi att behöva göra en hel del omflyttningar i det södra området.

Vi har ett fantastiskt utgångsläge, men vi har också många utmaningar. Vi har alla en hög ambition och vi vill bli bättre, men det måste ske i harmoni med de kända materiel- och personalbrister vi har. Vi måste hjälpas åt att stämma av ambitionsnivån annars riskerar vi att bara bli frustrerade. När vi bygger upp krigsförbanden måste vi hela tiden sätta VERKSAMHETSSÄKERHETEN FRÄMST. Här har vi en nollvision, ingen skall skada sig eller ännu värre omkomma i tjänsten under djupaste fred. Vi har en mycket spännande vår framför oss, en lång skön semester och därefter förberedelser, genomförande och återställning efter Aurora.

När året är slut kommer vi i ännu högre grad att bidra till försvaret av Sverige, landets intressen och vår frihet att leva som vi själva väljer, genom att vi säkerställer luftoperativ effekt.

Ha en skön sommar och tack för det ni bidrar till flottiljen med.

Lars Bergström

Flottilj-/garnisonschef

Saab 37 Viggen 50 år den 8 februari 2017



JA 37 F17-40, 37440 som nu sitter på en pelare vid E22 vid Ronneby

Foto Emil Lindberg

Det är i år 50 år sedan Saab 37 Viggen flög första gången den 8 februari 1967.

Utvecklingsarbetet av Saab 37 Viggen startade redan på 1950 talet samtidigt som Saab 35 Draken flög första gången.

Fasta flygbaser var en fara i det kalla kriget och flygplanen måste kunna placeras ut på vägbaser sprida över Sverige. För att detta skulle kunna ske måste det nya flygplanet kunna starta och landa på mycket korta sträckor. Det var här nosvingen och reversering av motorn kom till. Många olika konfigurationer utreddes innan den slutliga valdes.

Flygplanet skulle kunna flyga mach 1 på låg höjd och mach 2 på hög höjd och ingå i de Stril-system som byggdes upp.

Första flygningen skedde den 8 februari 1967 med chefsprovflygare Erik Dalström vid spakarna.

Sista aktiva flygningen skedde på F 21 i Luleå i november 2005.

Några flygplan kvarstod hos FMV:PROV som flög den sista flygningen med två SK 37E i juni 2007.



Prototyp SAAB37-2

SAAB



Fpl 37005 under utprovning hos FC

via MAP

Versioner

Den första versionen av Viggen var AJ 37 för Attack-Jakt som fanns på flottilj mellan 1971-1998. SK 37, skolflygplan i tvåsitsversion kom på flottilj 1973. Den synliga skillnaden mot AJ 37 var längre huv och högre fena. Ett tiotal SK 37 ombyggdes senare till störflygplan SK 37E, operativa 1999-2007.



SK 37, F7-61

via MAP

Det fanns två spaningsversioner S 37. SF med kameran och SH avsedd för havsövervakning med radar och kamerakapsel.



SF 37 F13-02

T Lakmaker

Den slutliga versionen Jaktviggen, JA 37 levererades 1980 och kom 1981 till F 17. Jaktviggen hade en starkare motor som var längre och flygkroppen fick förlängas mellan huvudvingen och nosvingen. Jaktviggen hade även samma högre fena som SK 37. Över 300 flygplan byggdes.

Modifieringsprogram

1992 inleddes ett modifieringsprogram för att ge AJ 37 och S 37 en utökad förmåga, multirollkapacitet. AJ 37 blev AJS 37, SF 37 blev AJSF 37 och SH 37 blev AJSH 37.

Viggen på F 17

Den första spaningsviggen landade på F17 1978. I spaningsdivisionen ingick både SF 37 och SH 37.



SH 37 F17-67

B Andersson

Jaktviggen, JA 37 kom några år senare, 1981 och flög fram till 2002. Över 80 olika flygplansindivider har varit redovisade på F 17. Några av dem i över 15 år.



Start med tänd EBK

B Andersson

Swedish Air Force Historic Flight

Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) och Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (ÖFS) initierade ett seminarium tillsammans med Saab AB om Viggen på årsdagen onsdag 8 februari 2017. Klockan 12:45 anlände SwAHF AJS 37 Viggen, den enda flygande från nordväst eskorterad av två JAS 39 Gripen till Saab AB:s nya konferensanläggning "Flight deck" där seminariet hölls. SwAHF AJS 37 spakades av Stellan Andersson.

Sammanställt av: *Bengt A Andersson*

Bilder: Se bilder. MAP = Military Aviation Photo.

Källor: SFF, Bredåkrbladet, Wikipedia

Vädertjänsten - F17 väderavdelning

På F17 har väderavdelningen funnits alltsedan flottiljen sattes upp. Då det i ett tidigare nummer av Bredåkrabladet 2/2007 skrivits om vädertjänsten från begynnelsen till sekelskiftet, kommer denna artikel att främst fokusera på vad som hänt under 2000-talet.

Men först - en tillbakablick

I år är det 70 år sedan de första meteorologaspiranterna utexaminerades i försvaret. Då som nu är det framförallt ökad flygsäkerhet och effektivitet samt möjligheten att taktisera utifrån väderläget som varit anledningen till den militära flygvädertjänsten.

Vädertjänst inom försvarsmakten har funnits i begränsad omfattning sedan början av 1920-talet. Inledningsvis var det dock inte fråga om akademiskt utbildade meteorologer, utan snarare om internutbildad personal beordrad att hålla viss uppsikt över vädret.

Efter ett stort antal väderrelaterade haverier inom flygvapnet i början av 1940-talet startades en utredning kring hur en förbättrad vädertjänst skulle kunna minska haverierna. Utredningen resulterade i att en ny väderorganisation beslutades och de första meteorologaspiranterna påbörjade sin akademiska utbildning 1944 och utexaminerades den 23 april 1947, dvs för 70 år sedan.



Lars-Ivar Kahl vid den operativa positionen i mitten på 1980-talet då papper och penna var de viktigaste verktygen.

Personalinnehåll

Bemanningen på väderavdelningen har genom åren bestått av 3-5 meteorologer och ett antal värnpliktiga väderobservatörer. Då värnplikten ”avskaftades” 2010 ersattes de värnpliktiga observatörerna av

fast anställda väderobservatörer. Avdelningen består idag av 5 meteorologer och 8 väderobservatörer.

Datorer i produktionen

Datorer blir bättre världen över, så också i vädertjänsten. Tidigare var det bara de regionala vädercentralerna som kunde ta in stora mängder data och samtlig grundproduktion skedde därför där.



Greger Olsson vid 2000-talets operativa position med datorskärmar.

Mycket av det lokala arbetet fick utföras med hjälp av plottade papperskartor och handritade tempertursonderingar. Numera har flottiljerna möjlighet att ta in nästan lika mycket data som vår enda kvarvarande vädercentral METOCC, som ligger på Ledningsregementet i Enköping.

Från plottade papperskartor, handritade temperatursonderingar och en lokal radarskärm i en skrubbe på avdelningen någon gång på mitten av 80-talet har utvecklingen gått mot en betydligt datortätare arbetsmiljö med sampresentation av radar, satellit och numeriska datormodeller på de åtta datorskärmarna hos vakthavande meteorolog.

I prognosverktyget NinJo kan vi numera se såväl väderobservationer som prognosdata för varje timme och dessutom rita våra väderkartor eller göra animerade bilder

med radar och satellit. I vårt datasystem plockar vi fram samma kartor som övriga förband och lägger till våra lokala detaljer. Med möjligheten att dela data har väder-tjänsten också fått en större möjlighet att stötta varandra. Numera är det inte en självklarhet att central flygväderproduktion sker på just METOCC (Försvarmaktens vädercentral), samma underlag kan nämligen produceras på precis vilken flottilj som helst. Detta ökar redundansen vid störningar och det innebär också att vi inte behöver kommandera iväg personal till avdelningar med personalbrist.

Digital teknik, snabbhet och säkerhet

I och med teknikutvecklingen har väder-tjänsten som sagt gått från analoga handritade bilder till digitalt producerade. De viktigaste vägarna för att förmedla våra produkter fram till på 90-talet var telefon, fax och ITV (Intern TV med dubbelriktad kommunikation). Under 2000-talet skedde en gradvis övergång till dagens e-post och V-LAN (lokalt datornätverk med dubbelriktat briefingsystem). Dessa nya datorbaserade system har gjort det möjligt att snabbare förmedla informationen till fler kunder samt att all information finns kvar även efter väderbriefingarna så att kunderna kan gå tillbaka och titta på bilderna igen. Trots all denna nya teknik är telefonen fortfarande en viktig del i vår konsultationsroll och för uppföljningen av delgivet väder.

Kundunderlaget ökar

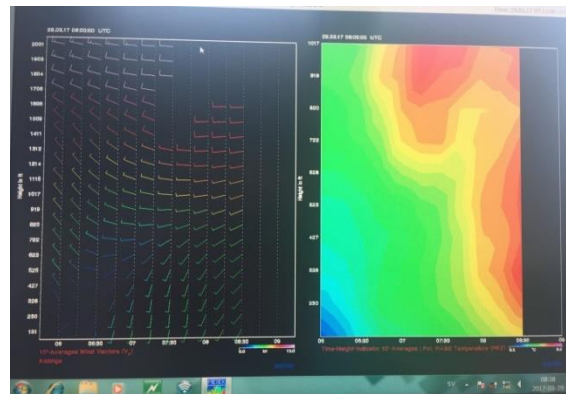
Även i övriga delar av försvaret har teknikutvecklingen gått framåt. Detta har medfört en rad nya system och många av dessa är väderberoende. Detta har medfört att antalet kunder till väderavdelningen har ökat och vi serverar i dagsläget en mängd olika förband i närområdet.

Ansvarsområdet för F17 väderavdelning har därför utökats och numera görs dagligen t ex flygväderprognos även för Visby flygplats. Ett annat exempel är verksamheten med UAV, små obemannade radiostyrda flygfarkoster som är väderberoende,

och F17 väderavdelning producerar prognosunderlag för en stor del av Götaland till dessa enheter.

Höjddata och väderradar

En annan nymodighet är att vi sedan 2014 har tillgång till lokal höjddata från SODAR. Uppe vid norra banändan står en vagn med högtalare och antenner. Högtalarna skickar ut ljud i olika frekvenser som sedan studsar i atmosfären och tas emot av antennerna.

