



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1-2023



Ur innehållet:

- Ny chef för flygvapnet
- F 17 KF årsmöte 2023
- Minnessten invigd på F 17
- Flygtekniska skolan
- Tidiga anställda
- Ljusfyrrar för luftfarten
- Ny uppvisningspilot
- Mari-Anne Magnér minns
- Vpl 10005 Hansson
- SK 40 passerar F 17
- Fortifikation runt F 17
- Bredåkra minnessten 100 år
- Traditionsrummet



BREDÅKRABLADET

1-2023

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 35 Årgång 18.

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

Redaktion och grafisk produktion

Bengt A Andersson 070 320 33 28

Ingmar Olofsson 070 815 64 29

Jan Landin 070 887 05 57

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 070 821 95 61

Tryck

Åtta45 Tryckeri, Karlskrona 0455-33 52 16

Adress

F 17 Kamratförening

Box 502

372 25 Ronneby

E-post redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida www.f17kamratforening.se

Omslaget visar:

Stora bilden

Tre nya SK 40 passerar F 17 under leveransflygningen till Sverige och Linköping.

Foto FM/Jonas Holmberg

Lilla bilden

Ceremoniellt uppmärksammande av Ronneby Garnisons minnesplats den 1 februari 2023.

Foto Bengt A Andersson

Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har under åren 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 måltid. Framtagning av medlemstidningen Bredåkrabladet, hemsidan och 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. Om du vill bli medlem kontakta styrelsen@f17kamratforening.se eller sätt in årsavgiften på plusgiro som "Ny medlem" enligt nedan.

Föreningen vill gärna ha din e-postadress!

Kontakt med föreningen sker via e-post sekreteraren@f17kamratforening.se

Årsavgiften aviseras normalt 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 för huvudmedlem ingår två nummer av **Bredåkrabladet**.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Medlemmar!

När jag skriver dessa rader är det en lång och för mig ganska tråkig dag, lång-fredagen. Mulet och kallt, bara några få plusgrader. Positivt är att barn och barnbarn kommer på besök. Jag ser dock en ljusning i kikaren. Förr eller senare kommer den riktiga våren med sol och värme.

Jag konstaterar att efter en mycket lång period som styrelse-, föreningsordförande är det här den 28:de ledaren jag skriver i Bredåkrabladet. Jag har samarbetat med sex flottiljchefer under den här perioden sedan 2009. Några blev generaler, någon attaché. F 17 är tydligen en bra arbetsplats för att avancera i systemet. Tyvärr kan väl inte kamratföreningen ta på sig hela äran för detta. Samarbetet har dock alltid varit utmärkt.

Jag konstaterar också att föreningens styrelse, i stort sett, fortfarande består av samma medlemmar, som för tjugo år sedan. Om detta är en styrka eller svaghet vet jag inte. Det är ni som medlemmar som fattar det beslutet. Däremot är redaktionen för Bredåkrabladet helt utbytt. Resultatet är att vi nu har en föreningstidning i superklass. I mitt tycke flygvapenförbandens absolut bästa föreningstidskrift. Kanske ett parts inlägg?

Under det senaste halvåret har verksamheten präglats av normala rutiner. Många besök på tisdagsförmiddagarna, när traditionsrummet är öppet. Antalet värnpliktiga har ökat vilket resulterat i att allt fler blivit intresserade av att titta på materielen. Även gymnasieskolans elever är intresserade och tittar in emellanåt. Arbetet med att digitalisera foton fortsätter oavbrutet. Tycks aldrig ta slut.

Tyvärr är det fortfarande svårt att ta in besökare utifrån. Inte omöjligt, men svårt. I det säkerhetsläge som vi befinner oss i, ser det inte ut som att tillträdesbestämmelserna till flottiljen ska lättas. Snarare tvärt om, kommer

de förmodligen att skärpas. Vi är inte ensamma, samma regler gäller på samtliga flottiljer.

