



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2019



Ur innehållet:

- F 17 75 år**
- Flyghaveri vid Torsö**
- Tidig räddningstjänst**
- En ordnad flottilj byggdes upp**
- Q-förkortningar**
- När F 17 låg i brygga**
- Marinen flyger JAS**
- Ny friktionsmätbil**
- Civil flygutbildning**
- JAS 39 30+**
- Flygdag och Jubileumsbok**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2019. Årgång 14.

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

Benny Hellström

Redaktionskommitté

Bengt A Andersson	0703 20 33 28
Boo-Walter Eriksson	0704 10 04 80
Ingmar Olofsson	0708 15 64 29
Jan Landin	0708 87 05 57

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 0455-21956

Grafisk produktion

Printfabriken, Karlskrona

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar: JAS 39C, Vidsel, GBU-12-fällning, 2007-08-27. Foto Emil Lindberg

Bli medlem i F 17 Kamratförening

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

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

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt. Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen. Se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro nedan.

Enklast tar du kontakt via e-post
sekreteraren@f17kamratforening.se

Årsavgiften aviseras med kallelsen till årsmötet. För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 - 1
Ange ”ny medlem” samt namn och adress.

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

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

Återigen har en mörk vinter passerat. Så mycket snö och kyla blev det väl inte. Nu ser vi fram mot en härlig vår. Blå- och vitsippor har redan kommit när detta skrivs. Första dagen i april. Dock inte något aprilskämt. Nu väntar vi på att de första bladen ska slå ut på lövträden.

2019 är ett jubileumsår i flera avseenden. Föreningen firar 40 år i år. Styrelsen återkommer under hösten hur detta ska uppmärksammas.

Våren präglas till stor del av flottiljens 75-årsjubileum och flygdagen i augusti. I samband med flygdagen 25 augusti, kommer föreningen att dela ut ett gratisexemplar av den nya jubileumsboken till våra medlemmar. Till allmänheten kommer boken att säljas. Den kommer att finnas vid föreningens utställningsplats. (För närvarande inte bestämd). Boken innehåller tre huvuddelar. En summering av de första 50 åren fram till 1994 följt av en mittdel med lite om heraldik, emblem och gångna flygdagar. Den avslutande delen innehåller ett antal artiklar av olika författare i olika ämnen som beskriver verksamheten de senaste 25 åren. Kamratföreningen har i samverkan med F 17 producerat boken. Ansvarig har varit Bengt A Andersson. Ett stort tack Bengt, för ett mycket bra arbete.

Ett annat lite mer personligt jubileum är att undertecknad har varit styrelseordförande i

tio år nu. Valdes alltså redan 2009. Nu har, sedan årsmötet, förtroendet förlängts med ytterligare två år. Tackar för förtroendet. Ett spännande och trevligt uppdrag. Detta medför att det här är den tjugonde ledaren jag skriver. Jag har också haft förmånen att samarbeta med flera flottiljchefer. Mats Helgesson, Gabor Nagy och Lars Bergström. Dessutom ett antal tillförordnande och ställföreträdande flottiljchefer, när den ordinarie har varit ute på utlandstjänstgöring. Ett speciellt tack vill jag framföra till Lasse Bergström, som varit flottiljchef sedan 2014. En ovanligt lång tid för en flottiljchef på tjugohundratalet. Lycka till på det nya arbetet på HKV.

Årets största händelse är utan tvekan flygdagen den 25 augusti. F 17 planerar att ta emot 75000 åskådare. Hur många det blev får vi kanske veta den 26:e. Ett litet problem är att hela flottiljområdet idag är ett restriktionsområde. Det innebär att besök måste förämnas och att det finns besöksmottagare. Vissa delar av området kommer dock att öppnas upp under själva flygdagen, medan andra kommer att vara stängda. Detta innebär att det måste finnas besöksmottagare för alla som deltar i förarbetet inför flygdagen.

För alla föreningens medlemmar innebär det att du anmäler intresse att hjälpa till vid flygdagen via:

”anmalan@f17kamratforening.se”.

Samtliga i styrelsen kan vara besöksmottagare. Totalt räknar F 17 med att det behövs uppemot tusen volontärer för att genomföra flygdagen. Hör av er, ställ upp, sedan ses vi på flygdagen.

Till sist önskar jag er alla en varm och skön sommar. Många fritidsaktiviteter med sol och bad. Jag hoppas se er alla den 25 augusti.

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON

Kallinge 2019-03-20

Kamrater i kamratföreningen

För närvarande räcker det med att läsa dagstidningen för att förstå att det händer och kommer att hända mycket i försvarsfrågorna. Det är naturligtvis tråkigt att det är det osäkra omvärldsläget som gör att våra förtroendevalda nu har fått upp ögonen för behovet av att modernisera, tillväxa och därigenom höja den operativa effekten i försvaret. Redan i den här försvarsbeslutsperioden som sträcker sig tom 2020 har substantiella ekonomiska tillskott gjorts. Nu väntar vi med spänning på försvarsberedningens rapport som blir startskottet för arbetet med nästa försvarsbeslutsperiod 2021-2025. Allting pekar på att man kommer att föreslå stora tillskott i ambitionen att höja vår försvarsförmåga. På F 17 tvingas vi idag till hårda prioriteringar mellan våra tre högst prioriterade uppgifter. Genomförande av insatser och beredskap, personalförsörjning av krigsförbanden och krigsduglighetshöjande åtgärder. Till den listan skall vi nu också lägga att vi måste förbereda oss för att kunna tillväxa.

Personalförsörjningen börjar i allt väsentligt med den grundutbildning vi idag återigen genomför med stöd av pliktlagen. Idag utbildar vi ca 80 rekryter om året men vår ambition är att redan 2020 ta emot 200. Detta är en viktig pusselbit i vår förmåga att tillväxa.

Vi har nu också över 100 krigsplaceringsbara frivilligbefattningar i krigsförbanden, vi är nu i ett intensivt skede att tillsammans med frivilligorganisationerna starta upp utbildning och krigsplacering av frivilliga igen. Är ni intresserade eller vet någon som är det så tag kontakt med någon av alla våra frivilligorganisationer.

Vår samverkan med hemvärnet blir också mer och mer omfattande, naturligtvis

huvudsakligen när det gäller skyddet av vår huvudbas, och våra sido- och reservbaser.

I skrivande stund är huvuddelen av förbandet på väg till Norrland för att delta i årets upplaga av flygvapenövningen. Att lägga vinterförmåga till vår verktygslåda är ett viktigt tillskott även om vi är det sydligaste av krigsförbanden. Nästa stora övning att se fram mot är försvarsmaktövningen Aurora som nästa gång kommer att genomföras i Maj 2020. Den övningen kommer 2020 bli än större än motsvarande övning vi genomförde 2018. Den kommer gå i vårt område och blir ytterligare en milstolpe i vår krigsförbandsutveckling.

Från och med den första januari är vi i genomförandefas av det vi kallar ”ledning för ett starkare försvar”. Inom det begreppet ligger bla återinförandet av försvarsgrenstaber. Flygstaben är nu etablerad på Årna i Uppsala och börjar hitta former för sin verksamhet. Det här är efterlängtat och kommer att bli mycket bra. Arméstaben finns i Enköping och marinstaben är på väg till Berga. På flottiljen märker vi av omorganisationen genom inrättandet av en ny enhet, logistikenheten. Den har uppstått när vi tar över all verksamhet som tidigare låg på FMLOG och FMV. Nu äger jag som krigsförbandschef återigen min egen logistik vilket kommer att bli mycket bra.

Ingen har väl missat att F 17 fyller 75 år i år. Ni är alla hjärtligt välkomna till flygdagen den 25 augusti. Vi tror på publikrekord så kom i tid! Det kommer att bli en fantastisk dag där vi kommer att visa flygvapnets förmågor och locka till oss

ungdomar. Det kommer dessutom finnas utrymme att marknadsföra kamratföreningarna och jag räknar med stöd och hjälp för genomförandet från Er. För närvarande har vi besökande flyg från schweiziska och finska flygvapnet klara men jag hoppas att det tillkommer några fler utländska gäster.

I samarbete med kamratföreningen kommer vi också ge ut en minnesbok som kommer att vara klar i god tid före flygdagen.

Idag är vi traditionsbärare för F 5, F 10 och F 12 och stöttar dessa kamratföreningar även om F 12 är lite vilande. Till den kretsen lägger vi från och med i år flottans män i Karlshamn och Ängelholm. Ett beslut som kan tyckas lite märkligt men vi kommer trots deras ursprung att ge dem det bästa stöd vi kan erbjuda.

Jag vill avslutningsvis tacka för det goda samarbete vi har och det stöd ni bidrar med för att göra flygvapnet och F 17 känt ute i samhället. Det har varit fem fantastiskt

roliga år, utan tvekan det bästa jobb jag haft, men nu är det dags att gå vidare. Jag slutar som C F 17 den 1 juni och lämnar därmed över förbandsfanan till Öv Tommy Petersson som för närvarande är planeringschef på flygstaben. Tommy är känd på F 17 eftersom han tidigare varit både flyg- och divisionschef. Jag själv kommer att fortsätta som chef för produktionsledningens genomförandeavdelning och därmed ansvara för hela försvarsmakten produktion, uppföljning och ekonomi.

Jag lämnar över ett fantastiskt förband till Tommy som han kommer att leda till ännu större framgångar. Jag är helt säker på att Tommy kommer att måna om kamratföreningarna på samma sätt som jag gjort.

Vi ses där ute, fortsatt jobba i samma positiva anda.

Lars Bergström
C F 17



F 17 firar 75-årsjubileum med stor flygdag den 25 augusti



Alla segelflygplanen på F 17, G 101, Se 102, Se 103 och Se 104 uppställda vid en tidig flygdag. I bakgrunden syns fr v, nosen på den nödländade Ju 88:an, en Saab 18, en B 3 och en B 5:a. Foto F 17 arkiv

Mitt under brinnande världskrig ute i Europa fattade Sveriges riksdag, 1942, beslut om att sätta upp ett antal nya flygflottiljer, däribland F 17. Uppbyggnaden gick snabbt och den 1 juli 1944 fanns ett flygfält klart på Bredåkra hed i Kallinge. Flottiljen organiserades inledningsvis för marinsamverkan och tillfördes bombflygplan B 3 från F 1 i Västerås. Modernare flygplanstyper kom och flygtaktiken utvecklades snabbt. Med jetflygets intåg under 1950-talet följde krav på permanentad start- och landningsbana. Flottiljens geografiska läge i den svenska neutralitetsvakten och senare beredskapsuppgifter under det kalla kriget, kan sägas vara en väsentlig omständighet i flottiljens fortsatta verksamheter. Flygplanstyper och uppgifter avlöste varandra fram till dagens JAS 39 divisioner som också har stor del internationella uppgifter. Här följer en kort resumé över F 17 uppgifter och verksamheter genom åren klippt från Bredåkrabladet 1/2014.

