



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1-2020



- Ur innehållet:**
- Flygskolan**
 - Flottiljpolis**
 - Sjömålsstrid**
 - Hultsfredsbasens upp och nergång**
 - Att flyga helikopter i dåligt väder**
 - Evald Melander minns del 2**
 - Flyga 35**
 - Start i flygplan – landning i fallskärm**
 - Nålstens vänner**
 - Kamratföreningen 40 år**
 - B 5 på F 17**

BREDÅKRABLADET

29

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2020. Årgång 15.

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 0708-21 95 61

Grafisk produktion

Printfabriken, Karlskrona

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar:

SK 60 vid Flygskolan FlygS.
Foto från FlygS

Bli medlem i F 17 Kamratförening

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

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

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

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

Enklast tar du kontakt via e-post

sekreteraren@f17kamratforening.se

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

Årsavgiften är 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress.

I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

När jag skriver ner dom här raderna är det onsdagen 1 april, det regnar och är fem grader utanför fönstret. Det mesta verkar vara upp och ner eller är det bara ett aprilskämt.

Slutet på förra året var normalt. Flottiljchefens halvårsgenomgång, pensionärsavtackning och jullunch. Dessutom firade föreningen 40-årsjubileum med middag i flottiljens stora matsal. Mässen är för liten för att ta emot så många matgäster. Cirka hundra medlemmar hade hörsammat inbjudan. Det blev både musikunderhållning, tillbakablick över de 40 åren, samt många historier från den gångna tiden. Sanna eller inte?

Just nu är det besvärligt för många av oss. Corona har slagit till. Själv sitter jag i en självpåtagen karantän, utan att vara sjuk. Tillhör riskgruppen 70+ och ett litet krånglande hjärta. Det gäller att vara rädd om sig. Något påskfirande med nära och kära blir det inte.

Årsmötet blev vi tvungna att skjuta på framtiden. När mötet kan genomföras vet vi

inte för närvarande. I bästa fall blir det innan sommaren. Vi skickar ut kallelse i god tid, minst tre veckor innan.

Styrelsen sitter kvar och fortsätter sitt arbete, om än på sparlåga. Vid senaste styrelsemötet var vi endast fem deltagare. Precis så många att vi var beslutsfärdiga. Vi satt väl utspridda i traditionsrummet. Några gruppbesök tar vi inte längre emot.

En konsekvens av Corona är att vi ställt in vårens resa till Linköping. Flygvapenmuseum är stängt för besökare. SAAB kunde inte heller ta emot besök. Så beslutet att ställa in resan var inte svårt att fatta. Hoppas nu att vi kan genomföra resan under hösten.

Styrelse har beslutat att jag skulle delta vid SMKR representantskapsmöte den 21-22 april. Mötet genomförs årligen med cirka 80-100 deltagare från kamratföreningar i hela landet. Som vanligt skulle det genomföras på färjan till Åbo. Billigaste konferensstället i Stockholmsområdet. Planeringen var att försvarsministern eller ÖB skulle informera oss om aktuella frågor innan avresa. Naturligtvis blev mötet inställt. Genomförs, om möjligt senare i höst.

Trots dessa besvärliga tider med virus och andra svårigheter, så går vi mot en ljusare framtid. Åtminstone längre dagar och en kommande sommar.

Var rädd om er, så hörs vi senare, när Corona lämnat oss.

Vår- och sommarhälsningar

Benny Hellström

Ordförande

Ronneby Garnison

Kallinge 2020-04-15

Kamrater i kamratföreningen,

Vi lever i en annorlunda och föränderlig tid. Jag började skriva denna text i mars, men fick nu den 14 april revidera den helt. Covid-19 eller Coronapandemin har ju förändrat en hel del den senaste tiden, och risken är stor att det även fortsatt till ni läser denna text framåt maj.

Vad har då hänt på F 17 sedan sist? I höstas deltog vi i SWENEX, en marin övning med en hel del flyginslag, både från F 17 och 3. helikopterskvadronen som ju huserar här. I samband med övningen byggdes även ett fältsjukhus upp här på vårt flottilj område. Vår inneliggande värnpliktsomgång, som ryckte in i september, är nu nästan fullfjädrade soldater. Av ursprungliga 96 är nästan alla kvar. Extra stolt var jag över dem, och deras befäl, när de redan under sin nionde vecka genomförde Högvakt i Stockholm. Första gången vi genomför det med värnpliktiga på många år. I mitten av december genomförde vi för övrigt traditionell soldaterinran med korum och fackelmarsch genom Kallinge. Mycket vackert och stämmningsfullt.



Soldaterinran

Foto Försvarmakten

December präglades, som vanligt, av ceremonier och summeringar.

Vi lade ett fantastiskt 2019, vårt jubileumsår, till handlingarna.

Den 11 december hade jag ju också förmånen att delta på F 17 Kamratförenings julbord. Som jag sade då, tack för god samverkan under 2019, med minnesbok och flygdag i särskild åtanke. Men även såklart allt det dagliga arbetet med traditionsbevarande, minnesrummet, försvarsupplysning med mera. Och än en gång, grattis till Kamratföreningens 40-årsjubileum.



Julgransflygning 2019

Foto Försvarmakten

Mer framåtblickande examinerade vi i december också femton nya specialist-officerare till flottiljen. Såklart ett värdefullt tillskott, och vi har nu fler elever på MHS i Halmstad och FHS i Stockholm än vi haft på många år. Tillväxt tar tid, men det är på gång.

Det nya året, 2020, har börjat bra för F 17. Luft- och markoperativ beredskap samt produktionen av flygtid rullar på bra, likaså värnplikts-utbildningen, nu främst befattnings-utbildning på olika täter och planering av nästa omgång. Nuvarande värnpliktsomgång rycker ut i juni och nästa, som vi planerar bli uppemot cirka 150 soldater, rycker in i september. Delar av flottiljen har genomfört vinterutbildning i Norrland, i mars övade vi på Hagshult och Visby. Parallellt har det pågått många förberedelser, på alla nivåer, för AURORA 20.

Som alla vet drabbade sedan Covid-19 Sverige i början av mars. Påfrestningarna på vårt samhälle är nu stora. Jag vill dock betona att Försvarsmakten, Flygvapnet och F 17 inte är i kris, utan vi fortsätter hålla beredskap och bedriva vår verksamhet, fast smittskyddsanpassat. Vi försvarar Sverige, landets intressen, vår frihet och rätt att leva som vi själva väljer.

Mer konkret har det för F 17 inneburit att vi ställt in många resor och några utlandsövningar. Landets värnpliktiga, inklusive våra, har sedan en tid inte beviljats helgpermission och hemresor, just av smittskyddsskäl. F 17 stödjer det civila samhället på olika sätt, just nu bland annat genom utlån av utrustning samt ett par ambulanser med personal i region Skåne.



Aurora 20 Foto: Rickard Wissman/Försvarsmakten

Den 11 maj skulle vår stora Försvarsmaktsövning AURORA 20 ha börjat. Den var planerad att bli större, längre och mer omfattande än föregångaren 2017, som då var den största svenska övningen sedan tidigt 90-tal, samt ha ett tydligt totalförsvarsfokus. Med hänsyn till rådande pandemi kommer emellertid AURORA behöva skjutas på framtiden. Istället kommer vi att genomföra en slutövning för inläggande värnpliktsomgång, samt vissa gemensamma sjömålsstridsmoment med Marinen. Det blir också en bra övning, men såklart betydligt mindre omfattande än AURORA 20. Samtidigt har vi lärt oss mycket bara genom planeringen, vilket varit viktigt för vår fortsatta krigsförbandsutveckling. Likaså för vår totalförsvarsamverkan. Den samverkan har för övrigt redan kommit långt här i Blekinge. Tillsammans försvarar vi Sverige.

På central nivå arbetar Försvarsmakten och Flygvapnet fortsatt med nästa försvarsbeslut. Delar av detta kan ni följa i media. Inget är ju klart förrän det är klart, men allting pekar fortsatt på att riksdagen kommer att besluta om substantiella och välbehövda tillskott i ekonomin, och därmed en ökad ambition avseende vårt lands försvarsförmåga, både den militära och den civila.

Till våra fyra ledord **Tillgänglighet, Trovärdighet, Tillsammans** och **Tröskel-effekt** lägger vi nu ett femte, **Tillväxt**. Exakt vad det kommer att innebära för F 17 får jag återkomma till. Försvarsbeslutet förväntas fattas först i december, men i höst torde vi veta mer. Jag vill dock redan nu trycka på att tillväxt tar tid, och att det lär ta något år innan vi ser reella effekter ute i verksamheten.

Avslutningsvis vill jag tacka för det goda samarbete vi har, och allt ni i kamratföreningen bidrar med ute i samhället för att göra F 17 och Flygvapnet mer känt. Min ambition är att även fortsättningsvis göra allt jag kan för att denna goda samverkan ska fortsätta och om möjligt utvecklas, både med F 17 Kamratförening, men även med övriga där vi har rollen som traditionsbärare, det vill säga F 5, F 10, F 12 samt Flottans män i Ängelholm och Karlshamn. Flygvapen-frivilliga har för övrigt också en viktig roll här, och sedan årsmötet den 7 mars är jag för kännedom ordförande i FVRF Syd.

Fortsätt verka i flygvapenandan, så syns och hörs vi där ute.

Tommy Petersson
C F 17



Flygskolan



SK 60 Saab 105 är sedan många år huvudflygplantyp i utbildningen.

Flygskolan (FlygS) finns i Linköping och utbildar alla piloter inom Försvarmakten. Flygskolan är en av fyra flygvapengemensamma skolor och är en del av Luftstridsskolan.

Organisation

Placerad vid Malmens flygfält, samgrupperad med Helikoptergarnisonen, tillhörande Luftstridsskolorna (LSS) med säte på Ärna i Uppsala och med utbildning av elever både inom och utom Sverige utgör idag den något komplexa bild av flygskolan (FlygS) år 2020 och svensk flygutbildning av idag.

Uppgifter

FlygS huvudsakliga uppgifter består, så som den gjort sedan länge, i grundläggande utbildning av piloter i FM. Årligen antas 12 elever som utbildas mot en roll som pilot i fpl 39 eller i något av våra transportflygsystem

och 8 elever som får en utbildning mot helikopterpilot i en Hkp 14, 15 eller 16.



En rote Hkp 15

Utbildningsgången ser lite olika ut beroende på vilket system som utbildningen sker emot samt

vilken bakgrund den antagne eleven har. Innan eleverna påbörjar sin flygutbildning i FlygS regi har de börjat med en officersutbildning vid Försvarshögskolan på Karlberg eller vid Specialistofficersutbildningen i Halmstad. För närvarande är det endast Hkp-elever som genomför specialistofficersutbildning och då ca 6 av 8 antagna elever, övriga genomför officersutbildningen. Har den sökande, sedan tidigare, en akademisk utbildning kan denna tillgodoräknas och officersutbildningen anpassas i omfattning. Ålderskravet (23 resp. 25 år beroende på inriktning) är sedan ett antal år borttaget och åldersspannet inom en elevkull kan vara ganska stort.