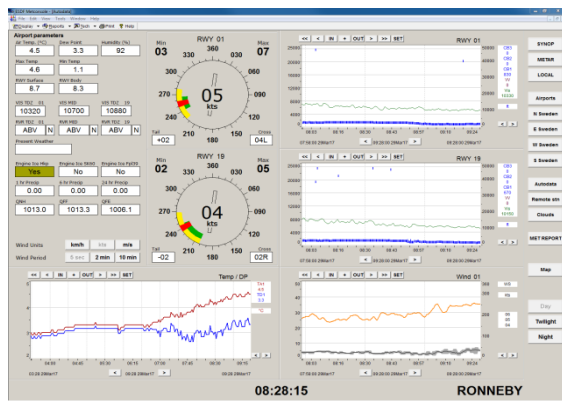


Presentation av vindar och temperatur från SODAR-mätning.

I en dator görs en mängd beräkningar och ut på en av alla skärmar på väderavdelningen kommer höjdvindar och temperatur. Beroende på väder når mätningarna olika höjd, men generellt får vi vinddata till 2000ft/600m och temperaturer till omkring 1000ft/300m.

Svenska väderradarer byts just nu ut en efter en. Vår väderradar i Karlskrona ligger ganska långt fram i tidsplanen, men den i Ängelholm har redan bytts till en ny radar med möjlighet att ta in data som exempelvis nederbördstyp. Trots all tillgång till ny data är observationer från höjd fortfarande ett viktigt komplement. Brist på flygplan, SK60 har dock medfört att väderflygningar tyvärr har varit ett ganska sällsynt inslag i tjänsten de senaste åren. För att få ut mesta möjliga från den begränsade flygtid vi får, försöker vi att prioritera flygningar till när verksamheten är som mest väderkänslig samt när våra viktigaste radarstationer är nersläckta för att bytas.

Även för väderobservatörerna har teknikutvecklingen gått framåt. Från analoga instrument i den gamla vita väderburen, till digitala instrument och fjärravläsning på datorskärmar.



Väderobservatörens övervakningsskärm. Här presenteras data från alla sensorer ute på fältområdet

Numera tar observatören hjälp av radar, satellit och närliggande observationer för att kunna vara på hugget och fokusera spaningen efter rätt saker. Med ökande mängd master och vindkraftverk i närområdet har också antalet siktmärken utökats, även om det fortfarande är sparsamt av dem i norr.

Utveckling och framtid

Väderfunktionen har funnits på flottiljen sedan den sattes upp. Inledningsvis krävdes en placering i närheten av flottiljens sambandsavdelning som var knutpunkten för att distribuera och ta emot väderdata. Väderavdelningen låg därför inledningsvis i kanslihuset i en utbyggnad på taket.

När teknikutvecklingen hade gått framåt och man kunde börja distribuera data på andra sätt medgav detta att man kunde bygga en ny väderavdelning med god utsikt över fältet.

Den nya väderavdelningen placerades i en påbyggnad på flygledartornet, vilken invigdes 1982. I 35 år har nu lokalerna tjänat som operativa lokaler för väderavdelningen. När beslut togs om att utöka helikopterverksamheten och flytta den norrut på fältområdet, behövde flygledarna ett nytt torn för att överblicka nya in- och utflygningssvägar. I samband med detta

beslutades att det nya flygledartornet skulle byggas utan väderavdelning och att man skulle utreda annan lämplig placering för väderavdelningen. Under de senaste åren har en segdragen process pågått, där man tittat på olika lämpliga lösningar. Man har bland annat tittat på att samlokalisera väderavdelningen med nya räddningsstationen, alternativt nyttja ytor i nya helikopterhangarbygget. En önskvärd lösning hade varit en samlokalisering med de flygande divisionerna. På F7 Såtenäs har man mycket goda erfarenheter av detta, där väderavdelningen finns i Gripencentrum. Mycket tid har lagts på att försöka hitta en lösning som hade medgett liknande på F17. Beslut har av olika skäl dragit ut på tiden och de gamla lokalerna har under tiden sakta förfallit. Tekniken i gamla tornet börjar också falla för ålderssträcket och ett beslut om väderavdelningens framtida lokalisering har blivit allt mer akut.

För någon vecka sedan togs så äntligen ett inriktningsbeslut, då C F17 skrev på behovsanalysen och inriktningen blir att det ska byggas en ny fristående väderstation, troligen i den norra delen av fältområdet, norr om räddningsstationen.

Tidsplanen för bygget är inte riktigt beslutad, men troligen blir det inflyttning under 2019.

Greger Olsson

C Väderavdelningen F 17

Greger Olsson började som meteorologaspirant på F 5 1989-90. Efter universitetsstudier i Lund och senare i Stockholm utnämndes han till försvarsmeteorolog 1994 med placering på F 7. 1999-2000 följde försvarshögskolans majorskurs och därefter tjänst vid FM vädercentral Bålsta. 2002 fick Greger en meteorologtjänst på F 17 och har alltsedan 2007 varit chef för väderavdelningen på F 17.

Redaktionen

FN och EU hjälpinsatser i Mali



Mali med omgivande stater i Afrika. Röda ovaler markerar förlägnings- och insatsområdena.

Allmänt om Mali

Mali har 17,6 miljoner innevånare (2015) och är drygt dubbelt så stort som Sverige. Avståndet från norra delen till den sydligaste är 170 mil. Majoriteten av befolkningen finns i den bördiga södra delen av landet medan den torra, norra delen går in i Saharaöknen. Jordbruk och fiske är huvudnäringarna och det finns betydande naturtillgångar av guld, uran och vattenkraft. Man räknar Mali som en av de fattigaste länderna i världen och är därför beroende av bistånd. Frankrike är det land som ger det största biståndet. Medelåldern är 58 år och 90 % av befolkningen beräknas vara sunnimuslimer.

FN-insats Minusma (United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali)

Mali var en fransk koloni sedan 1800-talet. 1960 blev det en självständig stat och blev 1991 en etablerad demokratisk flerparti stat. 2012 genomfördes en militärkupp och presidenten avsattes. Tuareggerillan har infiltrerat norra delen av Mali och IS-styrkor med Al-Quaida styrkor har försökt att skapa en egen stat med sharialagar i norra Mali. Landet är nu sönderfallande

med instabilitet på alla fronter. En svag statlig institution, korruption och kriminalitet skapar enorma områden utom myndigheternas kontroll. FN beslöt därför 2013 att en fredsbevarande styrka om cirka 13 000 man (Minusma) skulle uppsättas och den började organiseras samma år. FN-insatsen bedöms vara en av de farligaste som FN har gjort med hänsyn till de många olika aktörerna utan samordning. Den svenska delen utgör 250 man och är grupperad på camp Nobel nära Timbuktu i

norra delen av landet. Den främsta uppgiften är underrättelseinhämtning för den övriga FN-styrkan. Det innebär att man skaffar information om det som händer inom området genom observationer och genom att knyta kontakter med befolkningen. Till sitt förfogande har man även obemannade luftfarkoster (UAV). Man genomför under vissa perioder spaningsuppdrag som kan vara ända upp till en- två veckor i de områden som är mest oroliga. Då uppdragen ofta genomförs i savann- eller ökenlandskap ställs det stora krav på personal och fordon. Understöd till dessa fjärrspaningsenheter kan ges genom fällning av förnödenheter från Tp 84 Hercules.

Den svenska kontingenten i Minusma organiseras i 6-månaders uppdrag och rekryteras från arméförbanden. P 7 har nu ansvaret och har bemannat de två senaste styrkorna Mali 04 och Mali 05 från sin stående personal.



*På underrättelseuppdrag i norra Mali.
Foto Malibloggen*

Dessutom finns en logistikenhet, en så kallat NSE (National Support Element), som är ett nav mellan Sverige och den svenska styrkan i Timbuktu. Den stödjer insatserna med logistikfrågor, allt från transport av personal till hantering av gods. Den är förlagd till camp Midgård vid den internationella flygplatsen i Bamako. Hit går alla transporter från Sverige som skall vidare till Camp Nobel.

Dessutom bidrar Sverige med flygtransportkapacitet med Hercules och C 17 Globemaster III för personal- och materiel-

transporter inom Mali och till och från Sverige.



*Välkommande till flygplatsen i Bamako.
Foto; Malibloggen*

F 17 uppdrag

Vid dessa flygtransporter skall en flygsäkringsstyrka finnas som skall säkra transporten vid lastning och lossning samt vara besättningen behjälplig för säkerheten ombord under flygning. Denna flygsäkringsstyrka organiseras med personal från F 17 flygbasjägarkompani och lyder under F 7-enheten vid insatser.

Förläggning och organisation

Flygenheten är en egen kontingent och är förlagd till campen Bifrost som också ligger vid flygplatsen i Bamako. Campen är inhägnad och bevakad och består av containrar för bostäder, hygienutrymmen samt tältutrymmen för mäss och fysisk träning. Det innebär riskfyllda transporter genom staden. De svenska insatserna har glädjande nog hitintills inte drabbats av några förluster.



*Gymnastiksalen rustad för fysisk träning.
Foto Malibloggen.*

Säkringsstyrkan består av chef plus sex man och en hund. Beväpning/utrustning anpassas till uppdraget. Bland annat ingår granattillsats, prickskyttegevär, personlig beväpning, skyddsvästar och radioutrustning. Klädseln kan variera allt från flygdräkt till full stridsutrustning.

Närområdet runt flygplanet säkras i första hand och kan förstärkas då personal utgrupperas från flygplanet. Styrkan följer alltid med transporten under uppdragen.



Bevakning under lossning av flygplanet.
Foto: Försvarsmakten

Ett exempel på genomfört flygtransportuppdrag är då mat, post och kylcontainrar, totalt 36 ton, transporterades mellan Bamako och Timbuktu under tre dagar. Transportgruppen på basen hade noga planerat och iordningsställt aktuellt gods och urlastning och ilastning skedde på knappt 25 minuter.