Positivt är att vi senaste halvåret lyckats genomföra två träffar. Den första i samband med julbordet i Karlskrona. Den andra träffen var vid årsmötet 30 mars. För första gången i föreningens historia, genomfördes årsmötesförhandlingarna utanför F 17s grindar. På grund av svårigheter att få tillgång till lämplig möteslokal, samt att få plats en för gemensam middag, valdes i stället Ronneby Brunn. Träffen på Brunnen genomfördes med ca 60 medlemmar. Mötesplatsen lovordades av deltagarna. Vanligtvis brukar flottiljchef eller annan från flottiljledningen informera deltagarna om aktuella försvarsfrågor och om F17. Tyvärr gick inte detta att genomföra den här gången. I stället kåserade Bengt A Anderson om "F 17 i dåtid". Mycket uppskattat.

Höstens resa blev inställd på grund av för få intresserade. Nu planerar vi att göra ett nytt försök med en resa, i Sverige. Planen är, i skrivande stund, att vi åker till Linköping 20-21 september. Först besök på SAAB med lunch på onsdagen. Gemensam middag på kvällen, samt övernattnig. Torsdagen ägnas åt flygskolan på förmiddagen och nyrenoverade flygvapenmuseum på eftermiddagen. Mer information och anmälan kommer på hemsidan.

Till slut önskar jag alla en varm och skön sommar. Glöm inte att meddela ny eller ändrad e-mailadress.



Benny Hellström

Ronneby Garnison

Kallinge, april 2023

Flygarvänner i kamratföreningen,

Vi är nu drygt ett kvartal in ett 2023 som innehåller fler kvalificerade övningar än normalt, ett mer osäkert omvärldsläge än normalt med krig i Europa och med ett mer dynamiskt säkerhetspolitiskt läge än normalt med ett pågående Nato-anslutningsarbete. Planeringen av årets verksamhet gjordes grundligt under 2022 där vi hade god möjlighet att påverka planen i en nära dialog med Flygstaben. Men få planer överlever första stridskontakten, vilket även blev fallet detta år för F 17 och Flygvapnet. Utöver planen har redan en stödinsats till MSB i Turkiet genomförts och ytterligare en kvalificerad Nato-övning (Air Defender) planerats in i ett redan tungt planerat andra kvartal. Inget av detta hade varit möjligt om det inte varit för en god ordning i grundplaneringen och om inte förbandet och garnisonen haft en mycket god kännedom om sina styrkor och svagheter och inte minst en fantastisk personal. Samtidigt har vi fått möjlighet att gratulera Finland som ny Nato-medlem samtidigt som Sverige fördjupar vår samverkan under ansökningstiden.

Nu kan vi blicka tillbaka på ett väl genomfört första kvartal med bland stödinsatsen i Turkiet, men också på två kvalitativa vinterutbildningar i Älvdalen respektive Vidsel. Stridsflygdivisionerna har haft ett bra kvartal med mycket flygning och fokus på GFSU-utbildningen.



Lufttankning. Foto: FM/171:a stridsflygdivisionen

Därtill har de också genomfört både grundutbildning och instruktörsutbildning i lufttankning med stöd av amerikanska 93rd Air Refueling Squadron, som tillfälligt baserar i Spangdalen i Tyskland. Utbildningen gick mycket bra och vi ser fram emot ett fortsatt bra och fördjupat samarbete med USAF på området. För våra duktiga värnpliktiga har befattningsutbildning genomförts under hela kvartalet och nu närmar de sig sin slutövning under Aurora (FMÖ23).

Det var i februari som regeringen fattade beslut om att Sverige skulle skicka hjälp till Turkiet. MSB fick uppdraget och som i sin tur ställde en stödbegäran till Försvarsmakten. F 17 aktiverade ledningslag och efter ett intensivt planeringsskede lastades ett C-17 med hjälpmateriel och personal från F 17's flygbasjägarkompani.



Räddningsinsatsen i Turkiet. Foto: FM/Joel Thungren

Tillsammans med personal från Swedec och MSB lättade de sedan från Ronneby mot Turkiet. Teamet var tidigt på plats i det jordbävningssdrabbade området och var där en vecka för att hjälpa människor som fastnat under rasmassorna. Med hjälp av sökhundar hittades flera människor vid liv. Styrkan bistod även med akut traumavård av skadade och annan medicinsk hjälp till överlevande. Vid hemkomsten var flygvapenchefen på plats för att hälsa personalen välkomna tillbaka och för att tacka för deras insats.