Examenselever stridsflyg/transport med inspekterande inför examens-flygning 3/10 2019

Helikopterutbildning

Grundläggande helikopterutbildning (GFU/H) genomförs under 15 månader vid Heeresfliegerwaffenschule (HFWS) i Bückeburg, Tyskland. Därefter fortsätter utbildningen i Sverige med en 12 månader lång GTU vid 3e division på FlygS.



Examenselever helikopter med inspekterande inför examens-flygning 3/10 2019

Flygutbildning

Grundläggande flygutbildning (GFU/F) sker i sin helhet på FlygS, under 12 månader, vid 1a

division. Därefter fortsätter eleverna sin utbildning med en grundläggande taktisk utbildning (GTU) vid 2a division. Transportflygeleverna genomför en 6 månader lång GTU för att sedan lämna för studier vid Trafikflygarhögskolan (TFHS) i Ljungbyhed. Stridsflygeleverna genomför en 12 månader lång GTU för att sedan lämna för TIS på Såtenäs.

FLU samt FIK

Årligen genomförs utbildningar för blivande flyglärare (FLU) samt flyginstruktörer (FIK) i FlygS regi och då med övningselever utan någon som helst flygerfarenhet, vilket än idag är världsunikt.

Övriga utbildningar

Utöver de traditionella utbildningarna, i form av grundläggande flygutbildningar samt flygläroverutbildningar, så är FlygS ansvariga, inom FV, för alla besättningsutbildningar, flygutbildningar för läkare, meteorologer, UAV-piloter m.fl.

Byte av flygplantyp

Många utmaningar hanteras dagligen och många står för dörren där den enskilt största är införandet av ett nytt flygutbildningssystem (MFUS) som ersättare till vår trotjänare, SK 60. Vilken flygplantyp som flygs på FlygS, i en nära framtid, är i skrivande stund inte beslutat.



SK 60 på plattan, den första i uppvisningsmålning.

Per Klementsson

Major

Stf C Flygskolan

Bilder: FlygS

Flottiljpoliser



Fl.polis Malte Lundqvist



Fl.polis Bertil Bruno avlöser Pelle Melkersson

1948 års riksdag beslutade att de militära vaktplutonerna skulle ersättas av en civilmilitär flottiljpolisorganisation med början hösten 1949.

Underrättelser från flygledningen, Ufl

Ufl gavs ut mellan 1947 och 1960 och hade till ändamål att förse flygvapnets personal med aktuella underrättelser rörande utvecklingen inom vårt eget och andra länders flygvapen samt att ytterligare förkovra personalens yrkeskunskap. Det ålåg flottiljchefen (motsvarande) att tillse att Ufl erhöll lämplig spridning inom förbandet.

I Ufl nr 4 1949 beskrivs den nya flottiljpolisorganisationen. 1948 års riksdag hade beslutat att de militära vaktplutonerna skulle ersättas av en civilmilitär flottiljpolisorganisation med början hösten 1949. Målet var att öka effektiviteten genom att i stor utsträckning lägga denna tjänst i händerna på specialutbildad fast anställd personal och dels minska flygvapnets fredsbehov av värnpliktiga.

Omorganisationen planerades ske med 3-4 flottiljer per år. Under 1949 genomfördes den nya organisationen på F 2, F 6, F 12 och F 13.

1951-52 infördes organisationen på F 17. Den fick uppgifter inom vakttjänst, hundtjänst samt brand- och räddningstjänst.

Antalet flottiljpoliser beräknades till 14 st, av vilka en, förste flottiljpolis med sergeants tjänsteklass i lönegrad Ca 16 och övriga med överfurirs tjänsteklass i Ca 14. Då flottiljpoliserna var i tjänstgöring hade de polisbefogenheter och skydd. De skall bära flygvapnets uniform med särskilt facktecken och polisemblem samt vara beväpnade med pistol eller kulsprutepistol.

De viktigaste uppgifterna för en flottiljpolis blir att i räddningstjänsten vara räddningsledare eller bemanning på räddningsbil, i brandtjänsten att vara brandbefäl eller bemanning på brandbil eller redskapsbil och i vakttjänsten att vara portvakt eller patrullerande post.

Vakt- och beredskapstjänsten vid en flottilj ordnades i huvudsak enligt följande:

Portvakt i vaktlokalen

En flottiljpolis dygnet runt med en värnpliktig som biträde.

Patrull

En flottiljpolis och en hund, vardagar utom lördagar kl 1800-0600, lördagar kl 1400 till måndagar kl 0800.

Räddningsbil och brandbil

Då flygning pågår (förberedes): Uppställda på (vid) flygfältet. Bemanning sammanlagt 3 flottiljpoliser, en flygtekniker och två värnpliktiga.

Under en period var en av flottiljpoliserna, en vapentekniker med tanke på ammunitionen i ett havererat flygplan.

Under övrig tid: uppställda i beredskapsbyggnaden (brandstationen). Bemanning två flottiljpoliser, övriga som ovan.

Beredskapsbil (slangar, stegar mm)

Under verkstadsarbetstid: 9 man ur avd VI. Uppställd vid flygverkstaden.

Under övrig tid: 6 värnpliktiga ur daghavande division. Uppställd vid daghavande division eller beredskapsbyggnaden.

Flottiljpoliserna ersättes vid behov med trupp-utbildare (överfurirer, furirer eller korpraler) och flygtekniker med hjälptekniker (furir).

Bemanningen på beredskapsbilen (utom personal ur avd VI) avses även vara vaktberedskap för mottagning av flygplan utom ordinarie flygövningstid.

Tjänstgöringstid

Enligt det exempel på passföredelning av personalbehovet, blir den sammanlagda tjänstgöringstiden ca 58 timmar per man och vecka, motsvarande en genomsnittlig effektiv tjänstgöringstid av ca 46 timmar. Härvid har beredskapstjänst (passiv tjänstgöring) räknats som halv effektiv tjänst. Normalt skulle en flottiljpolis komma att tjänstgöra varannan dag (var tredje söndag) och ha lördag-söndag ledig var tredje vecka.

Utbildning

Utbildningen av de blivande flottiljpoliserna omfattar brand- och räddningstjänst, polistjänst och hundtjänst och var 1949 förlagd till respektive F 13 och civila brandkårer, statens polisskola och arméhundskolan. Till flottiljpolisutbildningen har nu uttagit 56 elever, av vilka 34 överfurirer, 20 furirer och 2 brandförmän.

Befattningarna besattes i huvudsak av tidigare trupp-utbildare som ju redan hade viss erfarenhet av verksamheten.

Vid varje flottilj leddes verksamheten av en 1. flottiljpolis med underofficers tjänsteställning. Förste flottiljpolisen hade sin expedition på andra våningen av beredskapskasernen. Den förste vid F 17 med denna uppgift hette Sven-Erik Fahlén och kom från F 4.

Vakttjänsten

Vakttjänsten bedrevs i huvudsak från vaktlokalen förutom den verksamhet som bedrevs av patrullerande flottiljpolis.



Fl.polis Ossian Svensson

Under de första åren användes även vaktlokalens arrester flitigt och det var inte ovanligt att såväl de normala arresterna som "fyllecellen" var upptagna.

Under tider med stora värnpliktsomgångar och permission i uniform kunde det bli hämtning på olika krogar och dansställen.

Arresterna skulle låsas upp och arrestanterna övervakas vid toalettbesök vilket medförde att en flottiljpolis under dagtid patrullerade och var i det närmaste låst för denna uppgift.

Speciellt besvärligt vara det att övervaka befäl, främst underbefäl och underofficerare, som kunde ådömas arreststraff på den tiden. Efter hand förändrades arreststraffen till att bli kasernförbud och denna förändring medförde

naturligtvis stora lättnader för främst portvakten.

Patrullerande flottiljpolis hade till uppgift att avpatrullera hela kasernområdet under tider när ordinarie tjänst inte bedrevs. När arbetstidsregleringen infördes 1963 fanns inte längre möjligheter att ha fyra flottiljpoliser i tjänst.

Uppgiften som patrullerande flottiljpolis rationaliserades bort och den uppgiften lades nu i stället på vpl i beredskapsstyrkan.

Beredskapsstyrkans storlek var som mest 20 vpl och två av dessa patrullerade. Stämpelur infördes för att man skulle kunna kontrollera att de vpl patrullerande posterna besökte alla viktigare platser.

I början av 80-talet var man efter många och kraftfulla invändningar, mögen för att låta specialutbildade vpl vaktmän överta sysslorna som portvakt och patrullerande post.

En flottiljpolis tjänstgjorde som vaktchef. Befattningen vaktchef ändrades sedermera till bevakningschef.

Militärpolis

Militärpolisen var en separat organisation och fanns inte på F 17. Samarbete förekom med militärpolis och civil polis vid exv trafikdirigering utanför flottiljen.

Olle Jensen minns från sommaren 1959

Två veckor ledigt och sedan var det dags för F 17. De första personerna mötte jag förstås redan i vakten och det var de två storväxta flottiljpoliserna Lundström och Christiansson.

Från att ha varit elev på Ljungbyhed med ett inlärt beteende av något slags underdånighet var man nu plötsligt underbefälskollega. Lite nytt och osäkert från början men man vande sig snabbt. Senare satt vi många kvällar på "markan" och spelade kort tillsammans, tekniker, flottiljpoliser, fältflygare och navigatörer. Vi nya killar bodde ju inom området och markan blev lite av vårt andra hem.

Ny räddnings och bevakningsorganisation

1988 blev Kn Ivan Ingvarsson, F 17, Kn Sören Westerlund, F 14 och Kn Kent Björk, F 7 utsedda av Flygstaben att se över både räddnings- och bevakningstjänsten inom FV.

De fick de resurser de begärde och tog fram förslag, som blev till ledstjärnor för båda tjänsterna. Det blev både förändrad utbildning och ny utrustning.

Som kuriosita kallades de tre för "valpstallet" av många bland kollegorna, även om de inte var de yngsta.

Perioden 1988 - 1997 var det en stor förändring av räddnings och bevakningstjänsten inom FV och det var dessa tre som grundlade hela denna nya utveckling.

F 17 var först med de förändringar som blev till inom de nya arbetsscheman för både befäl och vpl. För vpl började det med en utbildningsvecka, en tjänstgöringsvecka och sedan en ledig vecka. Befälen planerades utifrån detta.

Övriga flottiljer följde efter detta upplägg och planerade efter de förutsättningar man hade vid resp flottilj.

Flottiljpolisorganisationen med polismans rättigheter upphörde 1983 och ersattes av en organisation med räddningsledare och bevakningschef. Organisationen ändrades igen 1994 då räddningsledaren ersattes av en insatsledare. Räddnings-/insatsledare är numera civila. 2001 övergick man till att anställa civila räddningsmän samt civilt vaktbolag, som sköter kontrollen av in- och utpassering vid vakten.

Sammanställt av Bengt A Andersson

Grundtext från UFL och
www.f21-oldfirefighters.se

Uppdaterad för F 17 av Ivan Ingvarsson och Åke Olsson

Närhet ökar effekten



Arbetet i stridsledningscentralen följdes med stort intresse av de båda divisionscheferna.
Foto Jimmie Adamsson/Försvarmakten

Gemensamma insatser mellan försvarsgrenarna är ett område där stora steg tagits de senaste åren. För marinen och flygvapnets del är samordnad sjömålsstrid ett sådant område.