Beredskap och verksamhet

F 17 har beredduppgift att göra insats sedan juli 2015. Under denna tid har man verkat i Mali under två 14-dagars perioder tillsammans med F 7 personal. Det blev stort klimatbyte då den första insatsen under augusti 2016 möttes av 45 gradig värme och hållande regn. Planering genomförs nu för att kunna verka på plats under en sexmånadsperiod från och med november 2017. En kontingent (FM02) om 61 personer med ledningsorgan, teknisk personal och så den från F 17 ingående flygsäkringsstyrkan väntar på slutlig order

för att sändas till Mali. Uppgiften är att stödja även andra länders flygtransportinsatser. F 17 planerar för att avlösa styrkan inklusive hund fyra gånger under perioden. Uppdragen kommer att genomföras på de fyra till fem flygplatser som finns tillgängliga i landet.

EU-insats EUTM (European Union Training Mission)

På förfrågan från Mali genomför EU en utbildningsinsats för landets armé med syfte att återställa lag och ordning och neutralisera terrorhot. I insatsen deltar 75 instruktörer från 24 nationer med bland andra från Storbritannien, Spanien, Finland, Sverige och Litauen. Försvarsmakten deltar med högst 15 personer och nu finns både instruktörer och stabs-officerare på plats. Ingen personal deltar i operativa funktioner utan är enbart på plats för att utbilda. De maliska styrkorna tränas i vapenhantering, stridsteknik, sjukvård, närkamp och mänskliga rättigheter. Den gemensamma campen ligger 60 km norr om Bamako.

Sammanfattning

Mali är ett fattigt land i Afrika med terror och stora problem för staten att upprätthålla lag och ordning. De internationella organisationerna FN och EU gör därför stora insatser för att stärka staten och skapa drägliga förhållanden för befolkningen. De svenska soldaternas goda utbildning och respektingivande utrustning har skapat förtroende i regionen och starkt bidragit till att de svenska förlusterna uteblivit.

F 17 personal är härvid en viktig del i detta arbete.

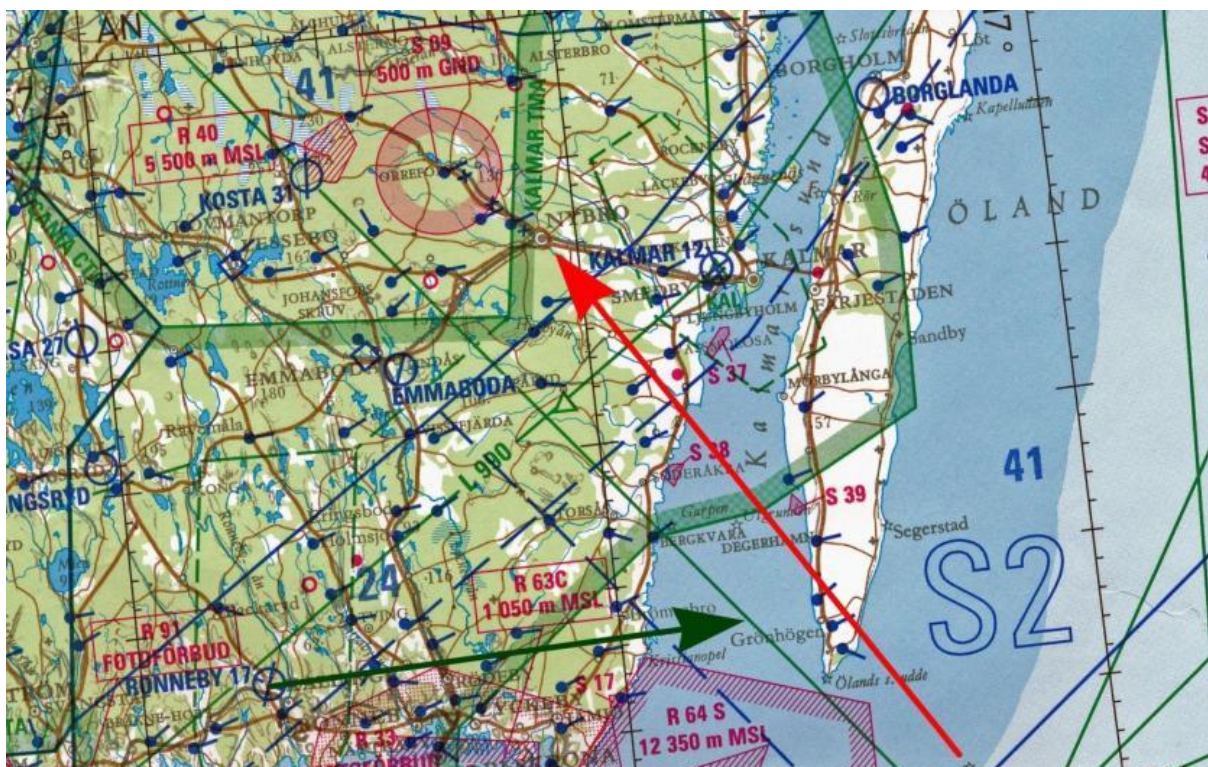
Boo-Walter Eriksson

Sammanställt efter samtal med chefen flygbasjägarkomp på F 17 kn Niclas Foleby och Lt Richard Burméus som båda varit på uppdraget i Mali.

Press och informationschefen i Mali 05 Michael Finta

Information från Försvarsmaktens Mali-blogg.

Lufor – Luftförsvarsorientering



Lågt – Bertil Martin 4005 – David 1 - Ölands Södra Grund mot Nybro !
Vårt flyg i luften !

Informationen hörs över rundradionätet och uppsnappas av militära förband samt av civilbefolkningen. Ett oidentifierat företag har upptäckts i södra Östersjön med kurs mot Ölands Södra Udde.

Befolkningen på södra Öland blir varse att det är fara å färde från luften.

Radarluftbevakningen har tidigare upptäckt ett oidentifierat eko och gett startorder till vår jaktberedskap baserad i Kallinge med uppgift att identifiera eller bekämpa det främmande företaget.

Våra jaktflygplan är redan på väg österut
Vårt flyg i luften!

Närgrupperade luftvärnsförband lyssnar på luftförsvarsorienteringen och minimerar därigenom risken för vådabeskjutning av vårt eget flyg.

Lufor (Luftförsvarsorientering)

Systemet används för att informera militära förband, civilförsvaret samt även civilbefolkningen som har möjlighet att få information om fientlig flygverksamhet. Mottagare fanns i fordon, industrier, hemmen, ja hos alla som behövde veta vad som rörde sig i luften. Sändningen bestod av musik och talmeddelanden. Före varje meddelande sändes en igenkänningssignal på telegrafi. Samtliga okända och fientliga företag lästes ut, och var femte minut "vårt flyg i luften" om sådant fanns. Positionen på flygplanen lästes ut både i georefkoordinater och i klartext.



Det kunde låta så här:

Nytt (om det var första gången), **Lågt** (under 4000 m), **BM5010** (georef), **D1** (företagsnummer), **Söder Ölands Södra Udde mot Karlskrona**. Ibland lästes tilläggsuppgifter exempelvis **stort/litet, antal och fart**.

Luforsändare

En luforsändare placerades vid varje luftförsvarsgruppcentral (LGC). Sändaren hade en räckvidd som var anpassad till luftbevakningsområdet. Kompletterings-sändare (slavsändare) utplacerades i områden som hade svårt att ta emot sändningarna från eget LGC's sändare. Ett 70-tal långvågssändare för lufor fanns utspridda över Sverige.

Långvågslufor sände på frekvenserna runt 250 – 450 MHz, alltså även på mellanvågsbandet.



Luformottagare 930



Luformottagare

De flesta rundradiomottagare på 60-talet i Sverige kunde ta emot luforsändningar.

Ett märke fanns på mottagare vilket innebar att mottagaren var godkänd för lufor. Mottagaren kunde även var märkt med ett "L" eller texten "Lufor".

Musiken

Mellan talmeddelanden spelades pausmusik. Under tiden för långvågssändningarna fanns ingen centralt framtagen pausmusik. Det användes ofta "heminspelad" musik på rullbandsspelare. Det blev popmusik från 60-talet a'la Skånes Radio Mercur eller Radio Luxembourg. Utan reklam förstås! Kanske lite piratradiomusik som blev mycket uppmärksammat och populärt även utanför de militära övningarna. Dessutom lärde sig

många utanför den militära organisationen att systemet och informationen fanns tillgänglig.

Övergång till Televerkets P2-sändare

I mitten av 80-talet upphörde långvågssändningarna av åldersskäl och flyttades till FM-bandet.

ÖB tog beslut efter samrådan med Televerket att utnyttja ordinarie FM/P2-sändare för luforsändningar. P2-sändarna var sedan tidigare utnyttjade



för utsändning av luftvärnsorder. Lvorder är avsedd för information till luftvärnsförbanden om vårt flygs verksamhet samt för givande av eldtillstånd. När sändning av lvordermeddelanden inte pågick sändes "pauskvitter" (fågelkvitter).

Samverkan Lufor/Lvorder

Tekniskt sett kunde man utnyttja samma sändare för Lufor och Lvorder. När man i krigstid måste sända både lufor och lvorder över samma sändare, krävs en annan teknik. Den tekniska lösningen kallas pilottonkanalklyvning !! (PTKK). Med en monomottagare kan endast lufor avlyssnas. Med en stereomottagare kan både lufor och lvorder avlyssnas. Alltså lufor i monoläge och lvorder i stereoläge, höger kanal.

Förtätning och ersättning av utslagna sändare skulle ske med flygvapnets rörliga radiostationer, TMR 40 (Transportabel Markradio).

Avveckling

Lufor och lvorderutsändningar över FM/P2-sändarna upphörde 1998 och ersattes av LULIS (Datoriserat luftlägesinformationssystem).

Mats Svensson

Sovjetisk An-2 på flykt över Östersjön

Ett havererat flygplan i strandkanten vid Östergarnsholm på Gotlands ostkust väckte uppmärksamhet från flera myndigheter. Flygvapnets HKP 4 fanns i flygräddningsberedskap (FRÄD) på Visby flygplats och var först på plats. Kustbevakningens miljöskyddsfartyg i Slite gavs order att ge sig till Herrviks hamn på Östergarn och polisen i Visby fick ett annorlunda ärende. Flygplanet som var sovjetiskt civilregistrerat upptäcktes nära land med endast fenan över vattenytan.