Invigning

Konung Gustav V överlämnade flottiljens fana till flottiljefen övlt Rapp, på F 8 Barkarby den 17 september 1944.

Första uppgiften

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

Trafikledning och flygfältet

Flygtrafikledningen utövades från ett torn byggt upp på kanslihusets tak. Fältytan bestod av ett stort gräsfält med tre korsande gräsbanor under de första åren.

Bombflygplan

B 3 (Junkers Ju 86K) tillfördes flottiljen från F 1 Västerås. De modifierades för att kunna bära minor och torpeder.

T 18B – Blev inget torpedflygplan

1947 ombeväpnades F 17 till T 18B, som var nytillverkade flygplan från SAAB i en version som var avsedd för minor och torpeder. Flygplanet var anpassat till då rådande hotbild. I samband med att F 17 tillfördes T/B 18 under 1947-48 fick F 17 sin första permanenta bana, när man på den öst-västra gräsbanan byggde en betongdel på 300x40 m.

A 32 - Jetåldern inleds 1956

Att gå från propeller- till jetflygplan var ett stort steg. Enligt planerna skulle F 17 under

1956 tillföras A 32 Lansen. För att underlätta övergången tillfördes 1954-55 ett 10-tal jetflygplan A 21R som piloterna flögs in på.

Rb 68 – Fyllde en lucka i luftförsvaret.

luftvärnsrobotar behövdes mot hot i kalla kriget det engelska systemet Bloodhound II inköptes. Från 1968 fanns systemet operativt på några flottiljer i östra och södra Sverige. F 17 var en av dem.

J 35 – Jaktflyget gör sitt intåg 1973

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

S 37 - Spaningsflyget gör entré 1978

1975 fattade riksdagen beslut om F 11 nedläggning, vilket omsattes i försvarsbeslut 1977. S 32 och S 35 skulle gå ur organisationen och ersättas med S 37. En division sattes upp på F 13 och en på F 17. Ny 37-hangar byggdes, benämnd H 33.

STRIL – Stridsledning och luftbevakning

Luftförsvarscentralen Lfc S2 fanns, i Torskors, Karlskrona. Stril 60 hade byggts ut med Rrgc i Rödeby. Vid F 12 nedläggning 1978 överfördes sektorsansvaret till F 17. PS 08-stationen i Emmaboda avvecklades 1979 och ersattes av en ny höghöjdsradar PS 860. Lågspaningsradarn PS 15, avvecklades under 1990-talet och ersattes med radarpluton PS 870/T. År 2000 lades Rrgc S2S ned och 2003 överfördes F10H med Stric S till F 17 i samband med F 10 nedläggning. 2012 överförs F 17 STRIL till Luftstridsskolan i Uppsala.

Helikopter i flygräddningstjänst

Möjligheten att rädda personal vid flyghaverier över hav var viktig. Olika lösningar söktes, men det var först 1966 som Hkp 4, Vertol 107, placerades ut på F17 och några andra flottiljer. Den nödställda skulle inte behöva vänta längre än en

timme på undsättning. Tiden var satt med hänsyn till överlevnad i kallt vatten under vintertid. Hkp 4 ersattes 1990 av Hkp 10, Super Puma, som flögs fram till överföringen till civil flygräddningsorganisation.

Transportflyget – efterfrågad resurs

Ombyggda B 3 transporter. I början på 1950-talet inköptes ett antal Pembroke, Tp 83 från England. 1955 placerades fyra av dessa på F 17 som ersättning för B 3. Tp 83 utgick ur organisationen i början av 1970-talet. En Transportflyggrupp med bl a TP 103 Cessna Citation fanns på F 17 mellan 1988 och 2009

JA 37 – Tung och kraftfull

JA 37-systemet innebar ett stort framsteg i teknik och kapacitet. Kraven på utökade prestanda medförde att flygplanen blev större och tyngre. JA 37 var inget undantag och hade en max startvikt på 22.5 ton. Förarna kunde nu göra insatserna från höjd-överläge även mot en anflygande fiende på lägsta höjd.

JAS 39 – Löser alla uppgifter

I och med Berlinmurens fall 1989, Sovjetunionens sönderfall och Warszawapaktens upplösning, ändrades hotbilden mot Sverige och invasionshotet tonades ner. Politikerna fattade därför beslut om en stor nedrustning av försvaret. Många förband lades ned. Vid F 10 nedläggning 2002 ombeväpnades F 17 till två divisioner JAS 39 A/B. I samband med ombeväpningen till JAS 39 skedde en omfattande nybyggnation och JAS anpassning. De båda 37-hangerna sammanbyggdes till en, H 47. År 2004 inleddes ombeväpning till JAS 39 C. I mars 2015 slutlevererades JAS 39 till Flygvapnet.

Ronnebypaketet har slutlevererats med nytt flygledartorn, ny transport och incident-platta och helikopterverksamheten inom Tredje Helikopterskvadronen.

På Blekinge flygflottilj, F 17 finns 2019 två insatsberedda stridsflygdivisioner med JAS 39C/D.

Bengt A Andersson

Flyghaveri vid Torsö på Listerlandet 1944-04-23



Handley Page Halifax Mark II Series I (s/n W7676, 'TL-P') från RAF

Bild Wikipedia

Ett antal entusiaster från Lister har forskat i ett haveri som ägt rum med en allierad besättning som efter uppdrag och beskjutning över Tyskland sökt sig till Sverige den 23 april 1944 för att rädda sig. Flygplanet var en Halifax Mk II Serie nr LW285

Den 19 september 2015 hade jag äran att vara konferencier vid en minnesceremoni på Torsö ute på Listerlandet.

Närvarande var ca 150 personer samt anhöriga till delar av den störtade besättningen, det sändes också direkt till Canada via Skype och där närvarande släktingar.

Bakgrunden var följande.

Ett antal entusiaster från Lister hade forskat i ett haveri som ägt rum med en allierad besättning som efter uppdrag och beskjutning över Tyskland sökt sig till Sverige för att rädda sig.

Flygplanet var en Halifax Mk II Serie nr LW285. Besättningen utgjordes av sju man. Befälhavaren var den 21 årige William Vincent Blake som också var den yngste i

besättningen, den äldste var 31 år gammal. Besättningen som kom från Canada var mycket stolta och hade stort förtroende över sin unge befälhavare. De hade gjort flera uppdrag över Tyskland och Blake hade alltid tagit dem tillbaks till England. Han hade efter ett uppdrag där de blev kraftigt skadade blivit dekorerad med DFC (Distinguished Flying Cross)



Distinguished Flying Cross

Wikipedia

Dock kände Blake att all lycka och tur började att rinna iväg från honom. Hans några år äldre bror som befann sig på en ubåt under kriget, berättade att William hade under en permission besökt honom på hans ubåt och då hade han berättat att det var mycket tufft över Tyskland. Jag kommer aldrig att överleva detta krig för det är verkligen hårt och vi blir ofta hårt beskjutna och har med nöd och näppe kunnat ta oss tillbaks. Det var sista gången de träffades.



William Vincent Blake

Foto via Internet

Detta uppdrag som nu skulle utföras innebar att dom skull minera farvattnet runt Kiel. De var baserade på en flygbas som låg vid Middleton St George, Country Durham i England. Alla i besättning kände inför detta uppdrag en viss olust de hade klarat sig 19 ggr över Tyskland och detta var nu deras 20:e uppdrag. Men de kunde inte vägra utan var tvungna att ge sig iväg.

Starten ägde rum klockan 2046 på kvällen och kursen sattes mot ön Sylt och sedan österut mot Kiel, flyghöjden var 13 000 fot. På inflygningen mot målet blev flygplanet attackerat av tysk jakt.

En Junker 88 förd av Hauptman (Kapten) Werner Huseman från flygavdelning 1./NJG3 (Nattjägare) anföll och hävde senare att han skjutit ner Halifaxen kl. 2356 över ön Tillits. Detta var hans 17:e nedskjutning och han kom att göra totalt 32 innan kriget var slut vilket han också överlevde och slutade som Major. Han avled 2014.

Den svårt skadade Halifaxen med Blake vid rodret flög dock vidare. Akterskytten hade blivit sårad och hydrauliken var skadat och intercom systemet var utslaget. Man hade dock kunnat skjuta tillbaks mot tysken som hade träffats i kroppen.

Bombluckorna hade öppnats på grund av skadorna och Blake hade mycket svårt att kunna styra planet. Man fortsatte dock mot målet och fällde lasten där det skulle göras. Nu insåg man att man inte kunde vända mot England som planerat utan man satte kurs mot Sverige för att nödlända eftersom att en i besättningen var sårad och kanske inte skulle klara att hoppa.

Blake drog på motorerna vad han kunde men de sjönk ändå sakta nedåt. Vid midnatt så nådde man Sverige och flög in över Listerlandet. Svenskt luftvärn sköt varningsskott som besättningen svarade med ett rött signalskott för nöd.

De kunde se ljusen från byar runt omkring sig och det var svårt att ta beslut om var man skulle nödlända. Den sårade akterskytten uppgav att han kunde hoppa och då blev det beslutet. Blake uppmanade besättningen att hoppa så snart de kunde för han hade nu mycket svårt att flyga den fyrmotoriga bombaren utan hydraulik. Han avslutade sin order med orden.

”Jag kan inte flyga den här maskinen hela natten”.

Besättningen hoppade och den siste som lämnade förutom Blake var navigatören och

han sa adjö till Blake med orden. Jag är lessen för att det skulle sluta så här och så hoppade han. Blake var nu nere på för låg höjd för att själv kunna hoppa. Han passerade silon i Sölvesborgs hamn med bara några meter.