Försvarmakten är i början av en tillväxtfas och blir hela tiden bättre. Gemensamma insatser mellan försvarsgrenarna är ett område där stora steg tagits de senaste åren. För marinen och flygvapnets del är samordnad sjömålsstrid ett sådant och detta var ett av ämnena när chefer ur F 17, Blekinge flygflottilj, följde med korvetten HMS Nyköping under en dag till sjöss.



HMS Nyköping är en av fem Visbykorvetter.
Foto: Tredje helikopterskvadronen / Försvarmakten

Snabbare och bättre

Vädret denna dag är typiskt för november, grått och disigt. När korvetten passerar den skyddande skärgården märks en kännbar sjögång. Förutom chefen för F 17, överste Tommy Petersson finns cheferna för flygflottiljens båda stridsflygdivisioner ombord. Under dagen får man möjlighet att följa hur det fungerar på en korvett under en samövning med JAS 39 Gripen.

— Ett av syftena med dagen är att bredda våra respektive kunskaper inom samordnad sjömålsstrid och göra dessa insatser snabbare och bättre, berättar Thomas Zimmerman som är fartygschef på HMS Nyköping.

Samordnad sjömålsstrid är när marinens ytstridsfartyg och flygvapnets JAS 39 Gripen gemensamt bekämpar en angripare med sjömålsrobot. Utmaningarna är flera och tidsynkronisering avgörande. Inte minst är

sammanställningen av positionen för det mål som ska bekämpas både komplex som tidskritisk.

Närhet ger styrka

För marinen har sjömålsstrid alltid varit central i ytstridsfartygens förmågor och är något som både övas ofta och under svåra förhållanden.

— Även för flygvapnet har sjömålsstrid blivit allt viktigare att öva under de senaste åren, säger Joakim Rasmuson som är chef för 171:a stridsflygdivisionen.

Marinen i Karlskrona och F 17 ligger bara 25 kilometer ifrån varandra och övar ofta

tillsammans. Förbanden använder samma övningsområden i Hanöbukten vilket gör det enkelt att både genomföra såväl små och större samövningsmoment. Robert Krznaric som är chef för 172:a stridsflygdivisionen bekräftar den bilden:

— Det korta avståndet mellan våra förband ger många fördelar förutom enkelheten att samöva. Genom att jag känner kollegorna i marinen väl, blir det också enklare att lyfta luren eller träffas och diskutera såväl stora saker som detaljer.

Text: Jimmie Adamsson / Försvarsmakten



En prototyp JAS 39E med fyra Robot 15F

Foto Saab

Robotsystem 15

Robotsystem 15 (RBS 15), är en Saab-tillverkad sjömålsrobot avsedd att slå ut ytfartyg. Roboten infördes på 1980-talet på torpedbåtarna i Norrköping-klassen. Den modifierades i slutet av 1990-talet till den förbättrade versionen Mk.II. Under 2000-talet uppgraderades systemet ännu en gång till version Mk 3. Robot 15 använder aktiv radar för att hitta sitt mål och har en räckvidd på 200 kilometer. Roboten utgör huvudbestyckning på svenska korvetter av Stockholm-, Göteborg- och Visby-klass. Robot 15 utgjorde också huvudbestyckning på svenska robotbåtar av Norrköping-klass. Robot 15 finns även i en luftburen version (Robot 15F beställd i juni 1982) avsedd för svenska flygvapnet.

RB 15 MK.3+ & RB 15 F-ER är beställda i mars 2017 med förbättrad radar, målsökning, längre räckvidd och lägre vikt. Den kommer kunna slå ut en rad olika sjö- och landmål. Leverans är planerad mellan 2017 och 2026. Systemen kommer att vara operativa från mitten av 2020-talet och bäras av korvetter av Visbyklassen och Gripen E.

Hultsfredsbasen, upp som en sol och ner som en pannkaka!



Bataljonschefen Christer Falk (stående) informerar MBS och Fobef 18 om krigsförbandsövningen.

Christer Falk, f.d. stabschef vid F 17 och den siste chefen för 175:e basbataljonen, för oss med på en Hultsfreds- Ålem odyssey, ur minnenas kavalkad.

Förändrade Hotbilden.

Försvarsberedningens rapport, som lades fram i maj 2019 till regeringen, visar att hotbilden militärt och civilt under senare tid, har förändrats och ökat som följd av händelser och skeenden i vårt närområde. Av det skälet ger statsmakten i sin budget ökade satsningar på försvaret.

Det är nu 20 år sedan jag trädde in i "pensionärlivet", och jag tänker osökt på hur situationen var vid det tillfället. Då var den politiska uppfattningen att inget hot mot Sverige fanns under överskådlig framtid, och vi drevs in i en försvarsavveckling som inte

skådats sedan 1925! Så här i efterhand kan man fundera på om det var politiskt ansvarsfullt? Men nu, är det andra tider och återuppbyggnad som gäller!

För Flygvapnets del nämns, som jag uppfattar det, ett visst återuppbyggnadsbehov av vårt flygbassystem. Då förs mina tankar osökt tillbaka till den tid, då jag hade förmånen att tillsammans med ett härligt och kreativt gäng yrkesofficerare och fast anställda civila medarbetare, få leda och utveckla en av F 17:s basbataljoner, nämligen 175:e basbataljonen. Huvudbasen låg i Hultsfred och sidobasen i Ålem.

Detta är min berättelse, som jag erinrar mig från tiden som bataljonschef på Hultsfreds-basen. Den varade från senare delen av 1980-talet tills nedläggningen 1997, och som händelsemässigt återspeglar sig i ovanstående artikelrubrik.

Mitt fokus kommer att ligga på minnen från utvecklingsarbetet, såväl som några större övningar. Krigsförbandsövningen (KFÖ)1994 och händelsen med ny rekognosering 1995, i syfte att tidigarelägga en utbyggnad till Bas-90 ses som de viktigaste milstolparna. Ridån går ner och avslutas i en antiklimax då basen, på förslag från Flygkommando Syd (FKS) avvecklas 1997.

Kort historik.

Vi befinner oss i Norra Kalmar län där området Hultsfreds Slätt utgjorde exercis-platsen för Hultsfredsbataljonen, som under Indelningsverkets tid ingick i Calmar Regemente. Enligt Smålands Militärhistoriska Sällskap har Wilhelm Moberg gjort platsen till landets mest kända övningsplats! Här exacerade nämligen Raskens! Även Astrid Lindgren lär ha bidragit till platsens uppmärksamhet när hon lät Emil i Lönneberga understundom hamna här och leva loppa!

I närliggande område inköptes 1941 mark, mitt under andra världskriget, för anläggande av ett krigsflygfält, Fält 37 i Hultsfred. Fältet blev användbart att operera ifrån redan 1942. Hultsfreds sidobas Ålem, Fält 83, byggdes som krigsflygplats 1962. Här utgörs start- och landningsbanan av en breddad och förstärkt beläggning på väg E 22, ca 3 mil norr om Kalmar.

Basbataljonen.

Flygvapnets basbataljoner var skräddarsydda underhållsförband, som efter mobilisering snabbt skulle möjliggöra att från krigsbaserna genomföra operationer med våra flygförband. Man kan säga att delar av fredsflottiljen efter mobilisering ”flyttade ut i skogen”, där det i stället växte upp ”krigsflottiljer”. Syftet var att snabbt kunna sprida ut våra flygförband för att minska sårbarheten i händelse av ett angrepp.

Det var också utomordentligt viktigt att vi kunde försvara basen mot fientligt anfall.

Så var det också för Hultsfredsbasen, som bemannades med en basbataljon. Den producerades i fred av F 17 under basenhetens huvudmannaskap.

Merparten av basens befattningshavare och nyckelpersonal inom basledning, flygledningen och kompaniledningarna utgjordes av yrkesofficerare och civila tjänstemän, som i fred tjänstgjorde på F 17.

Basen bemannades också i fred under hela året av två fast anställda yrkesofficerare och ett antal värnpliktiga, som ingick i bastroppen.

Det innebar att vi på F 17 tjänstgörande med krigsplacering i bataljonen med jämna mellanrum besökte basen och sidobasen i Ålem för att hålla oss uppdaterade på läget. Förändringar i basens och sidobasens infrastruktur, materiel, byggnadsbestånd och logistik av viktigare slag, var varje chefs ansvar att på plats känna till.

Hultsfredsbasens uppgifter.

Huvuduppgiften var att som Ordinarie bas (O-bas) betjäna J 35 Draken och som Tillfällig bas (T-bas) betjäna AJ 37 Viggen.

Basen var utbyggd i ett Bas-60 koncept, som byggde på, att man skulle ha möjlighet att gruppera flygplanen ganska långt från själva banan, när de inte var i luften. Det var för att eliminera verkan av mindre kärnladdningar som eventuellt motståndaren skulle kunna använda för att bekämpa centrala delar av basen, inklusive start-och landningsbanan. Kommandocentralen (KC) varifrån flygplanen leddes var i en bunker medan bascentralen (BasC) var inrymd i en barack på behörigt avstånd i utkanten av basområdet, som till ytan var ca 5x6 km. I övrigt fanns ett flertal byggnader av skiftande standard avsedda för vår verksamhet inom området.

Runt själva banan fanns fyra fasta värnkanoner, som betjänades av hemvärnet. För att bekämpa fientligt flyg ingick ett luftvärnsförband ur armén, som grupperats på höjderna runt basen.

Hultsfredsbasen lydde under Försvansområde 18 (Fo 18) när det gällde försvaret av basen, och vi var ett högprioriterat förband. En armébataljon med granatkastarkompani hade uppgift att skydda oss tillsammans med Hemvärnet.

I basen ingick vårt eget markförsvarskompani som grupperades som en "igelkott" runt vårt basområde. Uppgiften var att med flygbasjägare och närskyddssoldater skydda basbataljonens och flygförbandens verksamhet.

Flygvapnet i 1992 års försvarsbeslut.

I tidningen Flygvapen nytt nr 2/92 kan man läsa: "Riksdagen fattade den 3 juni beslut om totalförsvarets utveckling under perioden 1992-1997. Beträffande Flygvapnet och flygstridskrafterna är det riksdagens mening att dessa under överskådlig tid kommer att spela en avgörande roll i det svenska försvarets samlade, krigsavhållande förmåga. Skälet till detta är "det nordiska områdets strategiska betydelse, stormakternas betydande luftoperativa förmåga och det svenska territoriets stora yta."

Vidare kan man läsa i artikeln: "Flygstridskrafternas förmåga till hög initialeffekt skall bibehållas och uthålligheten så långt det är möjligt förbättras. Antalet basbataljoner anpassas till antalet flygdivisioner. Nuvarande 30 basbataljoner reduceras därför för att vara 24 år 1997. En inriktning bör vidare vara att utbyggnad av flygbassystemet Bas-90 fortsätter."

Så var den försvarspolitiska bakgrunden!

Övning Samverkan-92.

Detta blev den största flygövningen på många år. Den genomfördes i mitten av mars i södra Sverige. Hultsfreds bataljonen deltog tillsammans med ytterligare 14 basbataljoner. Övningen varade 3 dygn i sträck och vi var bemannade i tillämpliga delar med ordinarie ledningspersonal. Jag erinrar mig att vi deltog i övningen med stort intresse. Under övningen fick vi bl.a. personligt besök av dåvarande CFV (Chef för Flygvapnet), generallöjtnant Lars-Erik Englund.