Den sovjetiska An-2:an CCCP-70501 blev inte speciellt svårt skadad vid vattenlandningen vid Östergarnsholm. Planer fanns att göra den luftvärdig igen men det kom av sig. An-2:an blev i stället museiföremål på Gotland.

Radareko från långsamt flyg

Tidigt på morgonen den 27 maj 1987 upptäckte den svenska luftbevakningen någon form av farkost som närmade sig den gotländska kusten österifrån. Incidentberedskapen, en rote JA 37 (Jaktviggen) på F 17 i Ronneby fick startorder för att kontrollera. Roten fann dock inget anmärkningsvärt längs den gotländska ostkusten och luftbevakningsrapporten uppgav att radarekot var "oidentifierat".

Men några morgonpigga fiskare från hamnen i Herrvik upptäckte samtidigt ett litet flygplan som puttrade fram på himlen. Det är väl kustbevakningen som är ute och spanar efter om vi märkt våra fiskeredskap ordentligt, lär skepparen ha sagt. Konstigt i

så fall, det är ju en dubbeldäckare, påpekade en av fiskekamraterna. Har di nu skaffat sånt sattyg också, mumlade skepparen. Så var det inte mer med den saken, även dessa herrar lät saken bero.

Kort tid senare lämnade en annan fiskare Herrvik och styrde söder om Östergarnsholm och vidare österut. Nära land upptäckte han ett flygplan i vattnet, där endast del av bakkroppen stack upp över ytan. Till råga på allt sken en sovjetisk röd stjärna på flygplanets fena. Nu sändes en rapport.

Larmet och uppdraget

F 17 hade flygräddningsberedskap (FRÄD) på Visby flygplats vid den aktuella tiden och larmades 0710 på morgonen den 27

maj av Cefyl (Flygräddningscentalen på Arlanda). Ett förmodat störtat flygplan vid Östergarnsholm hade observerats och FRÄD-helikoptern beordrades starta omgående. En kvart senare var den i luften och i besättningen ingick Herman Pålsson, Stefan Eriksson och Lars Flemström samt färdmekaniker Lars Hellblad och en värnpliktig ytbärgare Algotsson.



FRÄD-helikoptern med ytbärgare i arbete. Bilden från annat tillfälle.

Upptäckten – räddningsarbetet

Det havererade flygplanet hittades i vattnet nära land med endast fenan över vattenytan. En sovjetisk stjärna fanns på fen-spetsen och flygplanet identifierades som sovjetiskt av typen Antonov An-2.

Den första åtgärden var att se om någon fanns kvar ombord. Ytbärgaren firades ned för att kontrollera. Han fick order om att dyka ned och göra eftersök men inte frigöra sig från linan. Någon person kunde inte hittas i flygplanet så spaningarna fortsatte på land, från gamla fyren längs stranden och i området upp emot nya fyren. Där upptäcktes en man i Sjöfartverkets blå overall. Helikoptern landade

och Flemström och någon till ur besättningen gick för att möta personen som tecknade att de skulle följa honom. Han viftade med armarna över huvudet och hade några papper i handen. Flemström som förstod att det var den sovjetiske piloten hälsade med den ryska han kunde komma på, "tovarish" (kamrat), vilket fick honom att skina upp. Han hade simmat i land och tagit sig över holmen till nya fyren och där tagit sig in i en byggnad. Väl där hade han tagit av sig sina våta kläder och lagt dessa på tork över ett el-element. När sällskapet nu var på väg in i byggnaden var kläderna på väg att ta eld. Piloten klagade också, trots språksvårigheter, att han varit ensam ombord i An-2:an.

Flyktingen tas omhand

Den sovjetiske piloten följde med i helikoptern till Visby och polisen kontaktades för att möta upp vid hangaren.

Radiotrafiken fördes så att ingen skulle förstå att vi hade en "sovjetisk gäst" ombord, berättar Herman Pålsson som var befälhavare på helikoptern. Väl framme vid hangaren mötte polis och vaktmanskap ur bastroppen. Det var uppdukat för kaffe och smörgås vid återkomsten som förstås även An-2 piloten inbjöds till. Polisen, säpo, insisterade dock på att föra honom direkt till polisstationen. Men tid för lite fika måste väl ändå finnas, tyckte helikopterbesättningen. Det blev faktiskt både fika och en trevlig pratstund innan avfärden till polisstationen.

Den sovjetiske piloten visste inte var han hade landat, men såg senare en gotlandstidning och tänkte att - jag är på rätt ställe. Han dömdes senare av Gotlands tingsrätt till villkorlig dom för tillgrepp av fortskaffningsmedel. Kort därefter beviljades han asyl och den 4 september fick han permanent uppehållstillstånd i Sverige.

Hans tydligaste minne från den första tiden på Gotland var när han fick lämna häktet för att bege sig till Åhlens varuhus för att köpa nya kläder. Jag kom i häkteskläder så folk tittade lite konstigt på mig, skrattade han.

Piloten i An-2:an

Den unge Roman Svistonov från Ukraina var officer i den sovjetiska arméns reserv. Han märkte att han som civilflygare och mekaniker råkat i onåd med regimen. Han arbetade med besprutningsflygplan, av typ An-2 i Riga-området och fick allt färre uppdrag. Vid senare förhör hos svenska myndigheter har han uppgivit att det troligen berodde på att hans mor var regimkritisk. Livet blev allt svårare för Roman och hans fru och två barn. Redan flera år före flykten till Gotland hade tanken på att fly ut ur Sovjetunionen väckts, berättade han.

Flykten över Östersjön

I maj 1987 fick Roman Svistonov hjälp av en vän som var flygare i Lettland genom att få tillträde till flygplatsen Saldus utanför Riga. Vid 4-tiden på morgonen den 27 maj tog han sig in på den bevakade flygplatsen genom att legitimera sig som mekaniker och fick därigenom tillgång till ett civilt registrerat flygplan av typen An-2. Han visste att det var lite bränsle i tankarna, så hade man det ordnat i Sovjetunionen på den tiden för att förhindra flyktförsök. Ändå chansade Roman som startade och styrde mot Gotland. Jag satte igång radion som spelade hårdrock, tände en cigarett och flög iväg - skulle jag bli beskjuten eller kanske drunkna, tänkte han. När han närmade sig Gotland stod bränslemätaren på noll och han tvingades nödlanda bara något hundratal meter från land. Han kunde oskadd lämna flygplanet och simma i land innan det sjönk till botten med bara fenan kvar över vattenytan.



Det blev kustbevakningen uppgift att bärga An-2:an och ta den till Herrviks hamn på Östergarn.

Tiden på Gotland

Den glade och vänlige Roman Svistonov fick snart anställning som pizzabagare i Visby, först på Söderports restaurang och pizzeria och senare på restaurang Rövar Lilja. 1990 lämnade han Gotland för att arbeta som kock i Frankrike. Två år senare flyttade han tillbaka till Sverige och återförenades med fru och sina två barn.

An-2 på museum

2017 finns den sovjetiska An-2:an, 30 år efter flykten, utställd på Gotlands försvarsmuseum i Tingstäde. Meningen var att flygplanet CCCP-70501, som inte var speciellt svårt skadat, med tiden skulle göras luftvärdigt igen. Men dessa planer rann ut i sanden. Flygplanet övergick för några år sedan i museets ägo och är nu restaurerat och iordningställt för visning.



Den sovjetiska An-2:an har fått en permanent plats på Gotlands försvarsmuseum i Tingstäde.

An-2 utställningen invigdes för ett år sedan, den 28 maj 2016 under närvaro av stolta och glada eldsjälur och en plötsligt och för många oväntat uppdykande Roman Svistonov. Jag trodde aldrig att det skulle bli en utställning, jag ville bara överleva, berättade han.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Källor: Underlag och samtal med HKP 4 besättningen Herman Pålsson och Lars Flemström
Film om invigningen av An-2 utställningen på Gotlands försvarsmuseum samt Internet.
Bilder: Försvarsmakten samt Internet.

Hur var det att flyga T 18B?



T 18 på SAAB för modifiering av stjärtpartiet

SAAB

Hur det var att flyga T 18 på F 17 är det inte så många som idag kan beskriva. Nils-Erik "Nisse" Lindborg var en av yngsta som fick flyga T 18 och fortfarande kommer väl ihåg hur det var. Här kommer del 2 fortsättning från Bredåkrabladet 2/2016.

En flygarkollega till Nils-Erik har hört av sig och påpekat att skrivet ur minnet är det mycket bra men vill justera följande, motorerna var på vardera 1475 hkr och 57 mm kanonens eldhastighet var 180 skott per min.

Flygning

Jag kvitterar meddelandet med två knapptryckningar och går över till kanal D. Svänger till nordvästlig kurs i fortsatt stigning. T 18B hade goda stigprestanda ända upp till 9 300 m beroende på en tvåstegskompressor där andra steget kopplade in automatiskt på 6 800 m höjd (aneroidstyrd) och man steg lätt ifrån en J 21 som efter en kort stund började koka och försvann nedåt med en plym av kylvätska efter sig.

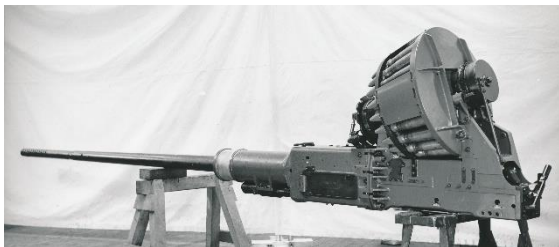
På 1 500 meter går jag över i planflykt men behåller motorinställningen medan farten ökar till 400 km/h. Då drar jag av till marschvarv. 86 cm i tryck och 2 050 rpm. Propellrarna roterar nu med cirka 900 rpm.

T 18B hade från början ett lite svagt stjärtparti som orsakade en hel del haverier och olyckstillbud. Stjärten lossnade vid bombfällning med 45 graders dykvinkel. Efter modifiering, förstärkning och ny nitning av stjärten blev det ett bra flygplan. Dock släpade stabilisatorn efter så om man snabbt skevade omkull till 45 graders lutning, låg stabilisatorn kvar i planflykt ett par sekunder innan den långsamt intog samma lutning som flygplanet i övrigt.