Hemkomst efter insats i Turkiet. Foto: FM/Jonas Holmberg

Från min sida är jag oerhört stolt över F 17 som uppvisade förmågebredd men också på en stark insatsvillighet även när osäkerheten var stor och så även riskerna. De moraliska faktorerna är en viktig del av ett förbands förmåga och den kunde inte ha varit bättre. Även vår förmåga att genomföra koncentrerad planering och skapa de fysiska resurserna som behövdes var imponerande, men det har också dragits viktiga erfarenheter för vår kommande utveckling.

Flygbasjägarna genomförde tillsammans med amerikanska 57th Rescue Squadron undsättningsövningen Snow Angel på Vidsel i Norrbotten.



Övningen Snow Angel. Foto: FM/Jonas Holmberg

Samtidigt genomförde de värnpliktiga flygbasjägarna grundläggande vinterutbildning som bland annat innebar skidmarsch, isvaksbad och stridsskjutningar i subarktisk miljö. 57th Rescue Squadron tillhör amerikanska Flygvapnet och består av pararescue jumpers eller som de ofta benämns, "PJs". De är baserade i Aviano i nordöstra Italien och är helt dedikerade till

att arbeta med undsättning, en av flygbasjägarernas huvuduppgifter. Övningen syftade till att utveckla förmågan till undsättning i sträng kyla, otillgänglig terräng i subarktisk miljö tillsammans med samarbetspartners.

Intresset för F 17 och antalet besök till förbandet och Ronneby garnison är fortsatt stort och vi ser en ökande trend, bland annat på grund av försvarsberedningen påbörjar sitt arbete men också med grund i de ökade ambitionerna för totalförsvaret och naturligtvis Sveriges Natoansökan. I närtid förevisade vi förbandet för ÖB, general Micael Bydén, och general Rajmund T. Andrzejczak. Ur det polska perspektivet var intresset stort för flygvapnets förmågor, vårt taktiska koncept och naturligtvis de regionala förutsättningarna.



ÖB tar emot general Rajmund T. Andrzejczak Foto: FM/Jonas Holmberg

F 17 är ett intressant förband att besöka utifrån både våra förmågor och vårt geografiska läge där vi arbetar på att visa upp förbandet på bästa sätt utan att ta för ett alltför stort fokus från lösandet av huvuduppgifterna. Att även möta upp det stora intresset från tidigare anställda och flyg- och försvarsintresserade medborgare är ett område som vi arbetar med att förbättra, där vår samverkan med kamratföreningarna kan stärkas och fördjupas. Intresset för F 17 och Flygvapnet är stort och ökar i hela åldersskalan från ungdomar som vill göra prao, med tre sökande per plats, till tidigare anställda som har ett stort intresse kvar och som vill ha en aktiv relation. Här ser jag många möjligheter som vi tillsammans ska ta tillvara på och utveckla. Som ny regionsordförande för FVRF Syd ser

jag också stora möjligheter att fördjupa samverkan både för att attrahera ungdomar men också för utbildning av civila till vår krigsorganisation på det som kallas X-befattningar.

Vi kan konstatera att en flygtag var 5:e år på förbandet inte på långa vägar möter intresset eller behovet och F 17 arbetar därför på en återkommande aktivitetsplan. I år kommer en aktivitet att vara Veterandagen den 29 maj som i Blekinge firas i Brunnsparken under F 17 ledning. Till den kommer kamratföreningarna för F 17, F 10, F 5 och Flyghistoriska föreningen i Kalmar särskilt att bjudas in med möjlighet att delta på föredrag innan.

På personalsidan växer F 17 både avseende grundorganisation, krigsorganisation och i det faktiska antalet anställda som dagligen arbetar på flottiljen. Intresset från våra värnpliktiga att ta anställning som GSS är högt, men också till att läsa vidare på specialistofficersutbildningen eller officersprogrammet. Här har vi under hösten och våren i anslutning till sökfönster arbetat med yrkesdagar för att visa upp bredden av befattningar och funktioner på förbandet som följts upp med möjlighet till besök. Tillgängligheten till arbetsplatser som exempelvis stridsflygdivisionerna är av goda skäl restriktiva men för att rekrytera personal behövs ett aktivt arbete vilket nu genomförs. Detta har gett ett stort gensvar och vi ser ett stort antal sökande till utbildningarna och nu väntar rekryteringsdag i slutet av maj med fokus på att ge svar på de frågor som behöver besvaras innan våra värnpliktiga och anställda soldater gör sina framtida yrkesval. Där kommer även frågor som möjligheten till boende, anställningsmöjligheter för medföljande i regionen mm att beröras vilket är viktiga områden att arbeta vidare med tillsammans med Länsstyrelsen, Regionen och de närliggande kommunerna. Dock så är medvetenheten stor om att det samtidigt är en bristande tillgänglighet på bland annat flygtekniker, piloter och sambandspersonal, vilka samtliga har långa utbildningstider, men ett generellt stort intresse är en bra grund för att på förbandsnivå kunna fokusera på de personalområden där behoven är som störst.