Det visade sig att i allt väsentligt fungerade vår bas väl och vi fick mycket fina vitsord av dåvarande Chefen Flygkommando Syd för vårt agerande.



CFV general Lars-Erik Englund anländer med Sk 60 och inspekterar övningen.

Övningen Samverkan-92 blev en katalysator för oss, att utveckla tidigare idéer om att i egen regi bygga ut basen i ett "Minibas-90" koncept. Det gick ut på att vi i den norra delen av bansystemet skulle koppla ihop detta med delar av befintligt vägsystem och därmed skapa en förbättrad infrastruktur och därmed ökad rörlighet då flygplanen lättare i mer ostörd miljö kunde klargöras för nya uppdrag. Arbetet skulle utföras av vårt eget Flygfältsarbetskompani. Vi insåg också att en annan viktig uppgift för nyss nämnda kompani, var att bygga ut vägsystem och grupperingsplatser för basens luftvärnsförband.

Krigsförbandsövningen (KFÖ) 1994.

Efter något år av förberedelser var det så dags för basens stora Krigsförbandsövning. En övning av denna storlek hade vi inte genomfört på 18 år, så det var med stor spänning vi såg fram mot detta tillfälle. Efter ett 14-dagars genomfört förbandsskede med huvuddelen av befälet, startade så den mer tillämpade delen med en mobiliseringsövning. Från olika håll i Svea Rike anlände nu ytterligare personal och hundar till sina bestämda mobiliseringsplatser där de inmönstrade, utrustades och skickades till sina respektive förbands grupperingsplatser. Det gick snabbt och smidigt. Vår verksamhet följdes också av massmedia, som resulterade i

radiosändningar och stora tidningsartiklar.” Flygvapnet storövar i Hultsfred”, kunde man läsa i Vimmerby Tidning den 19 april.

När detta skede var klart bestod bataljonen av 880 man, (vilket var en bra bit över hälften av bataljonens totalstyrka) 35 hundar och ca 175 fordon av olika slag. Hemvärnsförband ur Fo 18 deltog också som skydd under vårt mobiliseringsskede. Det var fascinerade att följa hur förbandet formligen växte upp både i Hultsfred och Ålem! Det blev en ”krigsflottilj!”

Nu hade vi några intensiva dagar på oss att trimma organisationen innan det verkliga ”eldprovet” skulle komma bestående av tre dygns kontinuerlig övning.



Den fältmässiga duschen inspekteras.

Stämningen var hög och vi hade ett fantastiskt vårväder. En utomordentligt bra dokumentation om verksamheten inom förbandet arbetade vår personalgrupp fram genom att besöka och intervjua ett stort antal bataljonsmedlemmar. Samtalen nedtecknades och tillsammans med ett stort bildmaterial distribuerades det i två bataljonsskrifter med namnet ”Fagerhultaren”, som delades ut till bataljonens personal. Originalutgåvan finns nu på F 17:s museum.

Flygfältsarbetskompaniet tog sig an uppgiften att bygga väg och fortifikatoriska grupperingsplatser för vårt luftvärnsförband. Stationskompaniet hanterade nu sina planer att serva flygförbanden och de rörliga klargörings-tropparna rekognoserade olika vägar att snabbt ta sig fram på. I Bascentralen färdigställdes

lägestabläer och förbereddes samverkansbehov. I Kommandocentralen klarades flygplansläget m.m. ut. Stabskompaniets sambandsuppbyggnad kontrollerades. Underhållskompaniets förnödenhetsförsörjning arbetades upp. Markförsvarskompaniet hade nu grupperats som en ”igelkott” runt basen. Skydds-kompaniet jobbade med sina uppgifter med bl.a. röjning av oexploderad ammunition. Överallt upplevde jag att det hände saker!



Bataljonschefen och ställföreträdaren major Leif Possung (t.v.) leder verksamheten.

På sidobasen Ålem pågick också stora förberedelser. Sidobasen är en miniatyr av huvudbasen med många samstämmiga funktioner. Ett kapitel för sig är landningsbanan, som i detta fallet är den långa rakan på väg E 22, norr om Ålems samhälle. Efter ett års planlägningsarbete tillsammans med olika myndigheter skall Vägverket stänga denna del av E 22 under de tre dygn våra flygförband kommer att starta och landa där. Detta medförde särskilda säkerhetsåtgärder.

Så var det start för tre dygns intensiv övning. ”Nu har övningen kommit igång. Full fart i skogen när 882 man och 35 hundar övas”, kunde man läsa i Vimmerby Tidning den 23 april. ”Krigsmålade soldater gömmer sig i buskarna”, var rubriken på Hultsfredssidan i någon av Smålandstidningarna den 23 april.” I ytterligare ett tidningsurklipp från den 23 april kan man läsa: ”Flygvapnet tog över E 22, flygrakan blev landningsplats när militären tog över.



Pressklipp från övningen

Intresset för övningen var stor. Vi fick besök av bl.a. militärbefälhavaren i Södra Militärområdet generallöjtnant Ove Wiktorin och försvarsområdesbefälhavaren överste Birger Jägtoft. Inga allvarliga incidenter inträffade under övningen utan vi kunde något trötta men nöjda avsluta den med gott resultat. Hultsfredsbasen med dess sidobas Ålem var nu ett mycket vassare förband!



MBS och Fobef följer övningen

Avrustningen löpte perfekt och alla i övningen deltagande kunde med gott samvete resa hem och fira Valborg.

Järtecknet

Basen utsågs av CFV att ingå i ett försök med flygplansskydd. Byggnadsprototypen uppför-

des 1995, men i samband med slutarbetena skedde något som resulterade i att byggnaden övertändes och brann ned till grunden.

I Vimmerby Tidning kunde man fredagen den 2 juni -95 läsa: "Militär hangar totalförstörd." Av innehållet framgick brandhändelsen, som var illustrerad med en bild över den kraftiga rökutvecklingen.

Var detta männe ett järtecken, som skulle visa sig förbåda basens egna ragnarök?

Rekognosering för Bas-90 utbyggnad 1995.

Under 1995 genomfördes en stor rekognosering ledd av Fortifikationsverket med bl.a. deltagare från Flygstaben, Södra Flygkommandostaben, Vägverket och vi själva. Det planerades in två kortbanor och platser för nya fortifikatoriska anläggningar för kommandocentral, bascentral och flygförarförläggning.

Själv var jag uppe i Jönköping under året och deltog i Vägverkets nya vägplanering för Hultsfredsområdet.

Övning Samverkan-96.

Under september månad 1996 deltar vi i tillämpliga delar med vår ledningspersonal i den då försvarsgemensamma ledningsövningen Samverkan -96. För vår del samverkade vi bl.a. med ett Luftvärns-robotförband från LV4 i Ystad, som fått uppgifter att skydda Hultsfredsbasen. Resultatet visade att det fanns ypperliga grupperingsplatser för dem.

Allt tycktes nu gå vår väg och inte visste vi då att detta var den sista övningen överhuvud taget som Hultsfredsbasen deltog i.

Epilog.

I den nu accelererande svenska försvarsavvecklingen drabbades vi, av det dystra nedläggningsbeslutet och hela förbandet avvecklades med början 1997.

Men vi föll med flaggan i topp!

Text: Övlt mst Christer Falk

Foto: Fotograf Gösta Bolander

Att flyga helikopter i dåligt väder



Kraftledningar är ett ständigt hot vid lågflygning.

Att ingå i en besättning som skall kunna undsätta en annan person i nöd innebär att du ibland får flyga i extrema väder. Du skall kunna framföra maskinen i dålig sikt men ändå veta att det du gör är rätt och att du flyger din maskin på ett sådant sätt att du kan undsätta en person på ett säkert sätt utan att riskera din besättning.

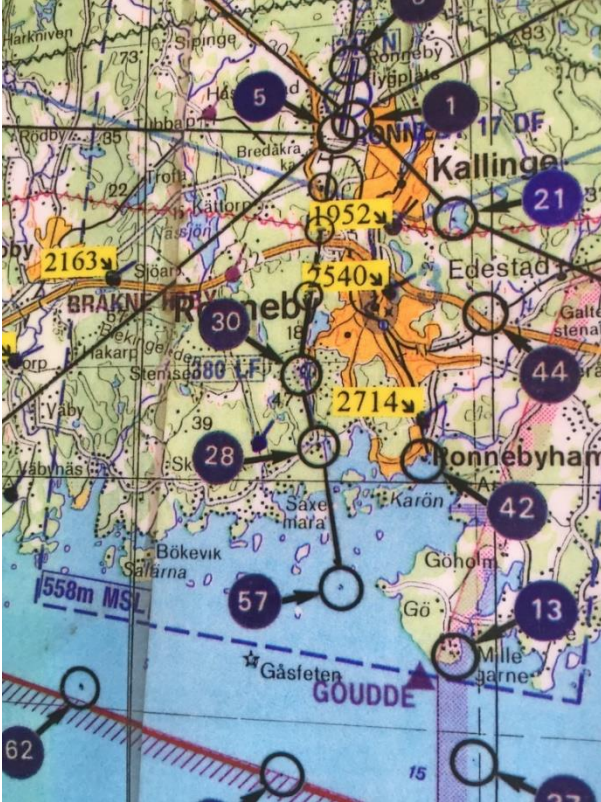
Under min tid på helikopter flög vi i alla väder utom ett och det var i isbildning. Detta p.g.a. att om rotorn blev nedisad så kunde den brytas sönder.

Innan start inhämtade vi en väderprognos och var det då is i molnen så skulle vi inte flyga i det området där det rådde. Våra väderminima var att vi fick flyga ner till 500 fot över marken och inte närmare är 8 km från närmaste hinder under instrument förhållande. Vad gör man då om det var is i molnen, jo, vi hade lagt ut rutter för att krypa längst med marken och där på ett säkert sätt navigera sig fram.

Från Ronneby fanns det sju stycken rekade rutter att använda, dessa hade vi flugit under dagar och kontrollerat att det inte fanns några hinder, eller var hindren var. (se karta) Från Visby hade vi också en rutt österut.

Dessa rutter fanns inprogrammerade i vår nav data på HPK 10 som hette Ramsen. Det var bara att välja önskad rutt och så ge oss iväg. I dagens moderna helikoptrar har man ett kartsystem som är bättre och där man lätt kan följa terrängen, man kan även flyga på kameror som är monterade på maskinen. Även kartan speglas upp på skärmar som gör att det är lättare att

navigera. Sikten kunde ibland vara mycket dålig, men du fick inte flyga fortare än att du skulle kunna stanna på halva siktavståndet. Dvs om sikten var 500 m så skulle du kunna stanna på 250 m.