Flygplanet var med den tidens teknik en av världens tre snabbaste tvåmotoriga flygplantyper med en marschhastighet i

planflykt på 450 km/h. På 6 500 meters höjd (fullkompressorhöjd), kunde man pressa upp flygplanet i 520 km/h i planflykt. Max fart i dykning var 570 km/h. Det var inte ovanligt att man under ett bombanfall, när man släppt bomberna och kunde slita blicken från bombsiktet, såg att fartmätaren stod på 520-550 km/h.

T 18B var en stadig skjutplattform och med fem pansarbrytande granater i magasinet till 57 mm Bofors-kanonen (det rymdes 40 granater) kunde man nästan garantera två till tre träff i en stridsvagn. Då öppnade man eld på 1 800 m avstånd. En träff räckte för att slå ut en stridsvagn.



Bofors 57 mm m/47

Bofors

Så var det bombfällning, raketskjutning, såväl på dagen som på natten. Anfall i Gotska sjön med lysbomber och två 600 kg minbomber plus sex 50 kg minbomber i samövning med de båda kryssarna *Göta Lejon* och *Tre Kronor*.

När man svängde med T 18B fick man hantera sidrodret lite varsamt. Gav man för mycket bottenroder i en sväng slog sidrodret ut till fullt utfällt läge och låste sig aerodynamiskt. Som det stod i *Förarhandboken* ”Det är tvivelaktigt huruvida föraren med sina kroppskrafter förmår att häva tillståndet. Varför utskjutning rekommenderas”. Därför hade man monterat in kraftiga fjädrar som höll sidrodret i neutralt läge. Trots detta var det flera förare som råkat ut för låsning.

T 18 hade katapultstol med krutladdning. Jag råkade ut för sidroderlåsning en gång, under undanmanöver för att undgå anfallande jakt i form av J 29 *Tunnan*. Genom att ta ner farten, av med gasen, ut med bombluckor och blixtsnabbt båda fötterna på samma sidoroderpedal, spjörn med ryggen mot stolen, och ta i så

mycket jag orkade gick flygplanet ur så häftigt att jag höll på att komma in i samma manöver åt andra hållet. Men J 29:an hängde inte riktigt med i de svängarna.

Annars var ett bra trick att signalisten slängde ut mitt sidan av *DN*. Han behövde bara ta ett varv på veven så var bakrutan öppen. Tidningssidan upplöstes genast i små pappersfragment. Föraren i det anfallande flygplanet trodde att vi fått en huvsprängning och bröt omedelbart. Man vill ju inte gärna ha plexiglasbitar i jetmotorn. Så var det anfallet förstört.

Upptagningen, som i bombvarvet på Lindö och Bollö ofta gjordes med något som liknade topproll, för att man då nästan i ryggläge kunde se bombnedslaget.

Efter träning med branta svängar, stigningar i vänstersväng med övergång till plané i högersväng och tvärt om, sattes kurs på Ronneby på 450 m höjd. Snart såg man flygfältet och styrde in mot medvindslinjen.

– Ronnebytornet, *Blå David* landningsinstruktioner, Kom!

Landning

– *Blå David*, du är klar in på medvinden bana 01! Vänstervarv, vind trea etta femma, styrka 25 km/h. QFE 1004 millibar. Rapportera på finalen! kom från tornet.

– *Blå David*, klar bana 01 vänster. QFE 1004. Anmäler på final!

Jag ställer om höjdmätaren på QFE. Drar av lite gas. När farten gått ner till 350 km/h faller jag ut landstället. Pga luftmotståndet orsakat av landstället måste jag dra på lite gas igen för att kunna bibehålla 350 km/h.

Fäller ut 15 grader vingklaff. Höjer nosen 5 till 10 grader för att kunna hålla höjden vid lägre fart med ställ och klaff ute. Kollar höjden, 450 m. Oljekylarspjällen fullt öppna.

Kylvätskeklaffar öppna. kollar bränslepumparna. Kollar bränsle och bränslekranar. Tittar åt vänster, ligger nu i höjd

med Härstorpsjön. Blir lagom att svänga vänster in på final mot bana 01. Svänger under höjdminskning till 300 m tills jag har banan rakt fram. Kurs 008 grader.

Har under svängen också minskat farten till 300 km/h. Då T 18B hade en vingbelastning på 225 kg/m² tog man inte gärna ner farten på finalen förrän i slutet, nära fältgränsen. Till detta bidrog också att när vingklaffarna fälldes ner gick också skevroderen ner något för att förstärka vingklaffarnas verkan. Detta gjorde att man tappade 20 till 30 % av skevroderverkan.

Vid landning med en motor, kunde man inte svänga mot den döda motorn, utan man fick då lägga upp landningen mot den friska motorn. Om exempelvis vänster motor var ur funktion blev det landning i högervarv. Därtill kom att skulle man landa på en motor, måste man bestämma sig för att landa, eller "dra på och gå om" på över 100 meters höjd. Om man på 80 m höjd såg att man måste avbryta landningen på grund av uppdykande hinder eller annat, så klarade man inte detta. Om man då drog på gas på den friska motorn kände man att nu kan jag inte hålla flygplanet på rätt köl längre, den vill rolla mot den döda motorn. Det fanns massor av kraft kvar att dra på, men man kunde inte hålla flygplanet utan det sjönk ner i marken innan det fick upp stigfart, med haveri som följd.

T 18B behövde minst 100 m höjd för att kunna bygga upp fart så att den kunde börja stiga igen på en motor. Även om man drog på gas på den friska motorn så mycket man vågade.

Landning

- Tornet, *Blå David* på final bana 01.
- *Blå David*, från tornet klart landa bana 01.

Är nu på 300 m höjd och så nära fältet att det är dags att sänka nosen med riktpunkt 50 meter in på banan. Tar ut full klaff. Minskar farten till 280 km/h. Nu börjar höger vinge doppa.

Vänster skev, mer vänster skev, full vänster skev. Men nu stannar flygplanet i det läget med 20 graders slagsida åt höger.

Genom att vrida vänsterhanden med de båda gasreglagen får jag den högra motorn att ge mera kraft och långsamt kommer högervingen upp. Justerar gaspådraget lika på båda motorerna. Det var de från början, men ändå gick höger vinge ner. Kunde lika gärna varit vänster. Tar ner farten till 210 km/h. Nu passerar vi fältgränsen på cirka 45 meters höjd.

Drar av gasen helt och farten sjunker sakta under det att jag planar ut. Med hjulen en till två dm över marken väntar jag ut flygplanet och tar mjukt spaken bakåt i takt med att farten minskar. Vid 170-180 km/h tar vi mark. Med alla tre hjulen samtidigt. Spaken fortsatt bakåt långsamt så sporrhjulets låstapp greppar i och låser. Annars blir det lätt sporrhjulsjazz. Som alla sporrhjulsflygplan fick man passa sidodret vid utrullningen. Lite som Sk 15 i lite större skala.

– *Blå David* från tornet, landning klockan 10:52.

Jag noterar tiden och svänger av vid första taxibanan. Slår ifrån tankpumparna, tar in vingklaffarna, Taxar in och parkerar. Låser parkeringsbromsen. Drar ut båda snabbstoppen till motorerna som stannar efter några varv.



Mekanikertjänst på vänster motor.

F 17

Slår ifrån magnetnycklarna och tar ut dem ur sina spår. De hängs därefter i var sin decimeterlång kedja, fäst i reglagebocken.

Låser gyrona. Fortsätter ner checkningen. Slår ifrån huvudströmmen. Låser roderlåset. Fyller i loggboken. Spänner loss mig, spänner loss fallskärmen, kopplar ur radio- och syrgasanslutning.

Glider ur fallskärmen och ned på knä på durken, lyfter ut skärmen och hasande baklänges med skärmen efter mig när jag urstigningsluckan. Slänger ner skärmen som tas emot av mekanikern, som nu var klar med bromsklossarna framför hjulen, och klättrar på stegen ner på marken. Efter kommer *Svisse* hasande och sedan jag bytt några ord med mekanikern går vi under samspråk in mot omklädnadsrummet.

Nattflygning på lägsta höjd

En särskild höjdmätare gjorde det möjligt att flyga på 20 m höjd över vatten. En gång höll jag på att gå tvärs igenom riggen på en nedsläckt polsk fiskebåt som låg och drev med sina nät. Detta var under det kalla kriget och man hade nedskjutningarna av DC-3:an den 13 juni och *Catalinan* den 18 juni 1952 i färskt minne. Man flög från F 17 till F 1 Västerås där man åt kvällsmålet och plockade upp specialister på signalspaning, medförande svarta lådor. Start från Västerås vid 22:30-tiden mot Finska viken så nära Dagö, Ösel och Kaliningrad som möjligt, längs kusten ner till Lübeck med en T 18B utrustad och förberedd så att man bara anslöt de svarta lådorna.

Man flög radiotyst och med släckta lanternor. På var sida såg man de sex inre avgasrören glöda rubinröda och avgasernas blåa svetslågor. I kabinen hade man dämpat ner den röda instrumentbelysningen (röd för att inte störa mörkerseendet). Motoreernas monotona rytande och flygplansurets spindelben som sakta kröp runt urtavlan. Så förflöt natten.

Ibland varnade radarn på Gotland om att: "Du har dåligt sällskap 3 km bakom dig". Då visste man att det var rysk nattjakt. Av med gasen, ut med bomb-

luckorna, farten gick mycket snabbt ner och kvickt ner på lägsta höjd. På med gas, in med luckorna! Måste ha överraskat ryssen för några sekunder senare för en svart skugga över huvudet och man såg in i jetutblåsets gulblå lågor. På 20-30 m höjd vågade de inte anfalla med en jetkärra på natten, då risken att i så fall få bada var överhängande.

Man gick från Lübeck via Bornholm mot F 17. Först vid Bornholm vågade man stiga till 500 m. Vid tre-, halvfyra-tiden på morgonen landade man på F 17.

Ja, så där var det att flyga T 18, om jag nu vid 80 års ålder minns rätt. Det är första gången jag nämner något om flygningarna över Östersjön. Det är nu över 60 år sedan och är vid detta laget preskriberat.

Det har blivit rätt många typer av flygplan som man flugit genom åren, men T 18 minns jag särskilt eftersom det var det första riktiga krigsflygplan jag flög efter utbildningen på Krigsflygskolan. Den hade sina egenheter, men när jag lärt känna flygplanet och det lärt känna mig, så trivdes vi gott tillsammans och med ställ och klaff inne var den till och med jättefin att flyga.