Blickar vi framåt är det mycket verksamhet och många övningar som kommer att genomföras. När denna text skrivs så genomförs den scenariobaserade sjukvårdsövningen Yoda i F 17's regi med ett brett nationellt och internationellt deltagande men också från andra myndigheter, bland annat Polismyndigheten och Kustbevakningen. Därefter väntar Aurora (FMÖ23).

FÖRSVARSMAKTS- ÖVNING AURORA 23

Parallellt med den genomförs övningen Palnatoke i Danmark. Det är en samövning med Jaegerkorpset där bland annat de värnpliktiga flygbasjägarna kommer att delta med fokus på inhämtning och det som internationellt benämns "counter-SOF". Därefter åker bland annat flygunderhållskompani och stridsflygdivision till Finland för att genomföra Arctic Challenge Exercise i norr (ACE23). Därefter så väntar den stora Nato-övningen Air Defender (AD23) som genomförs i norra delarna av Tyskland och Polen där stridsflygdivision kommer att delta med basering från F 17. Avslutningsvis kommer ytterligare en undsättningsövning att genomföras i Danmark, Vanguard Rescue, som är en ny övning med många deltagande Nato-länder. Om dessa övningar återkommer vi i nästa nummer.

Flygarhälsningar



Anders Jönsson
C F 17

Ny flygvapenchef



Generalmajor Jonas Wikman tillträdde den 14 december 2022 som flygvapenchef Foto: Louise Levin/Försvarmakten

Generalmajor Jonas Wikman tillträdde den 14 december 2022 som flygvapenchef. Han har varit ställföreträdande insatschef och efterträdde generalmajor Carl-Johan Edström som befordrats till generallöjtnant och chef för Försvarmaktens operationsledning. Samtidigt avgick flygvapenförvaltare Ulrik Danielsson som överlämnade kommandostaven till nye flygvapenförvaltare Leif Bergsell.



Flygvapenchef, generalmajor Jonas Wikman, utsåg Leif Bergsell till ny flygvapenförvaltare.

Foto: Louise Levin/Försvarmakten

Årsmöte i F 17 Kamratförening 2023



Ett 60-tal medlemmar mötte upp till föreningens årsmöte 2023. Solweig Svensson ansvarade för arrangemanget.

Föreningens årsmöte genomfördes denna gång i Festsalen på Ronneby Brunn. Det fanns inga lämpliga lokaler för årsmöte och middag tillgängliga på F 17. Flottiljledning hade ej heller möjlighet att närvara och informera om F 17 i nutid. Nu blev det istället Bengt A Andersson som informerade om F 17 historia i dåtid. Kvällen avslutades med en god middag i matsalen.

Föreningens ordförande Benny Hellström hälsade alla välkomna till 2023 års årsmöte och tyckte det var mycket roligt att så många hörsammat kallelsen till årsmöte.



Bo Hagertz vid pennan och Benny Hellström med klubban lyft för att inleda årsmötet

Benny Hellström valdes att leda årsmötet med Bo Hagertz som sekreterare. Ingmar Olofsson och Torleif Rigestam valdes till justeringsmän.

Efter genomgång av verksamhetsberättelse och förvaltningsberättelse ombads Jan Landin att läsa upp revisorernas berättelse i deras frånvaro. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för år 2022.

Föreningen har en god ekonomi och årsmötet beslutade därför om oförändrad årsavgift för 2024.

Valen genomfördes med omval på samtliga poster. Styrelsen blir den samma som föregående år.

Efter avslutat årsmöte informerade Benny Hellström om en planerad resa till Linköping i september. Mer information kommer.