Utflygningsrutter från F 17

En sådan låg rutt var den som gick rakt söderut från Ronneby. Där kröp vi efter banbörjan 01 söderut längst dalgångar men vid Sörby fanns det ett antal kraftledningar. Nu kom det två alternativ på hur man skulle ta sig förbi en sådan ledning. Aningen gick man över eller under. Det säkraste var under och då gällde det att veta att höjden från marken till ledningen medgav hovring under. Man kröp sedan så lågt man vågade sakta under ledningen. Valde man istället att gå över så måste man veta att när man var som högst så fick man inte tappa ledningen och gå in i moln. Man gjorde då på följande vis. PF (Pilot Flying) som satt på höger sida vände helikoptern men sin bredsida mot ledningen så nära en stolpe som möjligt och max så långt ifrån så att man inte tappade kontakt med stolpen och sen så steg man uppåt. När man så

var uppe så gick man sakta över ledningen samtidigt som man vred helikoptern 180 grader för att kunna gå ner på andra sidan med fortsatt kontakt med stolpen. Väl nere gick man åt sidan så att man kunde vrida upp maskinen och fortsätta sin navigering.

Ett exempel på ett uppdrag var när det kom in ett larm om en nödsändare som stod och tjöt söder om Ulricehamn. Vädret i området var marknära moln och dålig sikt. Flygningen till området skedde i dåligt väder i moln. Först gick man fram till plats över nödsändaren på höjd för att få en position. Denna visade sig vara i den sydvästra delen av sjön Åsunden. Vi hade utarbetat en taktik för nergång över en sjö, sjön måste då vara 5 km lång och 1,5 km bred. Sjön Åsunden innehöll dessa kriterier för nergång. Väl framme vid sjön kunde man påbörja en nedgång med hjälp av automatiken på ett säkert sätt. Föraren fick vattenkontakt på ca 100 fot då med träden bredvid delvis i moln och kunde fortsätta fram mot nödsändaren. Man kunde inte landa utan hovrade upp bredvid ett sjöflygplan vars nödsändare var aktiv. Via räddningscentralen kontaktades flygplanets ägare som kunde stänga av sändaren som av misstag gått igång.

I dag använder man samma lågflyrutter ut från F17 vid dåligt väder, enda skillnaden är att man nu inte går under kraftledningar med den stora helikopter 14. Man går också ut över havet i moln och gör sedan en nergång mot vattnet för att få kontakt och komma under moln till målet. Man kan även flyga i isbildnings förhållanden eftersom man har avisning på huvudrotor och stjärtrotor Även idag tränar man regelbundet vinschning mot båt och svåra mål. Ingen beredskap upprätthålls av försvaret, eftersom det sköts i dag av Sjöfartsverket. Dock har man kunskapen att genomföra uppdrag om så krävs. Under 2018 då det var en torr sommar genomfördes en stor mängd skogsbrandssläckning.

*Text och foto
Jan Landin*

Några minnen från F 17 av Evald Melander 93 år, del 2

Evald Melander tjänstgjorde som signalist på F 17 under B 3 och T 18 perioden. Evald var på besök på F 17 under flygdagen 2019 tillsammans med son och sonson. Evald har förmedlat några minnen till Bredåkrabladets läsare. Här kommer andra delen.

Flygning med B 3 till Kiruna

I samband med övningarna i Kiruna så var det en B 3:a som flög med markpersonal från F 17 till Kiruna men de fick bensinbrist och fick nödlanda några mil söder om Kiruna. De buklandade på slät mark med mycket snö och det blev endast mindre skador på B 3:an. Personalen var helt oskadad.

Så småningom reparerades B 3:an för de små skador som inträffat och de plogade upp en startbana och B 3:an flögs sedan från nödlandningsplatsen till Kiruna.



Uppvärmning av motorer

Foto SFF arkiv

När övningarna i Kiruna var slut så skulle B 3:an flygas tillbaka till F 17. Jag blev uttagen som signalist och vi startade från Kiruna den 3 mars. Vi skulle flyga till Luleå men det var landningsförbud när vi kom dit. Vi blev hänvisade till Kalix, ett krigsflygfält och väntade över där till den 5 mars.

Efter tankning var det svårt att starta flygplanet. Vi fäste ett rep i ett propellerblad och jag fick rycka i propellern. Så småningom fick vi igång motorn och vi flög till F 15. Efter tankning fortsatte vi till F 17. Flygtiden var sammanlagt 4 timmar och 45 minuter med ett flygplan i fullvärdigt skick.

Adjutanten till flottiljchefen

Adjutanten till flottiljchefen flög inte så ofta, bara några gånger per månad för att behålla flygtillägget. Vid ett tillfälle var jag utsedd till signalist för honom

Efter flygpasset och vid landningen flög han in väldigt flackt, gled fram mot landningsbanan och landade och när förbrukat halva landningsbanan drog han på full gas igen.

Samma sak upprepades igen, flack inflygning, gled fram över landningsbanan och han fick inte ner planet, drog på gas och upp igen.

Trafikledaren sa ”ni får en chans till, klarar ni inte av landningen då så får nu gå upp o lägga er i väntläge, för vi har flera plan som skall landa”.

Han frågade då mig, ”Vad gör jag för fel”?

Jo, jag kan leda dig in för landning sa jag men då får du göra precis som jag säger.

OK, sa han och vi flög in, inte i en flack inflygning utan på högre höjd och sedan när vi närmade oss landningsbanan så tog jag rikt-punkt lite innan landningsbanan och vi gick ner brantare och brantare och han lydde mig och när vi var strax innan banan så sa jag att nu tar du upp och vi klarade oss precis in några meter över staketet och han satte ner planet i början på landningsbanan, det gick perfekt.

Efteråt när vi steg ur planet så tog han mig i hand och tackade för hjälpen. Han hade nog inte klarat o landa om han inte lytt mig till punkt o pricka.

Felkopplade skevroder på T 18

Ett T 18 hade varit på flottiljverkstaden för stor översyn och skulle provflygas. Piloten en

löjtnant och jag tog plats i flygplanet. Vi startade på startbanan och precis när vi hade lättat så lutade höger vingspets ner mot marken och tog nästan i banan och sedan rätade flygplanet upp sig och vi kom upp i luften.

Då visade piloten mig att "titta här", sa han, "nu skevar jag höger och planet skevar mot vänster. Nu skevar jag åt vänster och planet skevar åt höger".

Efter bara en försiktig sväng runt fältet, landade vi igen och planet kom in för undersökning. Det visade sig att wirarna till skevrodren var felkopplade.

Vi hade tur att vingspetsen inte slog i marken vid starten.

Flyga T 18

Som signalist fick man ha checklista och kolla alla nya piloter som skulle flyga in sig på T 18. Man lärde sig från grunden och kollade till 100 procent alla piloter.

Efter en tid när alla var influgna så var man ute på navigerings-flygningar och sådant och vid ett tillfälle var vi på väg till F 17 och någonstans mellan Karlshamn och Ronneby så säger piloten, du, har du spakat en T 18 någon gång?



T 18 med borttagna motorkåpor. Foto F 17 arkiv

Nej, det har jag ju inte gjort sa jag. "Ja, men det kan du ju pröva för du är ju så duktig när det gäller hanteringen av flygplanet. Vi byter plats"!

Han kröp ner på durken och höll i spaken. Jag kröp fram från baksitsen, satte mig i förarstolen, tog över spakarna. Jag gjorde stigningar, jag gjorde plané, jag svängde höger, jag

svängde vänster och han tyckte jag var väldigt duktig och sa, "du kan ju flyga"!

Nåväl, jag tyckte detta var kul att få flyga men vi talade aldrig om det för befälen. Vi landade och allt hade gått bra. Nu kan detta berättas att sådant kunde hända på den tiden.

Raketskjutning i Kiruna

1948 mellan den 2 februari till den 3 mars var den divisionen jag tjänstgjorde på förlagd till Kiruna. Det var T 18 och B 18.

Uppgiften var att vi skulle ha raketskjutning. Det var Bofors till tillverkat och tagit fram raketer som skulle skjutas från flygplan.



T 18 med lätta raketer

Foto F 17 arkiv

Vi startade upp och var laddade med raketer. Det hade uttalats att raketerna kunde explodera och skada flygplanet men det fungerade bra och vi sköt raketer hela dagarna.

Vid ett tillfälle skulle vi vara på hög höjd och stark kyla. Vi hade syrgasmasker på och vi skulle flyga två timmar o trekvart eller något sådant.

Vi märkte så småningom att syrgasen började ta slut. Det var 34 grader kallt i luften och plötsligt fick jag se att föraren hade nickat till med huvudet. Det verkade som han hade somnat. Jag slog med handen på hans lår och då vaknade han till. "Oj, oj, vi måste ner o få syre, syrgasen är slut".

Han dök ner med full fart till lägre höjd och när vi var nere på 2000 meter så tog han upp planet och vi landade.

Text summerad av Bengt A Andersson efter underlag från Evald Melander.



Ulf Alderlöf och J 35 Draken

Foto flygplan Sven Stridsberg

”Vi har tre platser sa han och du får den ena om du vill”

Till F 17

Jag kom till F17 som Fältflygare april 1968, placerad på 1 div under löjtnant Nils Lindhs ledning, avslutade A 32 flygning december 1975, då på 3 div under Nisse Guls (Nils Staffas) ledning. Genomförde, TIS, GFSU och FFSU fram till december 1975, då A 32 epoken tog slut efter 7,5 års flygning på A 32.

Tanken var efter beslutet att lägga ned A 32 verksamheten att 3 div personal skulle skola om till J 35, men efter försvarsbeslut 1972 skulle det bara finnas två divisioner J 35 mot tidigare 3 divisioner. Detta innebar att kvarvarande personal fick söka sig till andra förband. Självt var det tänkt att jag skulle till F 7. De två J 35 divisionerna som fanns hade kommit från nedlagda F 3 och F 18.

Flyga 35

En dag på hösten 1975 var jag på väg till 1 div och i trappan mötte jag flygchefen som då var ”Libas”, Herbert Lindblom.

Han stannade mig och jag fick frågan om jag ville flyga in mig på J 35, ”vi har tre platser sa han och du får den ena om du vill”. Jag har nog aldrig svarat ”JA” på en fråga så fort som då.

Inskolning

Detta blev starten på inskolning på 35 systemet med start i januari 1976, på 1 div under ledning av ”stor” Uffe Hansson, en division som jag stortrivdes på. Nu skulle jag lära mig en ny flygplanstyp och system, jag skulle gå från att bli **jagad** till att **jaga**!

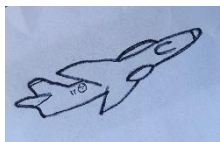
Inflygningen gick bra och jag lärde mig systemet relativt fort under ledning av många duktiga kamrater på divisionen. Jag upplevde samtidigt en total nytändning på flygandet!

Att flyga J 35 mot A 32 fick jag lära mig ordentligt, det var inte bara att svänga till ”buffeting”, detta existerade inte på 35an, för då hamnade man i superstall istället. Man fick också hålla koll på farten för annars blev det lätt överljudsart! När man väl lärt sig prestanda och manövrering så gick det bra, jag njöt av varje pass, ett mycket trevligt flygplan att flyga, bara man höll koll på bränslemätarna!

Jag fick nöjet att flyga J 35 fram till 1984, sista tiden på F 10 då F 17 skolat om till JA 37.

Nedtecknat efter drygt 40 år av

Ulf Alderlöf



START I FLYGPLAN - LANDNING I FALLSKÄRM



Räddning ur flygplan.