Slutet för T 18 på F 17

F 17

Flyglärare

Efter T 18B blev det J 21R och A 32A och sedan blev jag lärare på Krigsflygskolan F 5 och fick jag flyga in mig på *Vampire*. Ja, tiden på flygskolan det är en annan historia.

Nils-Erik Lindborg

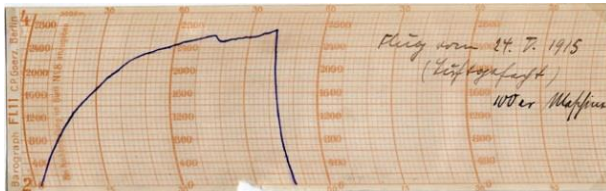
Bearbetat och bildsatt av Bengt A Andersson

Militärt segelflyg

Kännetecknande för segelflygplan är att de är lätta, bräckliga, långsamma och förstås obehäpnade. Finns det verkligen en militär användning för sådana flygfarkoster? Nätt och jämnt kan man säga. Från 1930-talet och fram till 1950-talet spelade dock segelflyg en rätt stor roll i många militära organisationer. Detta gäller även det svenska flygvapnet och F17.

Lite segelflygteori och några begrepp

Enkla 1-sitiga glidflygplan kom i luften redan på 1890-talet. Dessa oförvägna "aviatörer" var självlärda och huvudsakligen inspirerade av fåglars flykt och deras förmåga att hitta uppvindar i lufthavet. Traditionellt byggdes planen i trä med dukklädsel, senare kom helmetallflygplan. Numera används i huvudsak plast, glasfiber och olika kompositmaterial.

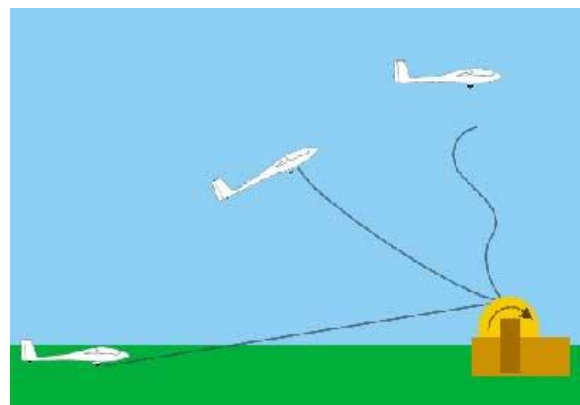


Barogram användes tidigt för att dokumentera höjdvinsten för ballong- och segelflygare.

Glidtalet är ett väsentligt mått på prestanda. Härmed avses förhållandet mellan höjdförlust och horisontell förflyttningssträcka. Ett glidtal på exempelvis 1:25 betyder att då flygplanet sjunker 1 meter förflyttar det sig samtidigt 25 meter framåt. Glidflygplan är enklare konstruktioner med sämre glidtal medan segelflygplan är mera avancerade med i vissa fall glidtal upp till 1:60. Glid- och segelflygplan är per definition motorlösa. Det finns två metoder för att komma i luften – bogsering efter ett motorflygplan eller vinschning av en stationär motorvinsch på marken.

Bogsering har fördelen att segelflygplanet kan bogseras till valfri höjd och plats för urkoppling enligt segelflygpilotens önskemål. Vinschning däremot ger i stort sett samma höjd och position varje gång vid urkoppling. Man kan räkna med att nå ungefär 40% av linlängden.

En vinsch med exempelvis 1500 meter vajer på trumman ger då cirka 600 meters höjd vid urkopplingen som sker i stort sett rakt över vinschen. I segelflygets barndom användes även så kallad gummirepsstart (som en stor "slangbello") och bogsering efter bil. Dessa metoder gav dock bara en flyghöjd på 30-50 meter, dvs korta "skutt". Man kan säga att lufthavet och dess uppvindar är lika viktiga för segelflygare som vind är för seglare! Den vanligaste upp vinden är termik som är varm luft som på grund av solinstrålningen stiger i "bubblor" genom lufthavet. För segelflygaren gäller det att hitta dessa bubblor, svänga brant och åka med i "hissen" uppåt. En ljuvlig känsla kan jag som gammal segelflygare intyga! Stighastigheten kan vara från någon m/s till 15-20 m/s. Sommartid kan man i Sverige emellanåt nå 3000-4000 meters höjd i dessa termikblåsor och i ökenområden betydligt högre. I kuperad terräng kan man hitta hang- och vågvind. Enkelt uttryckt är det luftmassor/vind som pressas uppåt då det når en bergsida. Här kan man nå höjder på 10000 meter, undantagsvis ännu högre.



Principbild som visar vinschstart

Militär användning av segelflyg

Man kan urskilja tre olika militära användningsområden för segelflyg.

1. *Rekrytering och grundläggande flygutbildning/flygträning.*
2. *Personalvård och fritidsflygning.*
3. *Taktiska insatser.*

Rekrytering, flygutbildning och flygträning av segelflygpiloter har för flygvapnets del varit en sammansatt process. FV har framförallt betalat ungefär hälften av utbildningskostnaden till rekryteringsbara personer. Härmed avsågs unga män, max 23 år gamla. Tanken var att dessa senare skulle söka sig till olika utbildningar i FV, vilket också skedde i stor utsträckning. Framst gällde det förstås att få fram nya flygförare med tanke på att majoriteten av förarna i FV tidigare var korttidsanställda fältflygare som relativt snabbt omsattes i flygdivisionerna. Segelflygutbildningen betraktades från FV sida som dels rekryteringsfrämjande, och dels som en förstegsutbildning till den militära flygutbildningen. Staten (via försvarsanslaget) har även på många andra sätt stöttat det svenska segelflyget. Det har handlat om ekonomiskt stöd för utbildning av segelflyglärare och tekniker, överlåtelse av materiel och byggnader mm. Det direkta ekonomiska stödet från FV till det civila segelflyget började 1937, då också den stora utbyggnaden av FV just kommit igång. Gradvis trappades stödet ned genom åren för att helt fasas ut under 1970-talet.



FV-piloter på SM i segelflyg Örebro 1947

Segelflyg i stridsmiljö

Den taktiska användningen av segelflyg handlar förstås om luftlandsättning av materiel och insatsförband. Det förutsätter i princip att landningsområdet är oförsvarat eftersom en "lastglidare" kan bekämpas med handeldvapen från marken. Under andra världskriget användes denna nya förbandstyp ett antal gånger av främst tyskar och briter, ofta tillsammans med det likaledes nya fenomenet fallskärmsjägare. De två största insatserna är värda att kommentera speciellt. I slutet av maj 1941 invaderade Nazityska *Luftlandetruppen* den grekiska ön Kreta med bl a 80 glidflygplan och tusentals fallskärmsjägare (bland de som hoppade var den tyske världsmästaren i tungviktsboxning Max Schmeling)! Landningen med glidflygplan av typen DFS230 gick i stort sett bra efter bogsering av bomb- och transportplan fram till ön. DFS230 var ett 9-sitsigt glidflygplan med 22 meters spännvidd. På bänkar satt 8 fullt stridsutrustade soldater och längst fram ytterligare en infanterist som dessutom hade en begränsad utbildning som segelflygpilot. Den inledande delen av invasionen blev ett misslyckande eftersom civilbefolkningen hade organiserat ett spontant hemvärn på cirka 10000 personer, oerhört motiverade att försvara sin ö. Det berättas att allt från ungdomar och pensionärer till präster och nunnor beväpnade sig med jaktvapen, jordbruksredskap och andra tillhyggen och nedkämpade eller tillfångatog merparten av den luftlandsatta styrkan.



Bevarat exemplar av den tyska lastglidaren DFS230 – Tyska flygvapenmuseet Berlin/Gatow

Den andra större användningen av militära lastglidare är operation "Market Garden". Detta var kodnamnet på den allierade framryckningen mot tyska förband och över floderna i gränsområdet mellan Holland och Tyskland i september 1944. "Garden" var den efterföljande mark-offensiven, medan "Market" var världshistoriens största luftlandsättning, med över 20000 fallskärmsjägare. Uppgifterna om antalet lastglidare är osäkra, de medförde dock totalt 14589 soldater, 1736 fordon, 236 artilleripjäser och ansenliga mängder ammunition. Även här användes tunga flermotoriga flygplan som bogserade glidarna fram till luftlandsättningsområdet. Den flygoperationella biten fungerade i allt väsentligt bra, väl nere på marken mötte dock de luftlandsatta trupperna ett välorganiserat tyskt försvar. Dessutom landade vissa fallskärmsjägare och lastglidare av misstag mitt inne bland tyska förband. Hela debaclet finns väl beskrivet i spelfilmen "En bro för mycket" från 1977.



Flertalet större krigförande länder i 2.Vk experimenterade med lastglidare av olika slag. Bilden visar en rysk Antonov A-40 крылья танка (ung. "tankvingar"). Idén att sätta vingar på en stridsvagn visade sig dock vara alltför optimistisk (!)

Segelflyg i FV

Förutom vad som ovan sagts, togs för FV räkning under 1940-talet fram prototyper till lastglidare. Dessa skulle dels användas för fredsmässiga ombaseringar och dels ingå i nya svenska luftlandsättningsförband. De kom aldrig till förbandstjänst och projektet skrotades, däremot började svenska fallskärmsjägare utbildas 1952. Det moderna krigets användning av helikoptrar för framflyttning av stridande

förband fyller på ett bättre sätt den funktion som lastglidare tidigare hade.

Civil segelflygsport

Tävlingsverksamhet var en viktig del av segelflyget i FV. Ett flertal FV-piloter har blivit svenska mästare genom åren och även tävlat framgångsrikt i världseliten. Tre världsmästare kan noteras; Per-Axel Persson F 5 Ljungbyhed 1948 och Billy Nilsson F 6 Karlsborg 1950. Den tidigare FV-piloten Göran Ax (gick tidigt till SAS) blev också världsmästare i segelflyg 1972 och 1981. På senare år har JAS 39-piloten Jan-Ola Nord F 7 vunnit flera SM-priser och tävlat på VM-nivå i segelflyg. För övrigt kan nämnas att den internationella olympiska kommittén beslutade att inför OS i Helsingfors 1940 skulle segelflyg bli ny tävlingsgren (uppvisningsgren redan vid OS i Berlin 1936). För att få likvärdiga förutsättningar togs ett standardflygplan fram för detta, det döptes passande nog till "Olympia". Som bekant blev det inget OS 1940, inte heller år 1944. Då det första OS efter kriget genomfördes i London 1948 var segelflyg struket som tävlingsgren. Lika bra det kanske – små prickar på ett par tusen meters höjd, som dessutom rör sig bort mot horisonten hade nog aldrig blivit någon stor publiksport!