En man som var med vid ceremonin på Torsö var då en liten pojke som tagit sig upp på silotaket för att spana tyckte att detta var mycket otäckt när planet kom så lågt över honom så det blev hans sista natt på taket.

Blake ansatte nu en landning i vattnet söder Torsö. Planet och Blake försvann och återfanns aldrig.

Eftersökning dagen efter

Marinen satte in dykningar dagen efter för att hitta piloten men de fann honom aldrig. Dock uppgav dykaren att det fanns ett cylinderliknande föremål och de beslutade att detta skulle tas upp. Dykaren slog ett halvslag runt föremålet men han ville först komma upp innan man började lyfta. Detta var dock en mina som inte hade fallit vid bombfällningen vid Kiel.

Vi lyftet detonerade minan och skadade sex besättningsmän samt krossade botten på en marinbåt som fick sättas på grund.

Ett anrop från skogen

En ung pojke som hade hört en smäll cyklade hemåt i den mörka natten då han plötsligt hörde ett "Hello" från skogsbrynet, han stannade till och ut ur skogen kom en man ur besättning och frågade om han var i Sverige. Pojken svarade ja och tog med mannen på pakethållaren hem till sin mor där han fick kaffe.

Internering

Alla i besättningen utom Blake kunde återfinnas de internerades så småningom på ett läger i Korsnäs. De kunde återvända till England redan i oktober samma år.

Ceremonin

Till ceremonin på Torsö hade anhöriga till Blake rest från Canada för att delta, den äldre brodern som var över 90 år fick inte på doktors order flyga så långt men fanns med via Skype.



Richard Blake, 96, håller ett foto av sin bror William Blake. Foto Internet The Hamilton Spectator

Efter det att ceremonin hade genomförts så blåstes Tupto. Och senare så åkte vi med hjälp av SSRS ut till haveriplatsen där de anhöriga lade ner en krans på platsen. Molnen splittrades just då och en solstråle lyste upp platsen.

Blakes bror dog 2017, 96 år gammal med frid i sinnet över att ha fått säga adjö till sin bror.



Minnesplattan

En minnesplakett finns uppsatt på en sten i hamnen på Torsö som berättar om detta historiska minne.

Text Jan Landin

Några glimtar från räddningstjänsten vid F 17, 1947 - 48



Brandstationen 1948. Fr v: Stående "Ambulans Johan" Johansson, sittande Ebbe Andersson, "Sigge" Martinsson och Gunnar Jakobsson. Stående th Johansson "från Lyckeby". Edvin Håkansson sitter på skärmen i mörk uniform. Alla har röd brandmansarmsbindel.

Gunnar Jakobsson född 1927 i Åryd berättar här några minnen från tiden på F 17 mellan november 1947 och november 1948. Gunnar hade trafik kort för lastbil sedan två år när han ryckte in till militärtjänst.

Den inryckta gruppen var förlagda i beredningskasernen vid vakten och var delad i räddningspersonal och vaktpersonal. Garaget låg hopbyggt med kasernen.

Chevrolet paketbil - pickup

Gunnar körde först en militär Chevrolet pickup av civil förkrigsmodell med ett släp försedd med skumsläckningsutrustning.

Dramatisk räddningsövning

Vid en övning skulle de rädda en pilotdocka, fylld med gatsten för att få rätt vikt, från ett brinnande flygplan. Framkörning skedde från plattan framför hangarerna tvärs över fältet bort till västra sidan där flygklubben idag ligger. Där fanns det en grop där ett flygplansskrov låg för övning. En i gruppen iklädd skyddskläder av asbest och belagd med skum klättrade upp på det brinnande flygplanet och

lyckades få ut dockan. Det kostade honom dock mindre brännskador på både händer och knän då metallen i flygplanet brann. Framkörning till övningen slutade med att Chevroletpickups framfjädrar knäcktes efter den våldsamma körningen över fältet till det brinnande flygplanet. Kommentaren från verkstadschefen var att "den bilen ser ni inte mer".

Övriga bilar

Chevroletbilen ersattes av jeepar köpta som överskott ifrån amerikanska överskottslager i Tyskland. Ersättning blev Dodge-jeepar, $\frac{3}{4}$ ton 4x4 trucks, WC51/52, en öppen och en täckt. Det fanns mycket överskottsmaterial efter andra världskrigets slut 1945. Detta fordon köptes in i stort antal till svenska försvaret och användes av alla vapenslag för olika ändamål. De hade då

oftast en specifik påbyggnad som gav den en svensk beteckning, exv Lastterrängbil 915 (Ltgbil 915). Bilen var tvåaxlig med drift på alla fyra hjulen därav beteckning 4x4. Motorn var 6-cylindrig på 92 hk.



Hela brandstyrkan samlad, nu med hytt på jeeparna

Det fann även en stegbil och en Volvo ambulans i garaget. Volvo ambulansen var en version av droskan Volvo PV800.



Volvo ambulansen

Brand i Bredåkra gård i augusti 1948

Ett häftigt åskväder med skarpa knallar som hördes ända till brandstationen på F 17 resulterade i en storbrand på Bredåkra gård. Det var en varm sommar och det regnade inte. Blixten hade slagit ned i den stora ladugården som snabbt övertändes. På logen fanns årets höskörd som gav ett intensivt brandförlopp. Den civila brandkåren i Kallinge var snabbt på plats och begärde omgående hjälp från brandkåren på F 17. Först tömdes gödselbrunnen på gården och sedan fick vatten pumpas från Kallinge.

Flera brandpumpar seriekopplades för att pumpa vattnet från Kallinge. Värnpliktige brandmannen Gunnar Jakobsson från F 17 stod med sin brandspruta från F17 vid allén mitt emot dagens flygstation och pumpade vattnet vidare till Bredåkra gård och den svårsläckta branden.

Brand i Weltings Läderfabrik i Ronneby

Vid en brand i Weltings Läderfabrik i Ronneby var F 17 Brandkår på plats och hjälpte till. Gunnar var där med sin Chevrolet med skumsläpet. Skumsprutan från F 17 användes för att skumbelägga fasaderna på fastigheterna på andra sidan gatan. Skumsprutan bestod av en pump där vatten och skumpulver blandades med hjälp av tryckluft från två tuber. Chevroletbilen användes sedan under den fortsatta släckningen för att hämta smörgåsar och varm buljong från Stadshotellet till brandmännen.

”Släpp ut arrestanten”

En kväll var det kortspel i vaktlokalen på F 17 men det fattades en man så vakthavande furir tog snabbt beslutet att ”släpp ut arrestanten” och gav samtidigt order till vakten ”ropa om du så mycket som ser en skymt av dagofficeren så vi kan låsa in arrestanten igen”.

Röd armbindel

Gruppen hade via sina röda armbindlar som visade att de tillhörde brand och räddningsstyrkan förtur i matsals och tvättbyteskön.

Förplägnad

Gunnar minns att kaffe och två smörgåsar kostade 48 öre på markan. På julafton 1947 var Gunnar en i brand och vaktstyrkan som var i tjänst och vid lunchen var flottiljchefen Torsten Rapp själv närvarande vilket var mycket uppskattat.

Text: Bengt A Andersson i samtal med Gunnar Jakobsson. Bilder via Gunnar Jakobsson

En ordnad flottilj byggdes upp!



Kanslihuset, byggnad nr 1 med första tornet på taket bakom talltopparna till vänster

Flottiljens byggnader uppfördes 1944 till viss del efter standardiserade ritningar och numrerades enligt befintlig norm.

Förutsättningar

Inför uppförandet av nya flottiljer på 1940-talet diskuterades det hur flottiljerna skulle se ut, dvs hur byggnaderna skulle ligga i förhållande till varandra.

När det blev dags för F 17 så var planen utformad enligt det nya begreppet "flygskydd" som innebar att byggnader skulle ligga med minst 100 meters mellanrum och till utformandet se ut som vanliga bostadshus. Detta för att försvåra identifikation från luften samt att det vid bombanfall skulle vara betydligt svårare att orsaka skador flera byggnader.

Byggnaderna på flottiljerna numrerades på samma sätt och många byggnader uppfördes efter gemensamma ritningar.

Kanslihus nr 1 med kontrolltorn

Kanslihuset var byggnad nr 1, med först ett kontrolltorn på taket och sedan ett på södra gaveln av byggnaden.

Vakt, arrest och brandstation

Vakt och arrestbyggnaden hade nr 7. Precis vid vakten låg beredskapsbyggnaden och brandstationen som byggnad nr 8.

Skolbyggnaden nr 10

Under åren med stora kullar värnpliktiga krävdes många lokaler för teoretisk utbildning.

Instruktionsverkstaden nr 11

Här har utbildats många värnpliktiga och lokalen är sedan länge ombyggd till aula.



Instruktionsverkstaden

Sjukhus nr 16

Sjukhusbyggnaden med nr 16 är idag Försvarshälsan

Förläggningar och tjänstebostäder

Vid nybyggnad på flottiljen hade divisionskasernerna nr 21-24. Furirförläggningarna hade nr 51-54. Tjänstebostäder fanns det många, med nr 221-224, 226, 227, 229 och 231.

Mässar och marketenteri

Byggnad nr 61, Bredåkrämässen var officersmäss. Byggnad nr 62, Björkehedsmässen var underofficersmäss och byggnad nr 63 var underbefälsmäss och manskapsmäss/marketenteri enligt handlingar från 1944.



En mäss vid juletid

I officersmässen och i underofficersmässen skedde utspisning i respektive kårs egen regi fram till slutet av 70-talet. Vid sidan av flottilmatsalen kunde värnpliktiga och stamanställda fortfarande på 1990 talet köpa ett mellanmål i marketenteriet. Överfurirer och furirer hade en egen avdelning i marketenteribyggnaden.

Bredåkrämässen är idag den enda som finns kvar som mässbyggnad.

Matinrättning med Intendenturförråd hade nr 65.

Flottilmatsalen hade två avdelningar. Den stora matsalen var avsedd för värnpliktiga, meniga, underbefäl av korprals och vicekorprals grad. En mindre matsal, ”furirmatsalen”, var avsedd för överfurirer

och furirer. Den blev senare ”matsal för enskilda”, d.v.s. personalmatsal. En civilmäss inrymdes i marketenteribyggnaden men i slutet av 60-talet började den civila personalen i allt större utsträckning utnyttja befälsmässarna.