För två år sedan skrev vi här i tidningen om de totalt 43 man ur F 17 som har förolyckats i flygtjänsten sedan år 1944. Det har inträffat ett antal allvarliga haverier utöver detta, främst under start- och landning, där dock besättningarna har klarat sig relativt helskinnade. Det har också varit 12 haveritillfällen med totalt 19 besättningsmän som har räddat sig i fallskärm. Unikt är att samtliga av dessa har skjutit ut sig med katapult/raketstol, d v s inga manuella ut-hopp på F 17!

Förutom transportflygplanen och J 28 "Vampire" så har samtliga jetflygplan i FV haft katapultstolar (senare raketstolar). Propellerflygplanen hade inte katapult-stolar, förutom SAAB 21 där det var helt nödvändigt p g a den skjutande propellern. Även versionerna SAAB B 18B och T 18B utrustades efter 1948 med katapultstolar eftersom det hade visat sig mycket svårt att hoppa manuellt ur fpl 18.

Fallskärm – en livboj i luften

Det första fallskärms hoppet gjordes från luftballong redan år 1797, sedan följde en utveckling med hoppning med olika fallskärmstyper under hela 1800-talet. Det var dels civila uppvisningar för publik, dels övnings- och räddningshopp från militära observationsballonger. De senare användes främst för spaning och artillerieldledning, dessa kunde förstås råka ut för fientlig beskjutning. Det första hoppet i Sverige var 1890 och första livräddande hopp gjordes 7 juli 1926. De första militära luftstriderna mellan flygplan var som bekant under 1.vk då man i viss omfattning utrustade piloterna med räddningsskärmar. En allmän uppfattning då var dock att det var "osportsligt" med fallskärmar i strids-flygplan, man misstänkte kanske att någon skulle "fega ur" och rädda sig själv vid fiendekontakt?!

Statistiken över antalet fallskärms hopp ur störtande fpl är något osäker, men för svensk del handlar det om cirka 640 personer. Flertalet är personal ur Försvaret, men ett 20-tal är civila, främst segelflygare, kartverkets flygavdelning, ett postflygplan och ytterligare några. Något mer än 100 av dessa räddningsförsök misslyckades tyvärr av olika skäl. Det handlar om för låg höjd, felfunktion på stol eller fallskärm, kollision med eget fpl, drunkning mm.



Marinflygaren Einar Christell landar efter uppvisningshopp på Gärdet i Stockholm i augusti 1926.

Fallskärmen som livräddare, taktiskt vapen och som sport.

Med början under 2.vk utbildades jägarförband som nyttjade fallskärmar för att komma bakom fiendens linjer, i många fall fälldes även tyngre stridsutrustning.

I Sverige har vi fallskärmsjägarförband sedan 1952. Fallskärms hoppning som sport är stort i delar av världen, enbart i Sverige finns mer än 1300 aktiva hoppare. Det arrangeras tävlingar upp till VM nivå.

I FV fanns tidigare en viss skepsis mot sporthoppning, vissa betraktade det som "lek med säkerhetsmateriel". Denna syn har förändrats under de senaste årtiondena, bl a sedan dåvarande ÖB Owe Wiktorin själv började med sporthoppning. Ofarligt är det

dock inte, det blev extra påtagligt vid den tragiska olyckan i Umeå sommaren 2019 då 9 personer omkom då deras specialinredda flygmaskin störtade från hög höjd. Det är en bitter ironi att ingen ombord kunde rädda sig trots att samtliga hade fallskärmar påtagna och endast piloten var fastspänd.



Katapultstolar eftermonterades i fpl typ B 18B och T 18B, ff stolen till vänster, signalistens stol upphissad.

Personal ur F 17 som räddat sig i fallskärm.
Här följer en kronologisk inventering av de 12 tillfällen då nitton F 17 flygare startat i flygplan, men landat i fallskärmar.

Torsdagen 11 september 1952, fpl typ T 18B uthopp över Bornholm. Ff Lt Stellan Reinodt och Sig Sg Arne Eriksson. Ett spektakulärt haveri där det mesta gick snett och uthoppet skedde över Danmark. F 17 deltog i en övning där bl a anfall mot sjömål utanför Oxelösund ingick. Det havererade fpl ("blå Cesar") ingick i en av två 4-grupper tillfälligt baserade på F 12 Kalmar. Starten skedde strax efter kl 2000, anflygning på låg höjd via Arkösund där avsikten var att blå Cesar skulle bryta från för att fälla lysbomber åt verkansgrupperna. En kombination av väderproblem, elfel med tveksam funktion på kompasser och svårigheter att få pejlvärden gjorde att man inte hittade tillbaka till sin grupp och flög vilse. Då man

efter närmare 3,5 timmes flygtid och nästan slut på bränslet äntligen såg ljus på marken beslöt man sig för att hoppa. Fpl totalhavererade på norra delen av ön, Reinodt och Eriksson landade oskadade cirka 15 km från varandra.

Fredagen 26 augusti 1960, fpl typ A 32 Lansen som ingick i en 4-grupp. Motorstopp (FOD) vid akanskjutning på Bollömålet SW Karlskrona. Ff Fu S B Pettersson och Fnav Fu Leif Eriksson steg på överskottsfarten och sköt ut sig och landade utan problem i havet. De plockades strax upp av närliggande fiskebåtar.

Fredagen 18 november 1960, fpl typ A 32 som ingick i en grupp som sköt raketer mot Lindömålet S Listerby. Ff Lt Rolf Lindgren och Fnav Sg Erik Lundberg. På 800 m höjd fick fpl plötsligt motorstopp, även här steg ff på överskottsfarten. Möjligen hann han också göra ett misslyckat försök till återstart och fpl svängdes sedan ut mot havet. Ff och Fnav sköt ut sig och hamnade oskadade på land SW Listerby, Lundberg i ett träd.

Kuriosa; Haveriet skedde strax innan lunch, på em var det i vanlig ordning fredagsidrott. Efter lunchen påbörjades också intervjuer och insamling av fakta inför haveriutredningen. Fnav Lundberg var dock försvunnen, var han möjligen chockad och hade stuckit till skogs? Det visade sig i någon mån stämman, denna fredag var det lagt en orienteringsrunda utanför flottiljområdet. Lundberg var en pliktrogen underofficer av "den gamla stammen". Var det nu beordrat skogsorientering på dagsprogrammet så deltog man förstås i det!

Torsdagen 15 november 1962, fpl typ A 32 motorstopp (kompressorhaveri) under gruppflygning. Ff Öfu Kjell Dahlström och Fnav vpl Ronny Persson hoppade utan skador i närheten av Göljahult (15 km norr F 17). Fpl slog ned i skogsterräng.

Onsdagen 3 mars 1971, fpl typ A 32 kontrollflygning med urkopplade servon som resulterade i haveri. Ff Fk Robert Lestander och

Fnav Sg Jan Andersson hoppade utan skador och hamnade i närheten av Fågelmara där även fpl slog ned.

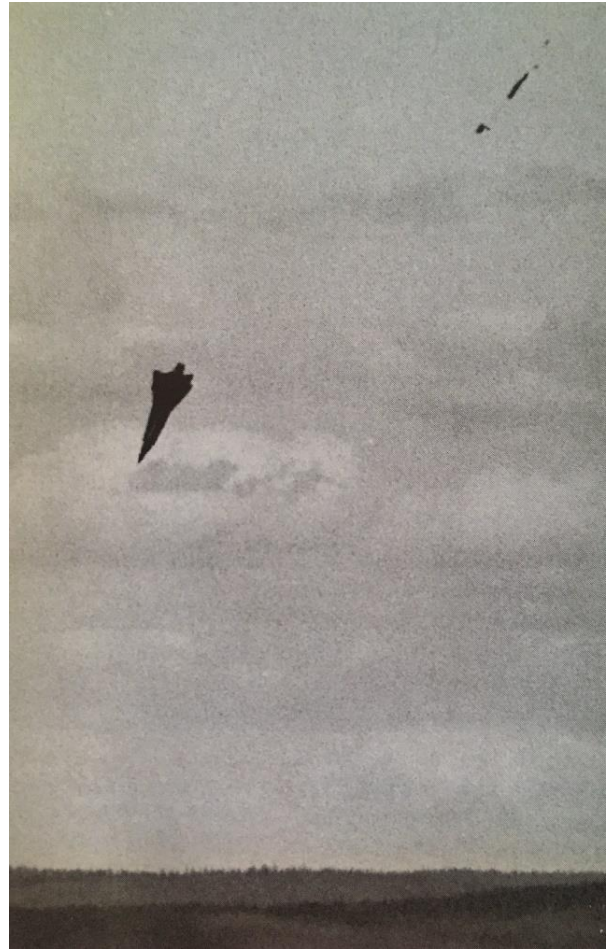
Anm: Jan Andersson flyttade senare till F 11 där han råkade ut för ett nytt haveri 720412 i en S 32C Lansen. Ff Lt Urban Sörme och Jan A hoppade och klarade sig, den senare dock med en ryggskada. Tyvärr var det dags igen 760519 i en A 32 vid Morjärv, denna gång omkom Jan Andersson liksom ff Fk Sten Samuelsson.

Torsdagen 6 maj 1971, fpl typ A 32 haveri strax söder Ronneby någon minut efter start. Ff Lt Christer Kindblad och Tekniker /Vapenmästare Leif Possung genomförde teknisk kontrollflygning efter tillsynsarbeten. Felaktigt monterad utrustning resulterade i bränsleläckage och motorstopp. Fpl slog ned på Torkö och besättningen hamnade i vattnet S Ronneby. En räddnings-HKP råkade vara i närheten, Kindblad plockades upp 6 min efter uthoppet och Possung 3 min senare – detta är sannolikt den snabbaste undsättningen till havs i FV historia!

Måndagen 14 juni 1971, fpl typ A 32 motorstopp p g a skuren insprutningspump. Ff Flygingenjör K G Holmström och passagerare Fj K Å Renåker övade roteflygning N Karlskrona. Bägge hoppade utan problem och landade nära Skruvemåla där även fpl havererade.

Onsdagen 17 maj 1972, fpl typ A 32 haveri vid Vänersnäs 3 km väster F 7 Såtenäs. Ff S-E Karlsson genomförde raketskjutning på Skjutmålet Hattefuran vid F 7, plötsligt motorstopp sannolikt orsakat av raketsplitter. Karlsson sköt ut sig och ådrog sig en lättare fotskada.

Måndagen 21 augusti 1972, fpl typ A 32 haveri vid Lindö strax efter start. Ff Fu Alf Ingesson-Thoor ingick i en grupp som övade navigering. Ett fel i bränslets HT-system orsakade motorstopp på låg höjd, Ingesson-Thoor sköt ut sig och hamnade i vattnet cirka 5 km S Gö hamn.



Ff Sg Carl Åke Bergvall F 13 skjuter i juni 1966 ut sig ur sin J 35D i ett kritiskt läge. Fpl hamnade i superstall i samband med skjutning mot markmål.

Tisdagen 15 januari 1985, fpl typ JA37 Viggan. Haveri p g a störning i styrsystemet (lös mutter). Ff Sg Anders Eriksson sköt ut sig på 300 m höjd under en nedåtgående rollrörelse strax väster om F 17 fältet. Han fick bärande skärm i ett sent läge och hamnade i ett träd på Skarups gård. Raketstolen slog sönder ett antal takstolar på ett garage, vraket hamnade en bit söder om gården.