Segelflyget på F 17 var ett bra exempel på integrering med det civila samhället.

Fr v tekniker Conny Levin F 17, disponent Torsten Collén Kockums och tekniker Adil Olofsson F 17. Bakom dessa en SG38 och en T 18.

Segelflyg på F 17

Under FV stora expansionsperiod 1936-1946 tilldelades varje flygflottilj ett antal segelflygplan och äldre lätta skolflygplan att användas för bogsering. Detta gav förarna allmän flygträning till låg kostnad. Det gav även markpersonalen möjlighet till flygutbildning och väckte kanske även ett intresse att söka militär flygutbildning. Segelflygningen skedde främst på fritiden, med dagens språkbruk skulle vi nog kallat det för en "personalflygklubb".

År 1946 bildades Blekinge flygklubb (BFK) i avsikt att bedriva modellflygning och segelflygning. Den var öppen för alla svenska medborgare. Efterhand upphörde den militära segelflygningen och uppgick i BFK, som även övertog flygplan och övrig materiel.



Ingmar Falkstad (flygtekniker på F17) instruerar 1952 eleven Helge Stenberg som sitter i en SG38 (glidflygplan). Helge är fortfarande medlem i BFK!

Verksamheten bedrevs helt ideellt, ett flertal anställda vid F 17 lade ned ett stort arbete för att hålla materielen i bra skick och utbilda nya segelflygare. Speciellt stora insatser under lång tid gjordes av flygteknikerna Ingmar Falkstad och Adil Olofsson. Den tidigare officersmässen på Bredåkra hed användes som klubb- och verkstadslokal. Styrelsen bestod av välrenommerade civilpersoner i Kallinge- och

Ronnebyområdet samt en del flottilj-anställda. Ända fram till 1961 förvarades flygmaterielen i hangar 84, med in- och utpassering genom F 17 vakt. I allt väsentligt var det en militär verksamhet, dock som sagt öppen för personer som inte tjänstgjorde på F 17.



Segelflyg är en sport med få kvinnliga utövare. På bilden syns dock segelflygeleverna Kristina & Ulla i södra banänden på F17 år 1956.

Från 1961 och framåt återfinns BFK i egna hangarer på västra sidan av flottiljområdet. Efterhand har BFK utvecklats till en motorflygklubb med omfattande flygutbildning, uppdrags- och privatflygning. Intresset för segelflyg har stadigt minskat under senare år och 2011 lades segelflyget i BFK ned. Samarbetet med F 17 är fortsatt gott och klubben upplever god förståelse och välvilja från F 17 sida.

Ingmar Olofsson

Källor; "60 år i uppviden. Det svenska segelflygets historia". Yngve Norrvi.

"Segelflygets roll för flygvapnets rekrytering"

C-uppsats av Jonny Neinhart.

"Ett år i luften", flera årgångar.

Diverse källor på Internet.

FÖRENINGSSIDORNA

Studiebesök på Roxtec Karlskrona

2016-10-30 gjorde kamratföreningen ett besök på Roxtec på Verkö i Karlskrona. Vi var 35 stycken nyfikna medlemmar som togs emot av Roxtecs informatör Victoria Mattisson.

Roxtec är ett världsledande företag som tillverkar tätningar för genomföringar av olika slag. Det kan vara elkablar eller rör i olika dimensioner och bygger på moduler med avskalbara lager, vilket revolutionerat processen för kabel- och rörinstallation. Idag levererar bolaget tätningslösningar för en mängd applikationer inom många olika branscher. Roxtecs säkerhetsprodukter används på land, till havs och under jord.



*Roxtec tätningar för kabel- och rör genomföringar används i många applikationer.
Bild Roxtec informationsbroschyr.*

Företaget grundades 1990 av Mikael Blomqvist och såldes 2007 till Rune Anderssons Mellby Gård. Företaget har nu 25 dotterbolag och har lokal närvaro på 80 marknader. Man har lager i Singapore och Holland för snabba leveranser till kunderna. Uppbyggnad av lager i Shanghai pågår och kommer att öppnas inom kort. Omsättningen är nu 1.8 mdr kronor och ständigt ökande. Huvudkontoret ligger i Karlskrona och utveckling och produktion av alla produkter sker i Karlskrona. Av sekretesskäl fick vi inte besöka utvecklings eller produktionsavdelningarna. Import

sker dock av materialet i själva tätningen och av de hållare som tätningen sitter i. Produkten tätar mot brand, vatten, värme, tryck och elektromagnetiska störningar. 750 personer arbetar på företaget varav 200 i Karlskrona.



Kamratförenings medlemmar på guidad rundvandring i Karlskrona fabriken.

Efter informationen om företaget fick vi besöka order och leveransavdelningen och det var imponerande att se det kontroll-order och logistikarbete som ligger bakom varje leverans. Några var specialister på tullbestämmelser jorden runt för att inte leveranserna skall stoppas av någon paragraf. Rätt antal med rätt kvalitet skulle levereras till alla kunder och det var mindre än en procents fel. Mycket imponerande. Mer än 9000 order skall behandlas per månad och mer än 1200 paket sändas över hela världen.

Det var roligt att besöka ett världsledande företag som dessutom valt att förlägga utveckling, produktion och huvudkontor i Blekinge.

B-W E

C F17 årsgenomgång 2016.

Den 9 december samlades personalen i H47 för C F17 helårsgenomgång, beföringsceremoni, utdelning av NOR och förtjänstplaketter. Marinens musikkår och fanvakt medverkade under programmet.

C F17, öv Lars Bergström, inledde med att det går bra för flottiljen. Man ligger rätt i tiden. Insatser och beredskapsuppgifter står i centrum. F17 har fått hela ansvaret för planering, samordning och genomförande av incidentberedskapen. Krigsförbanden har blivit bättre och ledningsförmågan har förbättrats genom FMÖ 16.

F17 är bäst i FM på rekrytering av ny personal. Man har fler sökande till grundutbildningen än det finns nya platser.

I höstas genomfördes inspektion av flottiljens verksamhet och man fick mycket beröm för den genomförda verksamheten. Det fanns inga röda områden och krigsförbanden har få vakanser. F17 producerade mest flygtid i landet och man har deltagit i FN-uppdrag i Mali och Afghanistan.

Ronnebypaketet med ny hkp-hangar, plattor och incidentberedskapsbyggnad i norra banänden fullföljs enligt plan.

Sjöfartsverket har beslutat att bygga en egen hangar i norra området för räddningshelikoptern med dess verksamhet. Fortverket kommer efter nyår att få i uppdrag att förprojektera en sådan. Nuvarande tillstånd för att flyga från det södra flottiljområdet upphör 2018-06-01.

Transportplattan som kan ta emot de tyngsta transportflygplanen, bl a C 17, är klar och är den enda plattan på FV baser som kan ta emot dessa plan.



C 17 Globemaster III på besök. Foto Peter Norén.

Den kommande verksamheten kraftsamlas med prio 1 på incidentberedskapen, med prio 2 på utbildning och med prio 3 på

krigsduglighet för krigsförbanden. Man satsar på här och nu och på det långsiktigt bästa.

Ledningsförmågan förbättras med genomförande av större samordnade övningar. 2017 är det övning AURORA som har fokus och dit resurserna kraftsamlas. Sedan följer FVÖ och FMÖ årligen.

Tvåbefälssystemet som infördes 2008 har varit mödosamt att genomföra. Rekrytering, karriär- och yrkesutveckling har varit otydliga. De olika rollerna som officer, specialistofficer, gruppbefäl och civila skall ytterligare klargöras och de olika rollerna samordnas.

Flottiljchefen redovisade de långsiktiga utmaningarna i FV. Omsättningen av JAS 39 till 39 E/F kräver politiska beslut. Skall man skrota de nya 39 C/D i förtid för att ta tillvara på reservdelarna eller bygga helt nya 39 E/F? SK 60 utgår 2020 bl. a på grund av behov av vingbalksbyte. Ersättning? Stora kostnader finns för leverans/modifiering av Hkp 14. Omsättning av de sex kvarvarande Tp 84 Hercules flygplanen? De äldsta är nu 50 år gamla.

Utveckling av bas- strilssystemen. Framtiden för Malmen och Uppsalabaserna? Det är således många stora frågor som måste lösas inom den ekonomi som politikerna bestämmer.

Information gavs dessutom om utvecklingen av IBSS (insatsberedd skyddsstyrka) som skall skydda och bevaka olika skyddsobjekt inom 17:e flygflottiljens område. Förbandet lyder under MRS (Militär Region Syd), har 27 personer och kan organiseras i tre olika insatsstyrkor.

MSE (Mission Support Element) uppgifter, organisation och gruppering redovisades. MSE stöder divisionen med planering, genomförande och analys av genomförda företag och är samgrupperad med den övriga divisionen. MSE skall kunna delas för att verka från flera platser och kan då även verka från containrar

Befordran och utmärkelser

Efter informationen genomfördes befordrigsceremoni samt utdelning av diplom och förtjänstmedaljer.

F 17 förtjänstmedalj i silver utdelades till Övlt Magnus Fransson.

Den nyinrättade utmärkelsen Blekinge flygflottiljs jetong utdelas som erkänsla för värdefull insats inom flottiljen till personer/avdelningar.

Ismail Kiyingi, Jörgen Erixon, Niclas Lundström samt F 17 väderavdelning erhöLL denna.

För nit och redlighet i rikets tjänst, NOR



Fr v Fljchefen, öv Lars Bergström, Björn Lindström, Marita Persson, Håkan Månsson och Mikael Mattson. Foto: Helene Nyberg F 17.

Efter 30 år i statens tjänst tilldelade C F17 ovanstående personer utmärkelsen NOR.