Hangare och verkstäder

Hangarerna fick nr 81-84. Hangar nr 81 till 83 med två skepp och expedition emellan låg direkt vid fältet.

Tygverkstad (1944) nr 111

Verkstad för underhåll och reparation av tygmateriel såsom artilleripjäser och handvapen. I flygvapnet var det underhåll av flygplan i flygverkstaden, avd 6.

Tygmateriel (eller enbart tyg), nära besläktat med krigsmateriel är en svensk militär benämning på vapen, ammunition, fordon och signalmateriel med mera, till skillnad från förnödenheter, det vill säga materiel för förplägnad eller beklädnad med mera som kallas intendenturmateriel.

Då en ny flygverkstad med nr 036 byggdes 1979 ändrades den gamla byggnaden till serviceförråd med expeditioner för intendenturavdelningen. Flygverkstaden från 1979 avvecklades 2015.

Tyg och vapenförrådet hade nr 116.

Torpedförråd nr 119

Torpeder hade naturligtvis hög prioritet med hänsyn till krigsuppgiften 1944. Ett torpedförråd, nr 119 stod färdigt på hösten ungefär på platsen för den 1979 invigda flottiljverkstaden. Torpeder levererades till Ronnebyhamn med depåfartyget ”Dristigheten”.

Nya behov, nya roller

Beskrivningen ovan visar användningen 1944 och framåt. Många byggnader inrymmer idag helt andra verksamheter.

Text Bengt A Andersson

Foto F 17 arkiv

Lite om Q-förkortningar och andra enkla signalmedel

Exempel på radiotrafik till flygplan: ”.....sjunk till 1200 meter, ställ in QNH 1023”. Denna lösryckta del av en instruktion betyder förstås att flygplanet skall sjunka till höjden 1200 meter och ett siffrvärde skall ställas in. Vad betyder QNH 1023? Siffrorna är aktuellt lokalt lufttryck på en given plats och används för att säkerställa rätt höjdmätarinställning. QNH är en så kallad Q-förkortning som härrör från telegrafi på morsealfabetet, mera om detta nedan.

Kommunikation med flygplan

I flygets barndom fanns det ingen annan kommunikationsutrustning ombord än en signalpistol, rapporthylsor och möjligen en signallampa. Den begränsade kontakten var i stort sett enkelriktad från marken till flygplanet. Instruktioner och informationer gavs med hjälp av främst duksignaler, skyltar och signallampor. Efterhand som flygplanen blev flera, farterna högre och stridstaktiken förfinades uppstod ett behov av dubbelriktad kommunikation. Även flygning i dåligt väder ställde krav på bättre kommunikation med marken. Det var då naturligt att nyttja det som sjöfarten använt sedan 1800-talet – telegrafi med hjälp av morsealfabetet. Med en sk telegrafnyckel sändes morsetecken mellan flygplan och markstationer. I ensitsiga flygplan kunde detta förstås vara svårt att hantera i vissa flyglägen. Större maskiner hade därför en telegrafist ombord, i FV benämnd som signalist. Denne hade ofta också andra uppgifter, t ex skytt, bombfällare eller spanare. FV hade tidigare ett rätt stort antal signalister i mark- respektive flygtjänst. Teknikutvecklingen möjliggjorde efterhand bättre utrustning för radiosamband på telefoni, dvs tal i klartext. De första praktiskt användbara och driftsäkra flygradiosystemen kom under 1940-talet.

Talkommunikation ersätts i dagsläget i ökande grad med olika former av dataöverföring, främst från marken till flygplan. FV var för övrigt först i världen med att redan 1966 införa styrdatasändning till

stridsflygplan. Enklast kan det beskrivas som en form av ”SMS” med standardfraser från flygstridsledare till främst jaktflygplan.



Siffran 10 på det första flygledartornet på F 17 visar den just då gällande banan för start- och landning (dekagrader). Denna gräs bana – i bäring 100 grader – började där Blekinge flygklubb idag ligger och slutade strax söder om nuvarande platta 1.

Telegrafering med morsealfabetet

Systemet kan användas på stora avstånd och är relativt okänsligt för störningar eftersom det är ”binärt”, endast två typer av tecken (långa resp. korta) används för att forma en textmassa i kodad form. Just förmågan att motstå störning gör telegrafi intressant som en möjlig reservnivå om de moderna IT-systemen skulle brytas ned. Av detta skäl utbildar det amerikanska flygvapnet fortfarande ett 10-tal telegrafister årligen. FM har inte utbildat några telegrafister på många år, vi har inte heller någon infrastruktur kvar för detta. Förutom på telegrafi kan morsetecken även sändas optiskt och akustiskt.

För att minska risken för missförstånd och förkorta meddelanden infördes tidigt treställiga Q-förkortningar. Samtliga börjar på bokstaven Q – sannolikt efter engelskans Question. Q-förkortningen kan dock förutom en fråga även vara ett påstående eller en bekräftelse. Serien QAA.....QNZ är helt reserverad för luftfarten, andra serier avser sjöfart, allmänt bruk mm.

A ● -	J ● - - -	S ● ● ●
B - ● ● ●	K - ● -	T -
C - ● - ●	L ● - ● ●	U ● ● -
D - ● ●	M - -	V ● ● ● -
E ●	N - ●	W ● - -
F ● ● - ●	O - - -	X - ● ● -
G - - ●	P ● - - ●	Y - ● - -
H ● ● ● ●	Q - - - -	Z - - ● ●
I ● ●	R ● - ●	

Morsealfabetet är uppbyggt av kombinationer (koder) av korta och långa tecken. Det finns även koder för siffror och specialtecken.

Vissa Q-förkortningar ter sig lite udda; Exempelvis QHN betyder ”Är ni nykter?”, kanske inte helt klart när den skall användas?! QRL betyder ”Är ni upptagen?”, förmodligen inte avsedd som ragningsreplik! QRU betyder ”Har ni något till mig?”, kanske smuggling på gång?

Användning av Q-förkortningar idag

Telegrafi som kommunikationsmedel för flygtrafik försvann praktiskt taget helt i Sverige under 1950-talet. Det har fortsatt använts en del i militära sammanhang, inom sjöfarten och även för långdistansflygning över ödemark och havsområden. Moderna kommunikationssystem, ex. satellittelefon, har gjort telegrafi överflödigt under normalförhållanden.

Flertalet Q-förkortningar inom luftfarten är i dag helt bortglömda och används ej. Trots

det lever några enstaka kvar som begrepp och används i dagens telefoni och även som beskrivning på vissa företeelser. Ex. QAM som på telegrafi betyder ” Vilken är senaste väderleksrapporten?”, används nu som en allmän beskrivning av aktuellt väder på en flygplats. QBC (på telegrafi väderrapport från flygplan i luften) används idag som en generell benämning på sådana rapporter. Andra Q-förkortningar i telefoni är som nämnts QNH, QFE (också lufttrycksinställning för höjdmätare), QDM (pejl-värde/kurs för att komma till en viss punkt), ytterligare några används sporadiskt. Normalt uttalas hela sista bokstaven på telefoni, ex. QNH utläses därför som ”QNHelge”, samma princip gäller i det engelska språket.

Används morse idag?

Till viss del ja, inom luftfarten främst som identifieringssignal på radionavigeringsfyror av olika slag. Piloten kan genom att avlyssna en morsekod förvissa sig om att rätt navigeringsfyr på marken är inställd. Som exempel sänder DME-fyren (DME = avståndsmätning till flygplan) som står på södra delen av F 17-fältet kontinuerligt ut morsetecknen för ”RON” (Ronneby). Motsvarande på Kalmarfältet sänder ”KAL” (Kalmar) och på liknande sätt världen över.

Av de Q-förkortningar som inte används alls idag finns dock en som jag som flygledare kunde ha haft god nytta av ibland; **QGJ** betyder nämligen **”Inskränk Eder trafik till det absolut nödvändigaste. Jag är upptagen med andra luftfartyg”**

Text Ingmar Olofsson

Källor: <http://www.justus2.se/> ,
<https://aef.se/> ,
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Q-f%C3%B6rkortningar> , med flera.

När F 17 låg i brygga

Christer Falk - Mitt berättarmaterial.

Rubriken syftar på tiden inför försvarsbeslutet (FB) år 2000, då F 17 med ett nödrop klarade sig från att läggas ner. Det var en oerhört turbulent tid, då mycket stod på spel och kolossalt stora delar av försvaret skulle avvecklas. Jag själv innehade då befattningen stabschef tillika ställföreträdande flottiljchef och kom av detta skäl att involveras i flottiljens ”överlevnadsarbete!”

Detta är min egen berättelse om hur jag upplevde situationen och ett antal situationer under resans gång. Det är naturligtvis omöjligt att på några få sidor pressa in hela händelseförloppet, som startade efter 1996 års FB. Jag har därför med hjälp av mina sparade agendor, minnesanteckningar, handlingar och pressklipp försökt att åstadkomma en berättelse med de viktigaste händelserna inlagda. Fokus kommer att ligga på aktiviteter riktad mot flygvapnet (FV) i allmänhet och F 17 i synnerhet. Andra delar av påverkan inom försvarsmakten berör jag endast rudimentärt. Min berättelse är koncentrerad till dåvarande regeringens (S) försvarspropositionsarbete.

F 17:s situation efter FB 1996.

Efter Berlinmurens fall 1989 startade en partipolitisk närmast euforisk process i hela landet, där Försvarmaktens (FM) numerär och uppgifter mer eller mindre ifrågasattes. Resultatet kom att visa sig i stora förbandsnedläggningar, som startade just 1996. I FB 1996 beslutades att en av flottiljerna F 10 Ängelholm eller F 15 Söderhamn, som då i ett långsiktigt perspektiv ansågs ha sämre produktionsförutsättningar än övriga, ändå skulle kunna rymmas inom den ekonomiska ramen för att vara kvar och därmed bilda flygvapnets sjätte flottilj. Det blev F 10, som i och med detta också omprioriterades att rustas upp för att bli flygvapnets andra JAS 39 flottilj. Flygvapnet skulle nu omfattas av sex flottiljer med två JAS 39 divisioner per flottilj. Bläcket hade inte hunnit torka förrän överbefälhavaren (ÖB) insåg att beslutade pengar inte på långa vägar skulle räcka till och nya besparingskrav ställdes dessutom på försvaret. Det var en stökig tid, men det skulle visa sig vara en mild västanfläkt mot vad som komma skulle!