Onsdagen 1 juni 2005, fpl typ JAS 39A Gripen. Luftstridsövning på 6000 m höjd S Karlskrona. Ff Övlt Axel Nilsson hamnade i ett okontrollerbart läge under snabb höjdminskning. Då han passerade 2000 m höjd sköt han ut sig och hamnade i havet strax S Utklippan.

Tisdagen 21 augusti 2018, fpl typ JAS 39C Gripen. Ff (namn publiceras ej) flög sitt första pass efter en studieperiod, efter instrument-

inflygning till bana 01 gjorde han pådrag. Strax norr om F 17 fältet flög han in i en flock med skarvfågel. Svåra skador på fpl gjorde att ff sköt ut sig och landade välbehållen strax N Møljerud. En mindre skogsbrand utbröt där fpl slog ned och omfattande miljösanering efter fplvraket.



Reproduktion av det medlemskort Leif Possung fick efter sitt livräddande uthopp i maj 1971.

Medalj?

Nej, man får ingen medalj i Sverige då man räddat sig i fallskärm. Däremot är man berättigad att söka medlemskap i den exklusiva ”Caterpillar Club” och att på kavajslaget bära dess symbol – silkesmasken (Caterpillar).



Nål från IrvinGQ Caterpillar Club

Natursiden spinns av dessa silkesmaskar genom att de äter stora mängder mullbärslöv. De första fallskärmarna var gjorda av just natursiden och fallskärmstillverkaren Irwin beslöt 1922 att dela ut medlemskap och en nål

till alla som räddat sig i en Irwinfallskärm. Senare fick alla som livräddat sig i fallskärm bli medlemmar oavsett vem som har tillverkat skärmen. Medlemskap innehas bl a av Charles Lindbergh, John Glenn och USA:s förre president George H.W. Bush – samt förstås personal ur F 17!

Utveckling

Räddningssystemen i militära fpl har utvecklats mycket genom åren. Bl a i USA har man provat spektakulära idéer, ex. att skjuta loss hela cockpitsektionen som då var utrustad med fallskärm, på liknande sätt som i rymdkapslar skulle besättningen sitta kvar i sina stolar under nedfärden. I något fall skulle det fällas ut små vingar på cockpitsektionen och den skulle bli en sorts ”flygande livbåt”! Det stora tekniksprånget var förstås möjligheten att skjuta sig ut ur fpl.

Katapultstolarna hade nackdelen att accelerationen var närmare 30G, det gav i flera fall kotförskjutningar i ryggraden och vissa andra problem. Raketstolarna som har bättre prestanda, har en progressiv förbränning som begränsar accelerationen till cirka 18G. Det var de i sig allt högre farterna som nödvändiggjorde katapult, men det har förstås också radikalt förbättrat flygares generella möjlighet till räddning i snabba och svåra nödlägen.

I dag har moderna stridsflygplan ”0/0-prestanda”, vilket betyder att fpl kan stå stilla på marken och ändå medge säker utskjutning med bärande skärm.

Ingmar Olofsson

Källor:

”Fallskärmens historia - hopp i nöd och lust”, Stig Kernell

Offentliga haveriutredningar

Flyghistorisk revy, SAAB 18 och SAAB 32

Uppdragsrapporter FRÄD Ronneby & Visby

Tidningsartiklar ur SVD, BLT och SSD

Nålstens Vänner



Nålsten med radarreflektor Foto Lars Gardell

Många har kanske hört namnet Nålstens Vänner, men vad är det?

Jo, en ideell förening som samlar de som har arbetat på FV helikopterdivision F17 i Ronneby. Föreningen bildades 1995 på initiativ av navigatörerna Leif Hamberg och Sven Johnsson.

Namnet kommer från en ”sydprick, tratt över tratt” som finns söder om Gölandet söder om Ronneby.

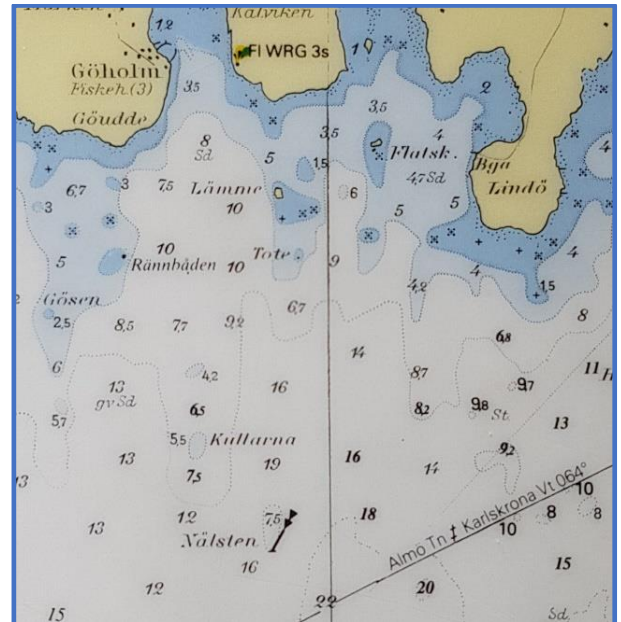
Nålsten utgjorde ett övningsobjekt som man tränade instrumentflygning mot i olika väder och mörker, ett ganska svårt mål att leda mot eftersom det fanns land i bakgrunden när man kom utifrån havet. Mången besättning har kämpat sig fram till den pricken.

Man tränade nergångar, vinschningar, plats-tagningar och mycket annat allt för att vi skulle ha en mycket god trim om något skulle hända.

I dag så utgör Nålstens Vänner en mycket levande förening som har en styrelse som håller möten och även medlemsmöten. Mötet som brukar vara ett till antal och är i augusti - september på olika platser. Mötena brukar vara mycket välbesökta. I år har det gjorts en resa till Gotland för att besöka en kär gammal arbetsplats där många av oss har fina minnen.

Före varje årsmöte hålls en golftävling på en lämplig bana där årets mästare utses och som sedan hyllas på mötet.

Nålstens Vänner har en egen hemsida där man kan läsa historia om helikopterverksamheten. Hemsidan uppdateras inte sedan 2012, men där finns gamla räddningsuppdrag nerskrivna som är mycket intressanta att läsa. Googla på Nålsten Vänner så kommer du till hemsidan där man sedan kan titta på uppdrag VSB (Visby) resp RON (Ronneby) och läsa om de skarpa uppdrag som har gjorts på dessa baser ända från 1967 till 2002 på VSB och 1968 till 1998 på RON.



Nålstens prick

Ett exempel från 1981-10-28: Besättning: So, Ari, Sög, Tor, Lil.

Från Kustbevakningen i Karlskrona via FL på F 17 fick vi önskemål att flyga mot Gåsefjärden. Vid ankomsten såg vi en grundstött ubåt. Kustbevakningen var på plats. Vid närmare påseende identifierade vi den som en rysk Whiskyubåt. Flygning 1100–1145.

En kort resumé från ett uppdrag som fick stora proportioner i världspolitiken.

Jan Landin

Kort historik över F 17 Kamratförenings 40 år, 1979--2019

Förslag till bildande av F 17 kamratförening togs vid flygdagen 1979. Föreningens första möte med interimsstyrelse genomfördes 5 november 1979. Första årsmötet hölls 19 juni 1980 och då var det 50 medlemmar vilket under åren ökats till att ligga på ca 600 på senare år.

Medlemskap kunde erhållas av den som, är eller varit anställd, fullgör eller fullgjort värnplikt. Senare kunde också anhöriga anslutas och idag gäller det även intresserade. Styrelsen fattar beslut vid varje tillfälle.

Styrelseordförande var från början Björn Hallberg, sekreterare Lars Franke och kassör Sven Källqvist. Styrelseordförande har under åren varit: Bruno Carlsson 1980--85, Erik Berg 85--88, Börje Göransson 88--00, Herbert Lindblom 00--08 och Benny Hellström från 2009.

Föreningsordföranden har varit tjänstgörande flottiljchef fram till 2015. Efter det kom påbud från HKV att flottiljchef inte kan inneha båda uppgifterna.

1984 fick Kamratföreningen svenska fanan och försöker sedan dess delta vid svenska flaggdagen/ Sveriges Nationaldag.

Föreningen har framtagit broderat tygmärke 1985. 2003 nytt tygmärke, slipsnål och klubbnaål samt standar. 2018 anskaffades egen föreningsfana.

På förslag från Boo-Walter Eriksson 1993, beslöts att inrätta ett förbandsmuseum. Invigning skedde efter mycket idogt arbete den 28 november 1995 med placering under matsalen. Då fick föreningen också ett eget kontor. Chef för museet var Gunnar Eriksson, senare Benny Carlsson och nu Bengt Gustavsson. Tyvärr uppstod en vattenläcka 1996, vilket medförde att museet fick stänga och återöppnades 1999. Nästa smäll för museet kom 2002 då matsalen brann. Museet klarade branden bra tack vare brandchefens kännedom

om museet, vilket gjorde att man undvek vatten i möjligaste mån. Fram till dess hade museet besökts av 3360 pers. Ny placering för museet 2011, blev i bottenvåningen på nya matsalen. Det tog sedan tre år att iordningställa lokalerna. All utställningsmateriel var utspridd på t.ex. Hagshult, olika kaserner, lokstallarna och plåtförråd innanför vakten. Återinvigning skedde 2015, nu som Traditionsrum.

2006-01-17 beslutades om att starta föreningstidning, Bredåkrabladet med utgivning av två nummer/år. Styrelseordförande är ansvarig utgivare och från 2007 finns fastställd arbetsordning. Många medlemmar har genom åren varit engagerade i tidningen.

Genom åren har det genomförts 85 föredrag och verksamhetsbesök inom flottiljen. Det har varit föredragshållare både inifrån flottiljen som utifrån andra förband och det civila samhället. Många verksamhetsbesök har under de 40 åren genomförts fler gånger till samma arbetsplatser. Varje tillfälle har avslutats med samling på någon av mässarna eller i matsalen för intagande av allt från enkel förtäring till fina middagar. Det har också arrangerats dansaftnar såväl som jubileumsmiddagar.

Föreningen har också genomfört 53 resor både inom och utanför Sverige. Det har varit resor allt från 1 dag till 3 dagar och det har besökts allt från julmarknader till förbandsbesök och industrier samt inte minst besök i alla skandinaviska- och några nordeuropeiska länder.

En mer detaljerad sammanställning av föreningens verksamhet finns dels genom Herbert Lindbloms sammanställning av åren 1979--2004 och är under framtagning för åren 2005--2019 av Leif Possung och undertecknad.

Håkan Lundqvist

B 5 Northrop 8A-1 på F 17



Den första B 5:an på F 17 dagen efter ankomsten.

Det första egna flygplanet, en Sk 12 Focke-Wulf Stieglitz, kom till F 17 från F 8 den 15 juli 1944. Detta skolflygplan fick förarna samsas om fram till den 24 juli då flygplansparken ökades från ett till två flygplan.

Flottiljchef Torsten Rapp hade då tillsammans med furir Owe Haglund hämtat en B 5, Northrop 8 A, nr 7018, från F 4 på Frösön. En andra B 5, nr 7056, kom till F 17 i augusti och den tredje, nr 7020 kom i november 1944.