Vid de avslutade ceremonierna spelade marinens musikkår och fanvakten avmarscherade.

B-W E

Kamratföreningens årsmöte 2017

Den 16 mars hölls kamratföreningens årsmöte, det 38:e i ordningen, i F 17 aula. 65 medlemmar hade hörsammat kallelsen. Ordföranden Benny Hellström öppnade mötet och presenterade även den nya föreningsfanan, som styrelsen beslutat om och låtit tillverka. Antalet medlemmar visar en svag nedgång sedan föregående år, antalet är idag 517.



Styrelsen 2017 framför den nya föreningsfanan. Fr v Bo Hagertz (sekreterare), Allan Lindgren (kassör), Rune Kronqvist, Bengt Gustavsson, Rune Pettersson, Ulf Alderlöf, Benny Hellström (ordförande) och Leif Possung samt Bengt Andersson, ej med på bild.

Verksamheterna har i stort haft samma omfattning som tidigare och ekonomin är i fortsatt god balans vilket bland annat innebär att medlemsavgiften hålls oförändrad.

Vid val till styrelse blev det omval av såväl föreningsordförande som ledamöter vars mandattid utgått. Berit Svensson blev nyvald revisor, då Lars-Åke Löfgren tackade för sig, medan den andre revisorn Birgit Lindman omvaldes. Även valberedningen fick nytt förtroende.



Ordföranden Benny Hellström, avtackade Lars-Åke Löfgren (th) efter 10 år på posten som revisor.

En motion hade inkommit om utställningsplats, ett "flygarrum" på Marinmuseum i Karlskrona. Årsmötet gav styrelsen i uppdrag att undersöka möjligheter och fatta beslut.

Försvarsupplysning

Efter årsmötet följde i sedvanlig ordning försvarsupplysning som nytillträdde stf C F17, övlt Mattias Thomsson höll.



Stf fljchefen övlt Mattias Thomsson (th) hälsas välkommen av ordf Benny Hellström.

Mattias informerade om sin väg från Gotland till nuvarande befattning som stf C F 17. Vi fick information om den nya befälsordningen med beskrivning av akademiska respektive specialistofficerare. Efter en tid med internationell inriktning vänds nu blickarna tillbaka mot det nationella försvaret. Här påvisades den stora kunskapen om detta bland lyssnarskaran. Jämlikhetsfrågan är som alltid en viktig fråga inom Försvarsmakten. Mattias beskrev såväl dagens situation som den framtida visionen.

HL

Flygvapnets Kamratföreningars ordförandekonferens 29-30 mars 2017

Denna konferens genomförs vartannat år för kamratföreningarna i flygvapnet och dess ordförande på LSS i Uppsala.

Här tas frågor upp om allt som berör kamratföreningarnas verksamhet och vad som kan utvecklas eller göras på annorlunda sätt.

Mötesordförande öv Gunnar Persson, kanslichef i SMKR, inledde mötet. Antalet medlemmar i FV föreningarna är 8500 st.

Deltagande i mötet var: C LSS öv Anders Persson, Anders Emanuelsson ordförande i SMKR, Prod Flyg öv Magnus Liljegren, LSS flottiljförvaltare Tomas Olsson, SFF Lennart Berns och Ulf Delbro, SvMM

Christian Braunstein samt deltagare från 13 kamratföreningar.

Efter inledningen fick vi en allmän presentation av C LSS och dess verksamhet. Denna verksamhet är under utveckling, mot det som tidigare var gamla F 16. Man har ansökt om att få byta namn från LSS till F 16, men inget beslut är taget. På LSS arbetar ca 800 personer idag i olika befattningar. Flygplatsen är numera klassad som instrumentflygplats sedan den 27 mars i år och detta innebär bland annat att man kan landa ner stora transportflygplan.

Vad gäller OP ledning så kommer den att bestå av en:

Marinstab/Muskö, Flygstab/Uppsala samt Arméstab/Enköping. Beslut ej taget ännu, men inriktningen är så.

Man har infört ett trebefälssystem som består av: Gruppchefer, Specialbefäl samt Officerare. Utbildningsgången är olika i respektive system. Ett exempel är för OR 9 flottiljförvaltare, sökförfarande, test som överste.

Christian Braunstein SvMM (Sveriges Militära Minnesmärken) informerade om sin verksamhet. Man har idag tecknat skötselavtal i FV för F4, F5 och F 10 för minnesstenar, gravar dylikt. Han berättade att det första fredsbevarande insatsen för Svenska förband skedde i Schleswig-Holstein 1849-1850.

Anders Emanuelsson, SMKR ordförande informerade om att idag är det 34000 medlemmar i SMKR, en stark organisation med andra ord. I VU 2018, verksamhetsuppdraget för förbanden, skall det finnas vilket stödförband kamratföreningen tillhör, detta är viktigt.

På representantskapsmötet 2018 skall beslut tas om ändrad regionindelning, från idag fyra till sex regioner! Även förslag på att ta bort ordförandekonferens och lägga det i slutet på centrala mötet. Detta förslag förkastades i ett grupparbete vi hade.

Mötet var helt överens om att det är viktigt att ha en ordförandekonferens enbart för flygvapnet.

Den mest uppskattade föredragningen stod vår förra Stf C F17 Magnus Liljegren för, nu på Prod Flyg.

Ett stort problem i framtiden är bristen på piloter för FW (Fixed Wing), det saknas år 2025, 105 piloter? Inte så allvarligt inom övriga personalkategorier.

SK 60 utfasas troligen 2025 med option på tidigare avveckling Nytt flygplan ännu ej bestämt men olika alternativ finns.

ASC (Flygburna radarstationen) på väg att läggas ned, pengabrist.

Och statsflyget flyttas från Bromma till Arlanda.

Under ett antal grupparbeten diskuterades bland annat hur kamratföreningarna kan hjälpa till vid rekrytering, där vi kom fram till att vi behöver utbildning i nuvarande utbildningsgång. Vi har den gamla som inte stämmer med dagens. Om vi får det, kan vi stötta rekryterarna på förbanden. Utbildningen skall HKV stå för.

Vi tittade också på ledningen mellan HKV – SMKR – kamratföreningarna. Det som gäller idag är relevant.

Det är också viktigt att kamratföreningarna mot myndigheten lämnar in en budget samt verksamhetsplan.

Under vårt möte togs beslut i Riksdagen att den **29 maj skall vara allmän flaggdag för att hedra "Veteranerna"**.

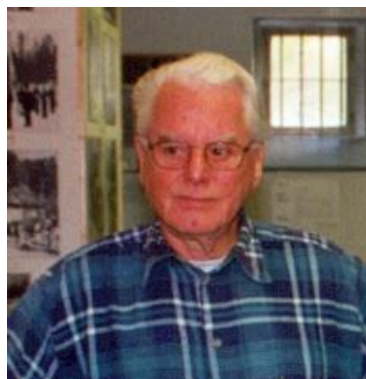
Ett mycket bra möte, där man får träffa kamrater från olika föreningar och staber under gemytliga former.

U A

Rapporterna har författats av:
Boo-Walter Eriksson, Herbert Lindblom och
Ulf Alderlöf.

Bilder: Försvarsmakten F 17

LARS-ERIK "SAPPO" SVENSSON hedersmedlem till minne



Lars-Erik Svensson har avlidit den 18 mars 2017 i en ålder av 91 år. Lars-Erik "Sappo" började som volontär 1943 på F 2 Hägernäs och fick teknisk utbildning på torped. Han kom till Ronneby 1944 i samband med F 17 uppbyggnad. Han omskolades 1947 till vapentekniker och kom sedan att under tre årtionden arbeta på flygplan T 18, A 32 och J 35. 1977 placerades han på Basenhetens Plan-/Utb-detalj och kom under baschefen att arbeta med verksamhets- och utbildningsplanering fram till sin pensionering 1985. Han var också idrottsman och var med då F 17 idrottsförening utvecklades under 1940-talet och framåt. På parkeringen utanför flottiljvakten fanns ishockeyrinken där han dömt i åtskilliga matcher.

Sappos intresse och sinne för flyghistoria fick grogrund i kamratföreningens åtaganden. Han var med från början i den museigrupp som 1993 påbörjade arbetet med att inreda F 17 förbandsmuseum. Han lärde sig datorprogram och byggde upp administrativa rutiner för verksamhetsplanering och arkiv. Han var samtidigt sekreterare i styrelsen under många år och bidrog i väsentlig grad till god ordning på protokoll och handlingar. Sappo var lågmäld men påverkade ändå oss andra med sitt kunnande och sin förmåga att hitta rätt då nya frågor och diskussioner kom på tal. Han var invald hedersmedlem i föreningen.

En verkligt god medarbetare och vän har lämnat oss i stor saknad.

Herbert Lindblom

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Bandspelare ASSMANN MS 200



Bild av bandspelaren som finns i F 17 traditionsrum för beskådande och avlyssning.

Syftet med bandspelaren var att vid incidenter och tillbud kunna rekonstruera händelser genom att avlyssna för att klarlägga vad som hänt.

Bandspelaren användes för all kommunikation i flygledartornet och Ronneby kontroll. Den togs ur drift på 1990-talet och har nu ersatts av modernare teknik. Idag används en typ av CD-bränning för att spara trafiken.



Manöverpanel.

All radio-, telefon- och interfontrafik spelades in och uppdelades på 36 kanaler, som var positionsbundna.

Bandspelaren bestod av två olika enheter som varade i 24 timmar vardera, alltså totalt två dygn och banden sparades i en månad.



Band.

Bandbyte utfördes av Bastele vardag som helgdag och gav lite extra klirr i kassan genom att det ibland uppstod uppkommen övertid.

Sammanställt av: *Museigruppen*

Du som varit anställd inom Försvarsmakten – sök veterankort!

Veteran är den som varit anställd i Försvarsmakten (FM) och gjort insatser nationellt eller internationellt, med eller utan vapen.

Veterankortet visar att du som veteran aktivt väljer att behålla kontakten med FM efter din tjänstgöring.

F 17 inbjuder till veteranträffar och resor i syfte att informera om aktuella frågor samt uppmuntra till kontakter.

Sök veterankort hos f17-veterankort@mil.se

Information hos F 17 Kamratförening eller www.forsvarsmakten.se/sv



Arbetsgruppen Veteraner & Anhöriga F 17