I februari 1998 begärde: ”ÖB krav om en ny inriktning av försvaret”, föranledd bl.a. av de ”svarta hålen” i ekonomin. ÖB anger i sitt underlag till regeringen 98-02-16:

”Nuvarande struktur löser inte morgondagens utmaningar”. Det införs investeringsstopp i hela försvarsmakten, utom det som beslutades i FB 1996. Det innebar att arbetet med upprustningen av F 10 till FV andra JAS 39 flottilj fick fortsätta! Trots tappra försök kunde varken ÖB eller regeringen stoppa en verksamhet som riksdagen beslutat om i ett försvarsbeslut. Så är vårt regelverk konstruerat.

Ur mitt perspektiv kan jag väl så här efteråt erkänna, att vi fram till denna tidpunkt känt oss rätt trygga på F 17. Vår flottilj var modern med välutbildad och kunnig personal. Vi hade FV högsta flygtidsproduktion. Vårt strategiska och geografiska läge gynnade oss. Vi hade utmärkta flyg- och markövningsområden.

Vi insåg nu, att den intention politiken visade, med största sannolikhet innebar fortsatta nedläggningar av förband. Vår egen situation kunde i och med det snabbt förändras. Skulle en fortsatt strävan till nedläggningar ske av bl.a. flygvapenförband i Sydsverige, innebar en nyupprustad F 10 flottilj med största säkerhet utgöra ett allvarligt hot mot vår verksamhet.

Flottiljchefsbyte.

I samband med den stora försvarsbantningen började bokstavligen en jakt på

personalen. Vi och inte minst förbandscheferna uppmanades att som föregångsmän utnyttja de generöst utarbetade pensionsavtalen till att gå i förtidspension. Så skedde också på F 17, när dåvarande översten Boo-Walter Eriksson den 1 april 1998 lämnade över chefskapet till nyutnämnde översten Lennart Pettersson. För mig innebar det att jag efter ett långt och förtroendefullt samarbete med Boo-Walter, både i min tjänst som flottiljintendent och senare som stabschef, nu skulle lära mig samarbeta med "Lelle" (jag kallar honom så, jag vet han gillar det). Han var dessutom själv i en ny roll och vi befann oss nu mitt i det eskalerande försvarskaoset. "Lelle" och jag var inte helt obekanta med varandra. Han var flygchef här under min tid då jag var flottiljintendent, så vi hade träffats i olika sammanhang, icke minst i flottiljledningsgruppen.

Jag upplevde "Lelle" besitta stora kunskaper inom hela FV verksamhet. Han var idérik och ville få saker att hända snabbt. Hans entusiasm var smittosam och den analytiska förmågan var lysande. Han var orädd. "Lelle" var en fighter som hade ett stort och brett kontaktnät.

Min bakgrund är arméofficer, som efter förvaltningshögskoleutbildning gjorde mig försvarsgrensoberoende. Innan jag våren 1986 tillträdde befattningen som flottiljintendent vid F 17, hade jag tjänst-gjort i Marinen, Södra Militärömrådes-staben och FMV: Fack. Mina befattning-ar gav mig ett stort och brett nätverk av kollegor inom dåvarande försvarsgrensstaberna, milostaberna och milomateriel-förvaltningarna. Som flottiljintendent kompletterades mitt kontaktnät med företrädare för dåvarande Fortifikationsförvaltningen. Vår breda verksamhet inom min enhet, Intendents och Fastighetsenheten, skapade också många kontaktytor mot tjänstemän och politiker i vår kommun och de kommuner där vi hade våra flygbaser och stril-anläggningar.

Min känsla var att "Lelle" och jag med dessa olika bakgrunder kunde matcha

varandra riktigt bra. Vår kemi fungerade väl och vi respekterade varandras åsikter. Kommunikationen var rak och vi kunde även i allvarliga stunder skämta.

Förutom oss två fanns vår flottiljledningsgrupp, som var väl samtränad med många skickliga och pålästa företrädare. Slutligen vill jag framhålla styrkan i att vi hade en värdefull och bra relation till personalen och dess fackliga företrädare.

Själv kände jag, att vi var rustade till "överlevnadsstrid" för F 17, om så skulle behövas! Och det behövde vi rätt snart!

Vision och strategi.

Om jag drar bakgrunden lite kort, så under "Lelles" ledning fortsätter vi nu i flottiljledningsgruppen med att fördjupa och beskriva vår strategi och vision. Några av de viktigaste punkterna blev:

- Vi skulle hålla oss till fakta.
- Vi fördjupade arbetet med att förstärka de egenskaper som vi inom flottiljen var bra på.
- Vi skulle ej "tala illa" om andra förband men blev vi misskrediterade skulle vi kraftfullt försvara oss.
- Vi skulle satsa på att "utbilda/informera" högsta politiska ledningen.
- Vi skulle hålla flygvapenledningen orienterad om vad vi gjorde.
- Beskriva vår gynnsamma miljösituation.
- När tillfälle gavs vara "informativt" laddade.

Vi startar ett omfattande arbete med olika arbetsgrupper för att ladda upp oss! Under tiden ser vi hur byggverksamheten nu tar fart på F 10!



Visionsarbete pågår. Stabschefen leder arbetet.

1999.

Den 19 maj överlämnar ÖB förslag till regeringen hur han tänker sig banta försvaret mot ställda ekonomiska ramar. Det är bl.a. 13 arméregementen, 3 kustartilleriförband och ett flygförband F 4 i Östersund, som föreslås läggas ner. Ledningsorganisationen krymps också kraftigt.

Det skulle visa sig att bantningsförslaget inte räckte till, utan redan under sensommaren 1999 tvingas ÖB överlämna ytterligare en skrivelse: "Försvarmaktens redovisning av fördjupat underlag", till försvarsdepartementet". Denna skrift skapade stor frustration hos oss. Vi fick nys om den på omvägar och nu hade man från FV Taktiska och Operativa ledning förordat att *F 17 skulle läggas ner tillsammans med då tidigare föreslagna F 4*. Nu blev det skarpt läge! Vi tänkte inte vika ner oss men vi befann oss i en rejäl brygga!

Styrgruppen.

Allt underlag för fortsatt arbete med försvarets förbandsnedläggningar, hanterades nu i den partsammansatta styrgruppen. I ledningen för denna ingick höga företrädare från Försvarsdepartementet och försvaret. Gruppen skulle den 19 oktober redovisa sitt resultat till den politiska försvarsberedningen. Nu var det utomordentligt viktigt för oss att med trovärdiga argument påverka styrgruppen konstruktivt och påvisa berättigande för F 17s fortsatta existens, och det gjorde vi!



Analysarbete i flottiljledningen, ATO med flera.

Vi samlade flottiljledningen den 1 oktober i ordersalen. Arbetstagarorganisationerna inbjöds. Förmiddagen ägnades helt åt att diskutera: "Fortsatt strategi fram till den 18 oktober?" Vi konstaterade att alla våra tidigare argument för F 17:s bevarande stod fast och nu var det tid att intensifiera informationen mot politiker och beslutsfattare, icke minst armé- och marinofficerare på strategiska nyckelposter. Detta passade mig! Vår sekreterare Camilla Nygren fick många bollar i luften, som hon skötte med bravur.

Jag upplevde att vi ständigt hade besök av politiker, beslutsfattare och en och annan armékollega, som ville bli informerade om vår verksamhet. Vid dessa tillfällen imponerades jag av "Lelles" tydliga och övertygande agerande, likaväl som jag njöt av våra medarbetares professionella föredragningar. Vi var oerhört fokuserade och behöll lugnet! Vårt lagarbete var genomtänkt!

Den 20 oktober offentliggör styrgruppen sitt genomarbetade förslag. Det slår ner som en bomb på F 10, som nu föreslås nedläggning. *Vi på F 17 kan däremot glädja oss åt, att vi åter är med på banan.* Vårt agerande hade givit skörd och vi var åter en levande flottilj som med viss tillförsikt kunde se framtiden an. *Detta anser jag vara en mycket betydelsefull händelse för oss, kanske den viktigaste under hela "överlevnadsprocessen?"*

Massmediala "artillerielden".

Nu startade, som jag upplevde det ett aggressivt massmedialt bombardemang mot oss från många håll, inte minst ifrån Skåne. Företrädare för F 10 och Ängelholms kommun startade ett uppror mot styrgruppsresultatet. Man sköt in sig på att landets snart modernaste flottilj skulle skrotas på vår bekostnad!!

Vi hade förutsett att så här kunde bli fallet, men vi höll krampaktigt fast vid vår strategi. Nu gällde det verkligen att ligga

rätt i vår argumenteringsnivå och inte överreagera på utomståendes påhopp! Vår handlingsplan blev att vi bestämde oss för att nu bjuda in politiker ingående i försvarsberedningen och hela försvarsutskottet till en informationsdag. Det var ju viktigt eftersom styrgruppsdokumentet nu i fortsättningen hamnade i det politiska arbetet. Socialdemokraterna hade stöd av centern i försvarsarbetet där Håkan Juholt (S) och Anders Svärd (C) blev två frontfigurer i utarbetandet av de båda partiernas gemensamma försvarsproposition, som så småningom skulle föreläggas riksdagen för kommande FB.

Vi tvingades också parera och gå till offensiv mot de felaktiga påståenden vi utsattes för. Det var farligt att låta oss invaggas i tron att vår flottilj var säker nu. Förändringar var möjliga ända tills FB var klubbat.



Centerns försvarspolitiska talesman Anders Svärd.

I detta sammanhang vill jag nämna en värdefull aktör utanför flottiljorganisationen, nämligen Björn Dettner. Björn var f.d. flygledare och reservofficer med tidigare placering vid F 17. Han kände till förhållandena på flottiljen väl och innehade stora kunskaper om luftrumsfrågor. Hans artiklar och insändare som presenterades i pressen under hela vår process var sakliga och välskrivna. Hans insatser var enligt min mening mycket värdefulla och informativa!