Noteras kan att B 5 var framtagen som störtbombare och 1938 endast köptes i två exemplar från Northrop i USA. Resterande flygplan tillverkades hos ASJA, AB Svenska Järnvägsverkstäderna Aeroplanavdelningen senare Saab i Trollhättan.

Alla tre flygplanen var på CVM på hösten 1944 för inmontering av mål- och tpglidfplbogsersutrustning.

De första flygplanen möjliggjorde flygträning för de fåtaliga förarna, till en början endast flottiljchefen och löjtnant Lange, sköttes av furirerna Owe Haglund och Börje Erwing. Förarna fick nöja sig med att i huvudsak fullgöra sina stipulerade tre flygdagar per



Foto Arkiv Oscar Ekholm, Blekinge museum

månad. Detta är förståeligt med tanke på de åtgärder som måste vidtas varje gång ett flygplan skulle starta eller landa. Fältet var minerat och vid flygning skulle de landstörmsmän (åldersklasserna 33-40 år) som var grupperade vid flygfältet föra undan minorna för att öppna ett stråk för start och landning. Dessutom skulle den färskok som betade på flygfältet för att hålla gräset kort föras undan så stråket skulle bli fritt.

B 5, nr 7020, märkt 73 totalhavererade i maj 1945 vid övning i stall och vikning. Båda i besättningen omkom. B 5, nr 7056, märkt 71 havererade efter landning i september 1945. Flygföraren klarade sig oskadd. Den sista B 5:an som var märkt 72 skrotades 1949.

Bengt A Andersson

Upprop om Parasail-verksamheten

Vi inom traditionsgruppen har lite tankar om att göra ett fotomontage i Traditionsrummet om FV/F 17 parasail-verksamhet, men har för få foton för att göra detta. Titta i era album och hör av er till Leif Possung.

leif.possung@gmail.com eller tfn 0703444146.

Veteranmöten

Veteranmöte 2019-11-14

Ämnet för detta möte var, Omhändertagandet av anhörig efter ett haveri.



Bert Stenfeldt samt Marianne Reuter Dahl Hernblad.

Dagens föredragshållare var f.d. Generalen Bert Stenfeldt samt Marianne Reuter Dahl Hernblad. Den 23 maj 1960 inträffade ett haveri med dödlig utgång på F17. En Lansen försvann ute till havs och föraren omkom. Den unga änkan underrättades helt kort att mannen hade omkommit och så var det med det. Ingen uppföljning till den efterlevande gjordes och man fick inte heller ha någon insyn i utredningen. Den anhörige fick leva i ovisshet och rykten och funderingar florerade.

Mariannes man som var navigatör på F 7 omkom 1965 och även hon funderade på vad som hade hänt. Hon bildade så småningom en anhörighetsgrupp som hade sitt första möte på F 7 2012. Där medverkade representanter från olika instanser som kunde besvara de anhörigas frågor och gå in i detalj på vad som gällde för deras anhörigas haveri. Man fick där en förklaring och kunde prata med likasinnade.

Bert berättade om hur detta har utvecklats till att bli flera träffar 2014, 2016 2018 och nu

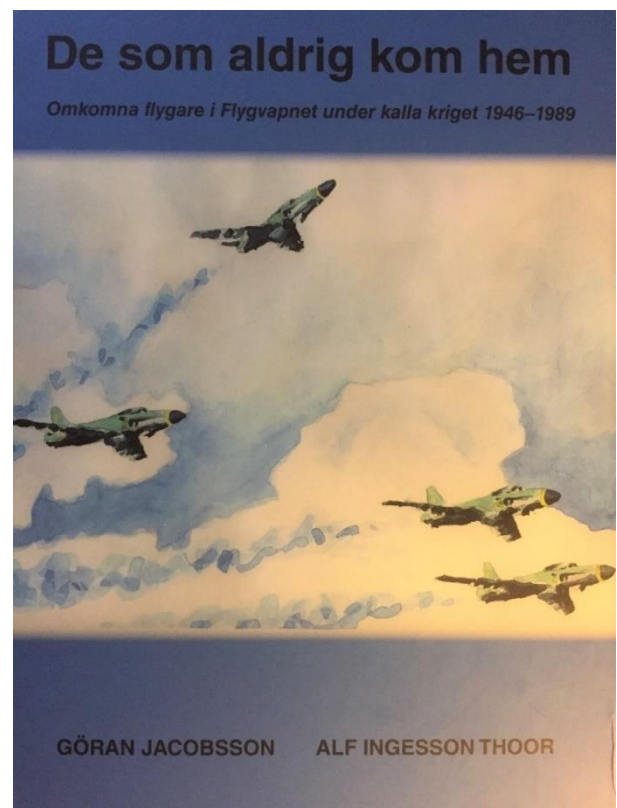
planeras en träff 2020. På dessa möte får endast personer som har direkt anknytning till aktuellt haveri vara med. Många har här fått förklaringar och efter samtal med kunnig personal kunnat gå vidare i livet.

”Tänk om jag hade vetat allt detta om min mans haveri, då hade jag inte behövt gå och grubbla i över 50 år” kom det från en anhörig.

I dagens läge har man en helt annan insyn i ett haveri om det skulle inträffa.

Det sista haveriet med dödlig utgång inträffade den 16/10 1996. En Viggen gick i vattnet i samband med fotografering av ett ryskt fartyg och föraren Kn Göran Carlsson omkom.

I slutet av november 2019 kom en bok ut med titeln, *De som aldrig kom hem.*



Boken behandlar alla haverier med dödlig utgång. Den är skriven av Göran Jacobsson och Alf Ingesson Thor. Alla haveriutredningar är översatta till begriplig svenska.

Detta veteranmöte var välbesökt och mycket uppskattat.

Veteranmöte 2020-02-13

Herman Pålsson berättade om sitt liv som pilot i försvarsmakten.



Herman Pålsson

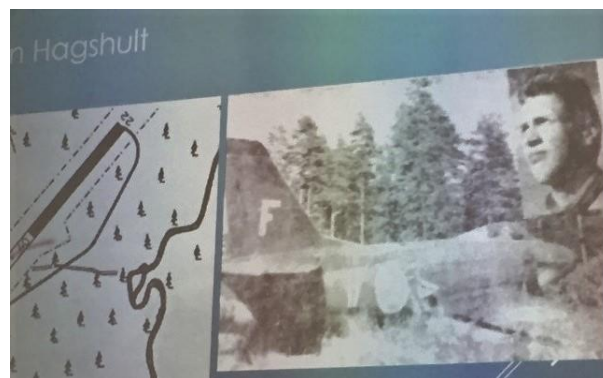
Herman är uppväxt i Norrland och var mycket ute i skogen med sin far. Han kunde då stå och se när Mustangerna från F 4 på Frösön flög över skogen och tänkte att där vill jag sitta som pilot.

Han lyckades komma med på en sommarkurs på F 8 och fick inblick i flygarlivet

Herman sökte till FV och kom in i början av 50-talet. Efter utbildningen på F 5 med bland annat Sk 50 och J 28 så placerades han på F 4 och påbörjade inflygning på J 29. Efter två pass så bestämdes det att han skulle flyttas till F 14 där det blivit akut brist på piloter efter ett haveri med fyra omkomna. Han var på F 14 fram till 1957 då han flyttades över till F 17 och inflygning på Lansén.

Under en flygning som innebar dykning mot Bollö så smällde det till i flygplanet och det blev tungstyrkt, han hade fått hydraul bortfall. Han anmälde detta till tornet och flög in över fältet och då visade det sig att vänster landställ och nos stället var ute medan höger stället var inne. Han beslöt då att han ville nödlända på F 17 men ombads att gå till Kalmar där det fanns en bana som låg bättre till i vinden. På vägen dit så fick han reda på att den banan var avstängd så han ombads att gå mot Karlsborg istället. När de kom till Sävsjö så sa Navigatören att soppan inte räcker dit men att det finns en bana vid Hagshult. Basen ropades upp och en tekniker

svarade att det fanns ingen räddnings-tjänst men Herman landade där ändå. Landningen ansattes på vänster sida av banan för att när högervingen gick i marken så skulle flygplanet gira in över banan och så småningom stanna upp. Hela denna heroiska landning lyckades och flygplanet stod så småningom på höger sida om banan någorlunda intakt och med oskadd besättning. När de väl klivit ut så kom brandkåren från Värnamo.



Nödländning på Hagshultsbasen

1962 så fortsatte Herman sin flygarbana med att flyga Otter och DC 3 för FN i Kongo och tanken var att flyga transport när han kom hem, men det blev istället Hkp 4. Herman berättade om en del räddningsuppdrag som han varit med om, ett stort räddningsuppdrag var branden på Scandinavian Star där det var 158 personer som omkom. Ett annat uppdrag var räddningen av tre män från en segelbåt i hårt vinterväder. En av de som plockades upp gick efter att han fått på sig räddningsselen tillbaks ner i segelbåten och satt då fortfarande fast i linan till helikoptern efter en stund kom han dock upp och man kunde lyfta upp honom.

Herman genomförde 237 räddningsuppdrag innan han slutade och i hans minnesbank finns en hel del att berätta.

Efter ett intressant föredrag så avslutades veteranmötet med lite samkväm med gamla kollegor och flera gamla fina minnen från tiden på F 17.

Jan Landin text och bild

Museiföremålssidan



Kungaparet besöker F 17 1988. Vård Gunnar Ståhl



Soldatens erinran

Fotgruppen.

Vi är några i F 17 kamratförening vilka scannar in bilder från F 17 fotoarkiv till digitala bilder. Från början var det Herman Pålsson som låg på myndigheten om att få detta gjort. Efter mycket om och men så fick han klartecken till att börja. Vid starten 2009-01-29 så fanns inga skannrar som kunde hantera negativ, så det blev bara färdiga kopior som lades in i datorn. Då var det mycket spontana inläggningar.

Sedan 2013 ingår också Evy Hagertz, Berit och Mats Svensson samt undertecknad och vi skannar ca en gång per vecka.

I arkivet finns 60 kopieringspapperskartonger med insorterade bilder i plastmappar. Ibland är det framkallade foton och/eller negativ från tio-talet upp till närmare hundra-talet. Förutom



Utlösning av brandlarm.....

dessa kartonger med sorterade bilder finns ca 1,5 m³ osorterade bilder. Med anledning av att vår tidigare skanner inte tog negativ så påbörjades arbetet med att scanna färdiga foton.

Vi scannade 35 kartonger innan den nya skannern inköptes varvid vi fick börja om och scanna negativ där det inte fanns foton!

Vi försöker så långt möjligt att namnge samtliga som finns med på respektive foto, vilket kan vara nog så knepigt.

Det finns bilder från flottiljens början till 2000 i arkivet. Tyvärr så beordrade en av de tidigare flygvapencheferna (50-talet) att alla bilder skulle förstöras. Som väl är så fanns det flottiljfotografier vilka var förutseende och gömde en del bilder, annars hade det inte funnits mycket bilder från tiden före 50-talets mitt.

Vi har förhoppningar att hinna med alla bilder innan vi tvingas sluta på grund av ålder. Måste också påtala att allt arbete görs ideellt, med delvis privat utrustning och detta med fika som ersättning.

Håkan Lundqvist