- I Aftonbladet den 21 oktober kunde man läsa: "Upprustat för halvmiljard -nu skrotas F 10."

- Sydsvenskan har samma dag rubriken: "Hundratals miljoner till ingen nytta"!

Och i artikeln skjuter man in sig på gjorda investeringar. Bl.a. kan man läsa: "Ängelholm har ställts mot F 17 i Ronneby och förlorat, trots att F 17 har alla investeringar kvar för att ta emot den nya generationen flygplan".

- Den 22 oktober kan man läsa i Helsingborgs Dagblad: "Skälen väger tungt för F 10".

I artikeln framgår att socialdemokratiska skånska riksdagsledamöter tänkte ta strid för flottiljen. De var inte heller främmande för att gå emot sitt eget partis uppfattning i frågan. Detta hot var vi inte särskilt oroliga för, sannolikheten att de skulle obstruera mot statsminister Göran Perssons försvarsproposition, ansågs som närmast obefintlig. Från försvarsdepartementet spreds en olycklig antydning om att F 17 hade valts av regionalpolitiska skäl, vilket ur vårt perspektiv var helt fel. Detta reagerade vi på och så småningom tog man tillbaka och tonade ner det felaktiga påståendet.

- Samma dag kan man läsa i Blekinge läns tidning (BLT) att: "F 10 ger inte upp striden".

I artikelinnehållet framgår att Ängelholms kommunalråd, Else Ekblom (M) nu blåser till strid.

-När jag slog upp BLT på lördagsmorgonen den 23 oktober fann jag att miljöpartiets försvarspolitiska talesman Lars Ångström också givit sig in i flottiljdebatten. Vad hans besked var angående F17 uppfattade jag som diffust då.

Vår åtgärd nu blev, att bjuda in samtliga socialdemokratiska riksdagsledamöter från Skåne till en heldag på F 17. Ett likartat erbjudande fick också nyss nämnde Ångström (MP). Vi skulle under förmiddagen informera dem om våra produktionsförutsättningar. Efter lunch skulle det ske en rundvandring och visning av flottiljens byggnadsbestånd. Jag minns ingen större rusning hit!

Vi strävade efter att hålla fast vid vår strategi och dessutom behålla lugnet! Det lyckades vi med ända till månadsskiftet oktober-november. Då ger Militärbefälhavaren i Milo Syd (MBS) en radiointervju i Radio Kristianstad, och vi uppfattade att han gav sitt stöd för F10! I BLT den 19 november kunde man läsa att han på reporterns fråga om han ansåg att F 17 borde läggas ned i stället för F 10 svarade: ” - om jag måste göra det valet: Ja!”

Min första reaktion blev, att jag betvivlade detta yttrande. Senare förstod jag att MBS i radiointervjun hade missgynnat oss.

MBS besökte sedan vår flottilj den 18 november. Jag kände att stämningen kunde varit bättre. Från pressträffen efteråt kan man i ovan nämnda BLT artikel läsa hans försök till förklaring. Bl.a. står det: ” Militärbefälhavaren står dock fast vid sin åsikt att F 10 inte bör läggas ner. Även om han idag ångrar att han gjort jämförelser med F 17!”

Jag upplevde hans förklaring av radiouttalandet till oss som otydligt och min fundering var, varför ignorerade han inte radioreporterns list till denna provocativa fråga? Vi blev i alla fall upprörda!

Försvarspropositionen.

- Torsdagen den 25 november får vi propositionen i vår hand. Den skall nu behandlas av riksdagens ledamöter inför det FB, som skall tas i slutet av mars 2000. Vi konstaterar att F 17 är med som ”framtidsslottilj”. De viktigaste motiven, som jag uppfattar, är vårt militärstrategiska och geografiska läge. Våra övningsområden i luft och på marken och den gynnsamma miljösituationen. Vidare framgår att vi nu föreslås som andra JAS 39 flottilj, investerad för 170 miljoner och ombeväpnad till 1 maj 2002.

Nu skall i rättvisans namn påpekas att anledningen till att vi fick stöd i försvarspropositionen berodde sannolikt inte bara på vårt egna agerande från F 17. Jag vet att några av Blekinges kommunpolitiker och riksdagsledamöter

m.fl. medverkat på olika sätt till vår ”överlevnad”. Om jag skall utpeka en politiker i sammanhanget får det bli f.d. riksdagsman Christer Skoog (S) från Sölvesborg. Han var medlem i Försvarsutskottet och flottiljens kontaktman. Jag upplevde honom som mycket engagerad och kunnig i våra förhållanden på F 17. Jag vet att han gjorde ett gott arbete för oss.

Denna helg blev den första på länge som de F17 anställda kunde fira lite särskilt, även om man visste att loppet inte var klart förrän FB tagits.



Uppiggande kaffe till försvarsministern Björn von Sydow och landshövdingen Ulf Lönnqvist

Politiska villervallan eskalerar.

På olika vägar fick vi information om att Ängelholms kommunalråd Else Ekblom (M) med en delegation uppvaktade Försvarsutskottet den 14 december. Det blev som hon tidigare lovat och att föredragningarna skulle vara i ett positivt F 10 perspektiv var inte förvånande. Men, man hade tagit med sig en högt uppsatt företrädare för det annars neutrala Luftfartsverket (LFV).

- I BLT den 20 januari kunde man läsa: ” En hög chef i central position i LFV kritiserar nu mycket hårt internt för att han deltog i Ängelholms kommuns uppvaktning hos Riksdagens Försvarsutskott. Både en chefskollega och trafikledarnas fackliga organisation i Malmö ifrågasätter hans agerande”.

- Som en ödets ironi är LFV generaldirektör (GD) Ingemar Skogö här i Ronneby denna dag. Han skall nämligen klippa bandet och inviga den nya om- och

tillbyggda flygterminalen. Detta gjorde han tillsammans med inbjudna politiker, företagsrepresentanter, militärer och landshövdingen.

På kvällen inbjöd Luftfartsverket till en middag på Bredåkrämässen. Från F 17 deltog "Lelle" och jag. Vid kaffet efteråt råkade Ingemar Skogö och jag hamna intill varandra. Han trodde jag var östgöte och jag trodde han var värmlänning, men i själva verket var det ju tvärt om!! Det skapades muntrationer kring detta med en fin samtals atmosfär. Under kvällen var vi flera som passade på att dryfta ovanstående tidningsartikel om nyss nämnda F 10-uppvaktningen med honom. Han lovade reda ut sakförhållandet. Innan han dagen därpå reste hem informerade han personligen om vad som på lördagen den 22 januari kunde läsas i BLT under rubriken: "Ett olyckligt misstag". GD Ingemar Skogö uppfattade kritiken så allvarlig, att han personligen kontaktade Försvarsutskottet och bestämde tid om ett eget möte för tillrättaläggande av LFV roll med dem. Det genomfördes den 3 februari. Detta var bara början på ett politiskt dribblande och schackrande som jag då inte trodde möjligt.

Socialdemokraterna som hade regeringsmakten var i denna försvarsuppgörelse allierade med Centerpartiet. Problemet var att de tillsammans inte hade egen majoritet i kammaren. De var tvungna att få ytterligare ett parti med sig, för att få igenom propositionen. Det parti man riktade in sig på var Vänsterpartiet. De övriga partierna hade egna förslag, som avvek från s+c, så det var bäddat för många utspel. Dessa fångades skickligt upp av pressen som inte var sena att under stora rubriker vidarebefordra nyheter. All vår personal kom nu att hamna i skottgluggen och fick leva mellan hopp och förtvivlan. Vi själva kunde inte göra så mycket annat än lämna underlag till de politiker som begärde detta och nu agerade för oss. Stora delar av flottiljledningen tillsammans med personalföreträdare var

nu hårt engagerade i detta. På den här tiden fanns inte så snabba informationsverktyg som idag. Jag vet att jag själv försökte dricka förmiddagskaffe och äta lunch på mässen varje dag. Vid dessa tillfällen passade jag vid behov på att informera de matgäster som fanns, om hur vi uppfattade läget just då. Samtidigt hade vi ju den dagliga flottiljverksamheten att bedriva! Här följer några ytterligare exempel på politikerutspelen:

- Den 4 februari kan man läsa i Sydsvenskan: "Nytt hopp för F 10. F 10 kan räddas av moderat vändning".

- Den 8 februari har Helsingborgs Dagblad hakat på under rubriken: "Omöjligt att lägga ner F 10". Av båda dessa artiklar kan man utläsa att moderaterna är helt emot "nedläggningspropositionen", men den moderate riksdagsledamoten tillika ledamoten i försvarsutskottet Olle Lindström vill få till stånd en kohandel, då han kan tänka sig att byta så att F 17 läggs ner mot att F 10 får vara kvar. I samma artikel utger sig miljöpartiets försvarspolitiska talesman Lars Ångström vara inne på samma linje. Ett antal politiska utspel skedde nu fram till den 14 mars. De flesta gick ut på att man skulle kohandla i frågan lägga ner F 10 eller F 17? Ett förslag gick ut på att man skulle bryta ut hela flottilj-frågan ur propositionen och skjuta den lite längre fram i tiden. Det ryktades också om att så sent som veckan före den 14 mars fanns det en majoritet för att lägga ner F 17! Utgången av alla dessa olika förslag var ju omöjliga för oss att förutspå, men mycket politisk lobbyverksamhet skedde troligen helgen före den 14 mars? Det blev denna dag man lyckades få med sig vänsterpartiet, som tidigare förordade F 10 kvar före F 17, att omvärdera sin ståndpunkt och stödja propositionen. I och med det hade den (S) ledda regeringen stöd av (C) och (V) och därmed majoritet inför kommande omröstning. Nu kunde vi själva känna en betydlig lättnad vilket också stod att läsa i både BLT och Sydöstran. Ett stort smolk i glädjebägaren var dock att halva försvaret nu skulle läggas ner. Den

gigantiskt stora nedläggning av försvaret, som förslaget innebar hade jag mycket svårt att ta in.

SVERIGES 
RIKSDAG 

Start Ledamöter & partier Utsko

Start / Dokument & lagar / Det nya försvaret

Det nya försvaret

Proposition 1999/2000:30

- Torsdagen den 30 mars röstade man i riksdagen igenom försvarspropositionen efter en maratondebatt som Lars-Göran Enarsson skrev i BLT då. F17 var räddad! Självt blev jag nu in i pensionseran.



Christer Falk avtackas av StabsE och går i förtidspension samma dag som FB togs.

Epilog.

Som yrkesofficer efter nästan 40 år i försvaret hade jag nu varit med om en situation jag inte trodde jag skulle behöva uppleva. Det försvar som jag varit med om att bygga upp sedan andra världskriget, och som verkat under "Kalla Kriget" fullkomligt skrotades. Den militära och civila personalen på förbanden utsattes för

stora psykiska och sociala påfrestningar och förbanden kom att tvingas in i en grym överlevnadskonkurrens med mycket starka och upprörda känslouttryck. Denna omstrukturering av försvaret var sannolikt den största sedan 1925.

Nu är detta historia!

Hur kom det sig att F 17 överlevde? För mig finns inget entydigt svar på den frågan. Jag vet att det var många goda krafter som insåg och förstod våra gynnsamma produktionsförutsättningar och agerade för dem under processens gång. Vi hade säkert en hel del tur också? Om jag skall framhålla någon enskild person blir det vår flottiljchef "Lelle". Hans inbyggda idrottsliga vinnarbegär kombinerat med ett 100 % engagemang var en stor tillgång i rollen som vår lagledare!



F 17 räddad!!!

Till sist ser jag fortfarande framför mig vår f.d. flottiljchef Gunnar Ståhl. När vi 1989 avtackade honom och önskade honom lycka till som blivande flygkommandochef i Östersund sade han i sitt avskedstal: "-så länge vi har ett flygvapen måste minst två flottiljer finnas kvar. F21 Luleå i norr och F17 Ronneby i söder!"

*Text Christer Falk
F.d. Stabschef F17*

Foto; Gösta Bolander

Marinen flyger JAS 39 på F 17

F 17 fick finbesök under tisdagen 29 januari i form av kommandör Per Edling och örlogskapten Peter Krönvik. Per Edling är flottiljchef för 3:e sjöstridsflottiljen och Peter Krönvik är fartygschef för HMS Malmö. Besöket syftade till att öka förståelsen för hur F 17 verkar i luftarenan och vår möjlighet att bidra till Försvarens förmåga inom sjöstrid.



Per Edling, flottiljchef för 3:e sjöstridsflottiljen och Johan Elofsson, divisionschef för 171:a stridflygdivisionen



Peter Krönvik, fartygschef och Martin Ramsin, flygsäkerhetsofficer.

Från: www.facebook.com/Blekingeflygflottilj

Foto Jerry Lindbergh

FMV levererar friktionsmätbilar till Försvarmakten

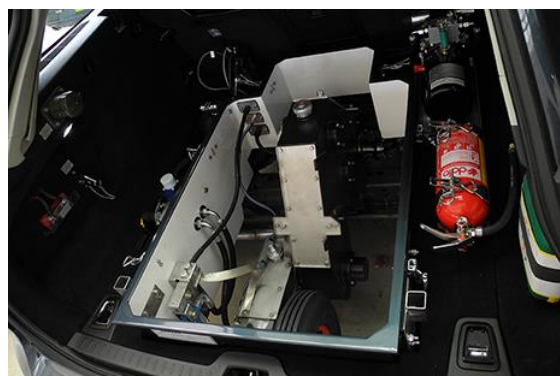


FMV har anskaffat 14 friktionsmätbilar, Volvo V90 och tre friktionssläpvagnar till Försvarmakten. F 21 var först att få sina bilar. F 17 fick sin nya bil i januari 2019.

Friktionsmätbilarna och friktionssläpvagnen, som har samma funktion som bilarna, används både på civila och militära flygplatser för att mäta friktionen på landningsbanan vid vinterförhållanden.

Bilarna har ett femte hjul, som fälls ned genom en lucka i bagageutrymmet. Hjulet som fälls ned roterar något saktare och mäter då hur mycket det "halkar" i förhållande till de hjul som driver bilen.

Dessa värden rapporteras sedan vidare till det plan som ska landa, så att piloten kan anpassa sig till de förhållanden som råder.



Bilarna har ett femte hjul, som fälls ned genom en lucka i bagageutrymmet.

Den nya friktionsmätbilen är byggd på Volvo V90, som modifierats med Volvos godkännande. Den ersätter en Saab 9000T på F 17.



I de nya bilarna har man rivit ut passagerarsätet och installerat en dator för manövrering av systemet samt nödvändiga radiosystem.

I samband med leveransen höll FMV en två dagar lång utbildning för brukare och tekniker. Dessutom åtgärdades under dessa dagar ett problem som uppstått med elektromagnetisk strålning, som riskerar att störa utrustningen. Åtgärden stärker upp systemet så att det blir tåligare, säger Johan Glas på FMV.

Text Bengt A Andersson via www.fmv.se

Civil trafikflygutbildning i Ronnebys luftrum



Den varierande militära och civila flygtrafiken runt F 17 har på senare år fått ett nytt inslag. Det handlar om mindre tvåmotoriga skolflygplan av typen DA42 som visas på bilden ovan. De kommer nästan uteslutande från flygskolan på Kalmar flygplats – Diamond Flight Academy – som utbildar trafikflygpiloter.

Utbildning av civila piloter

Trafikflyget ökar hela tiden i omfattning och behovet av nya piloter är stort. Trots diverse miljöargument är det inte mycket som tyder på att trafikflyget kommer att minska framöver. Effektivare motorer och nya bränslen minskar också miljöpåverkan väsentligt. Betydelsen av trafikflyget för affärlivet och kulturella utbyten kan inte heller överskattas.

Tidigare har merparten av civilflygets piloter generellt rekryterats från militära organisationer. I Sverige var detta extra påtagligt så länge vi hade systemet med korttidsanställda fältflygare på kontrakt. Dessa ”muckade” vanligtvis i en ålder av 25-30 år. Många genomgick därefter kompletterande civil utbildning och blev styrmän i trafikflyget. Reduceringen av FV och generell tillsvidareanställning för militära piloter gör att denna karriärväxling i stort sett har upphört.

Det finns ett flertal professionella flygskolor för trafikflyget, bl a TFHS (Trafikflyghögskolan) på Ljungbyhed, i allmänhet erbjuder dessa även den

grundläggande flygutbildningen. Flertalet trafikpiloter idag börjar dock sin flygbana i en lokal flygklubb och vidareutbildas sedan utomlands eller i Sverige på det sätt som nu sker i Kalmar sedan flera år.



Törneby herrgård var stamfastighet till den 1942 uppsatta F 12 Kalmar flygflottilj. Huvudbyggnaden användes som officersmässa. Efter flottiljens nedläggning 1980 fanns här ett konferenshotell. Numera används huset som förläggning och lektionsutrymmen för flygskolan Diamond Flight Academy

Skolflygning i Ronnebyområdet

Eleverna bör förstås tränas i olika luftrumsmiljöer och på nya flygplatser för att öka sitt kunnande och erfarenhet. Det innebär ”linjeträning” i Nordeuropa och framförallt i Sydsverige, med bl a fokus på samarbetet i cockpit. Ronneby är intressant

av två skäl; dels kan man nära hemmabasen Kalmar på vardagar ofta förvänta sig relativt mycket och blandad trafik och dels finns på F 17 Ronneby en av få PAR-stationer i Sverige. (Precision Approach Radar). Detta är en speciell typ av landningsradar där flygledaren med stor precision ”pratar ned” flygplanet till en säker inflygning och landning.



Cockpitmiljö i DA42, som man kan förstå finns praktiskt taget all information på de två skärmarna. Som reservnivå finns dock överst på panelen några mekaniska instrument ("klockor")

Flygskolan i Kalmar huserar i Törneby herrgård, dvs den tidigare officersmännen på flygflottiljen F 12. Flertalet elever kommer från utlandet, främst Storbritannien, Frankrike och Island. För att antagas som elev i Kalmar skall man ha grundläggande flygutbildning och någon form av certifikat med minimum 157 loggade flygtimmar.



Moderna simulatormiljöer är påfallande lika verkligheten, det flesta syn- och övriga intryck kan genereras. Den som används i Kalmar är specifikt byggd som just flygplanet DA42 och används flitigt

Utbildningsmetodik

All flygutbildning till trafikpilot i Kalmar sker i de nämnda tvåmotoriga DA42 som i mångt och mycket har en cockpitlayout liknande ett modernt trafikflygplan. Mycket tid tillbringas också i simulator. I dagens avancerade simulatorer kan praktiskt taget allt som har med operativ flygning tränas. Dels standardmetoder för manövrering och procedurer, men också nödsituationer som helt enkelt skulle vara potentiellt farliga att träna i luften. På samma sätt som i de verkliga flygplanen är simulatormiljön utrustad med en så kallad "Glascockpit" av modellen Garmin 1000.

Eleverna får certifikat och behörigheter som krävs för att flyga i flerpilotsystem. För att anställas som linjepilot krävs inflygning på aktuell flygplanstyp och en så kallad MCC kurs – Multi Crew Cooperation. Detta är en relativt kort tilläggsutbildning som säkerställer att den nye piloten fungerar optimalt i en besättning. Deras totala flygtid då de är klara i Kalmar är begränsad, men helt specialanpassad för just tjänstgöring som pilot i linjetrafik.



Bilden visar en mellanlandning på flygplatsen Rostock/Laage i Tyskland där eleverna skiftar plats i flygplanet. Detta är en del i den så kallade linjeträningen för pilotaspiranterna

Text Ingmar Olofsson

(Intervju med bl a Christopher Carlander som är instruktör på flygskolan i Kalmar)

JAS 39 Gripen 30+



JAS 39E, första prototypen

Foto Saab

JAS 39 Gripen har flugit i mer än 30 år och firade jubileum i december 2018

Några årtal i utvecklingen av JAS 39 Gripen!

-Den 30 juni 1982 tecknade Försvarets Materielverk och Industrigruppen JAS kontrakt om utveckling av JAS 39 projektet.

-Den 9 december 1988, lyfte den första prototypen, 39-1, för första gången.

-I oktober 1997 förklarade chefen för flygvapnet den första Gripen-divisionen, 2:a divisionen F 7, operativ.

-I december 1999 blev Sydafrika första utländska Gripen-kund.

-I maj 2002 påbörjades överflyttningen av F 10:s två JAS divisioner till F 17.

-Fram till hösten 2002 hade ungefär 125 stycken JAS 39 levererats och över 30 000 flygtimmar producerats under ca 40 000 flygpass.

-I september 2004 tog F 17 som första förband i världen JAS 39C i bruk.

-Under 2004 övertogs incidentberedskapen mer och mer av JAS 39A och i november 2004 genomfördes den sista incidentberedskapen med JA 37 Viggen.

-I januari 2006 togs JAS 39D, den tvåsitsiga versionen av 39C, i bruk i flygvapnet, närmare bestämt vid F 17.

-Den 24 maj 2007 premiärflögs spaningskapseln SPK 39 äntligen på förband, F 17. Därmed var S:et i JAS ett faktum, en sisådär 24 år efter att det första JAS-kontraktet undertecknades.

-I januari 2013 beslutade Sveriges regering att anskaffa 60 st JAS 39E.

-Den 19 mars 2015 levererades den allra sista 39C/D, 39294 beställd för det svenska flygvapnet, till F 17.

-JAS 39E flög första gången i juni 2017.

-F 17 flyger idag två divisioner JAS 39C/D.

Text Emil Lindberg

Halvårsgenombång 2018-12-07

Marinens musikår spelade samlingsmusik och Blekinge flottilmarsch.

Ledning för ett starkare försvar.

Anders Jönsson, SC Prod Flyg, inledde med en genomgång av "Ledning för ett starkare försvar" vilket innebär "Ett flygvapen - en ledning" och flyttning av från Stockholm till Uppsala garnison.

Ny logistikorganisation

Fredrik Stark, avdelningschef SEC, beskrev logistikorganisationens del i "Ledning för ett starkare försvar". Några funktioner byter namn och återgår till flygvapnet.

Gotland och F 17 Gotland

Johan Melin Porsgaard, PC F 17G, beskrev läget på Gotland från total avveckling till nya planer för perioden 2016-2019.

Försvarsmaktens flygbärgningsgrupp

Anders Marntell, Chef FM FBG, informerad om arbetet i gruppen. Viktiga delar vid haverier är skydds och miljöklassning av haveriområdet både för natur och personal med tanke på exv vätskor och kolfiberdamm.

Läget kring Östersjön

Peter Matsson från Försvarshögskolan informerade om det militära och politiska läget kring Östersjön och hur Ryssland påverkar detta.

Det är viktig att vid en bedömning av läget försöka se hur Ryssland ser på inringningen av NATO, genom dess närvaro i många gamla östländer. Alla doktriner är ändrade och det talas nu om det asymmetriska kriget, genom att hota om åtgärder vid konflikt.

Flottiljen

Lars Bergström, C F 17, beskrev omvärldsläget och hur det påverkar F 17. Förbättrad krigsförbandsutveckling sker genom återkommande övningar. Den närmaste, FVÖ 19.

Resultatet från FM-VIND, Försvarsmaktens verksamhetsindikator för 2018 presenterades och jämfördes med resultaten

från 2016. Låga och höga värden redovisades.

Utdelning

Nit och redlighet, förtjänstmedalj, Blekinge flygflottiljs jetong, befordran, utbildnings-tecken och medaljutdelning avslutade dagen.

Text Bengt A Andersson

Veteranmöte 2019-02-07

Dagens ämne var JAS haveriet norr om F 17. Ca 35 Veteraner hade samlats till en lunch samt ett intressant föredrag samt samkväm på F 17.

JAS haveriet

Claus Ståhlgren som var haveriplats-chef för det JAS haveri som inträffade 20180821 berättade vad som sker på en haveriplats som ligger utanför militärt område.

Haveriet som inträffade en varm sommar-dag ca 6 km norr om F 17 vid sjön Älten. En pilot som gjorde ett flygpass som innehöll avancerad flygning och avslutande instrumentinflygning råkade i pådraget efter första inflygningen krocka med fåglar. Detta gjorde att dragkraften försvann och han var efter en kort stund tvungen att lämna flygplanet. Planet slog ner i oländig terräng och detta gjorde att den civila räddningsstyrkan hade svårt att komma för att släcka.

Valet blev att det skulle släckas från luften med vattenbombning från helikopter, vilken var bra eftersom det var farliga ämnen som frigjordes i branden från det kolfiberkomposit byggda planet. En helikopter på väg hem mot F 17 kunde ca 10 min efter haveriet lokalisera piloten och föra honom till F17.

Nu skulle planet bärgas och marken saneras. R3 plutonen fick bygga en väg fram till planet och väl framme så fick Flygbärgnings-gruppen (FBG) som finns på F17, iförd helslutna dräkter i 30 graders sommarvärme börja att plocka upp alla delar. Bärgningen var avslutad efter 6 dagar. Den totala saneringen av mark och

skog var klar 20181106 och marken kunde återlämnas till ägaren.

Efter en frågestund avslutades Veteranmötet med ett gott fika där många gamla minnen kom upp i dager. Efter fiket så berättade hjärntrusten för Veteranmötet dvs Kärstin Holmberg Jönsson, Anders Karlsson och Åke Svensson om kommande planer för Veteranmötena.

Jag rekommenderar er att komma till våra träffar och träffa gamla vänner som man jobbat med och det är också trevligt att komma in på F 17 och en miljö som känns hemma.

Ta kontakt med fl17-veteran@mil.se eller Lt Åke Svensson 0457-471219 på F 17 om ni vill komma med.

Vid pennan Jan Landin

Ordförandekonferens för flygvapnets kamratföreningar

Flygvapnets kamratföreningars ordförandekonferens genomfördes 5-6 mars 2019 vid LSS i Uppsala. Vid konferensen deltog ett tjugotal representanter från kamratföreningarna och olika skolor och staber. Öv Anders Persson, stabschef vid "nya" flygstaben informerade om nya staben och flytten till Uppsala. Han redovisade även läget i försvarsmakten i stort. I dag är ett av försvarsmaktens stora problem, personalförsörjningen. Vi fick även möjlighet att besöka stabsbyggnaden. Gamla F 20. Orienteringar gavs även från HKV PROD Utb, LSS, SMKR mfl

Tisdagskvällen avslutades med en gemensam middag på Ärnämässen, med chefen LSS som värd.

Läs mer om konferensen på:

<http://www.fkvf.se/i/a36360409/2019/03/>

Läs mer om Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund på:

<https://smkr.org/>

Text Benny Hellström

GDPR

Dataskyddsförordningen, kallad GDPR (General Data Protection Regulation) gäller från den 25 maj 2018. Den styr hur företag, organisationer, klubbar sparar och använder information som innehåller personuppgifter. Det blir med andra ord ännu viktigare att säkerställa att personuppgifter behandlas på ett säkert och transparent sätt. Det betyder till exempel att du som medlem alltid har rätt att veta vilka uppgifter som finns sparade om dig och på vilket sätt de används. Du har också möjlighet att rätta den information som finns sparad och hur den används som exempel i en medlemsmatrikel.

En policy finns framtagen och en länk finns längst ned på första sidan på hemsidan.

Länk direkt till policyn:

http://www.fl17kamratforening.se/index_html_files/Policy%20GDPR%20F17%20KF.pdf

Text Mats Svensson

F17 Kamratförenings årsmöte 2019

Den 21 mars 2019 var det årsmöte i F 17 Kamratförening. Ett femtiotal medlemmar hade mött upp. Förhandlingarna gick som planerat med ansvarsfrihet för styrelsen, oförändrad medlemsavgift för 2020 och omval på alla poster. Benny Hellström ordförande på två år, ledamöter: Allan Lindgren, Bo Hagertz, Rune Petersson och Bengt Gustafsson. Revisorer Birgit Lindman och Berit Svensson. Till valberedning omvaldes Håkan Lundqvist och Jonny Andersson.

C F 17 Lars Bergström informerade om dagsläget för flygvapnet och för F 17 vilket mer utförligt kan läsas i hans ledare på sid 4-5. Kvällen avslutades med sedvanlig middag på Bredåkrämässen med sill, ärtor och pannkakor.

Text Bengt A Andersson

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Flygplatsbelysning M60.

I traditionsrummet har museigruppen byggt upp en modell av flygplatsbelysningen. På en tavla föreställande flygplatsen har vi monterat lysdioder, som symboliserar ljusgrupper som finns på en flygplats, dessa är kopplade till manöverpanel M60. Cirka 90 lysdioder är monterade med två trådar på varje, så ”många lödningar blev det”.



Flygplatsområde.

Rullbanan är markerad med gula bankantljus, banans början med gröna och banslut med röda ljus.

Inflygningsleden är markerad med gula ljus och taxibanan med blå.

De röda ljusen till höger om banan markerar flyghinder, exempelvis skorstenar master mm.

Här är belysningen tänd för start och landning från norr, bana 19.

Vid start och landning från söder, bana 01, tänds banbörjan grönt i söder och banslut

rött i norr. Inflygningen skiftas från norr till söder.

Sektorfyr eller glidbanefyr.

Tre ljussektorer angav rätt inflygningshöjd för flygföraren: rött för lågt, blått rätt och gult för högt. Bilden visar gult och fotografen ”flyger in” en aning för högt.



Reglering

Hela modellen regleras via två paneler. Manöverpanel KC/Torn varifrån fältbelysningen regleras och manöverpanel TLF, nederst.



Tyvärr gick det inte av, eltekniska skäl, att ”fixa” reglerbart ljus. Reglagens resistans är inte anpassade för lysdioder.

Museigruppen



Försvarets flygdag 2019 anordnas söndag den 25 augusti av Blekinge flygflottilj, F 17 som firar 75 års jubileum.



Jubileumsbok F 17 – 75 år, 1944-2019

F 17 Kamratförening och F 17 firar jubileet med framtagning av en jubileumsbok över de 75 åren. Den innehåller tre huvuddelar. En summering av de första 50 åren fram till 1994 följt av en mittdel med lite om heraldik, emblem och gångna flygdagar. Den avslutande delen innehåller ett antal artiklar av olika författare i ämnen som beskriver verksamheten de senaste 25 åren. Jubileumsboken delas ut gratis som en medlemsförmån till föreningens medlemmar vid flygdagen. Boken kommer även att säljas av Kamratföreningen på flygdagen.