Styrelsen kommer att ta upp frågan om att använda Swish. Årsmötet fick yttra sig genom handupprättning om vilka som skulle använda Swish. En klar majoritet var positiva.

Utskick av information är en stor utgiftspost och styrelsen vill gärna få in fler epost adresser för att kunna minska portokostnaderna.

Styrelsen var mycket nöjda med föreningens hemsida och Bredåkrabladet som är den viktiga kontakten med medlemmarna.



Bengt A Andersson höll ett mycket intressant föredrag om de första 20 åren enligt sekreteraren

Ceremoniellt uppmärksammande av Ronneby Garnisons minnesplats



Vid uppmärksammandet av minnesstenen bjöds representanter från respektive enhet samt F 17 Kamratförening.

För ungefär ett år sedan monterades minnesstenen vid F 17:s minnesplats strax bredvid ceremoniplatsen. Den 1 februari uppmärksammades Ronneby garnisons minnessten med en kransnedläggning av flottiljchef Anders Jönsson. Under det gångna året har minnesplatsen iordningsställt och är nu tillgänglig för all personal inom garnisonen.

Minnesplatsen ger oss på garnisonen möjlighet att hedra våra kamrater som av olika anledningar inte längre finns med oss, säger flottiljchef Anders Jönsson. Jag vill även rikta ett stort tack till Fortifikationsverket som bistått med anläggningen av platsen.

För den enskilde garnisonsmedlemmen kan minnesstenen vara en plats där man i lugn och ro kan sitta ned och minnas en framliden kamrat. Platsen för minnesstenen är vald för att den är nära ceremoniplatsen och får då en naturlig ceremoniell inramning.

Från F 17 Intranät. Foto FM/Jonas Holmberg



Flygteknik utbildning på F 17 i Kallinge



I Bredåkrabladet nr 1 2016 skrev Boo-Walter Eriksson ett reportage om den då nystartade Flygtekniska gymnasiet med placering på F 17 i Kallinge. Nu har det gått en tid sedan dess och skolan finns kvar och har utvecklats ytterligare. Jag har besökt skolan och följt upp vad som har hänt sedan 2016.

Strax innan jul i fjol var jag inbjuden till att hålla ett föredrag för eleverna på den flygtekniska skolan. Detta skulle vara en avslutning på terminen innan jul. Jag berättade om mitt flygarliv och episoder som inträffat för mycket intresserade elever. Detta gav mig idén till att sedermera besöka skola och höra vad som har hänt sedan skolan startade. Den sista dagen i januari besökte jag på inbjudan av rektor Magnus Magnusson skolan.



Pa 31

Skollokaler

I dag finns skolan i byggnad 82 och det kändes lite märkligt att parkera bilen och gå in där. Det

var ju det stället som jag lämnade den första juli år 2000 efter att ha jobbat där i 10 år med att flyga Hkp10, ett jobb som jag var tvungen att lämna pga. pensionering. Magnus tog vänligen emot mig och visade mig runt. När jag lämnade år 2000 var lokalerna gamla och slitna, nu var dom nya och ljusa. Det såg ut som en mycket fin och anpassad skola för sitt ändamål. Här fanns lektionssalar uppehållsrum, hangarer med många övningsobjekt som helikoptrar och flygplan. Verkstadsrum där verktygssatser var fint inordnade i verktygsskåp. Materiel för eleverna för att lära sig att göra mätningar och reparationer på olika flygplans profiler, motorer som skulle skruvas isär och sedan sättas ihop, bland annat en stor V12 a som suttit i en stridsvagn men som också funnits i Spitfire.

Flygplanen och helikoptrarna var sådana som hade flugit färdigt och nu var lämpliga till att var objekt för undervisning. Man har också en SAAB 340 där eleverna i sista årskursen får göra en skarp motorkörning. Det som slog mig var att överallt så var det elever som var mycket

engagerade ingen stod och hängde utan alla var i fullt jobb med att meka med något, intrycket var att dom var mycket energiska.



Hanna Edwardsson och Malte Madsen FX21 mekar en Hpk 3

Elever och utbildning

Utbildnings kapaciteten medger att man tar in 20 elever i varje omgång. Totalt har man ca 120 sökande till varje omgång, så det är ju inte konstigt att det är välmotiverade elever som man ser i hangaren. Just nu är det 62 st elever inne. Totalt är det ca 25% flickor som går utbildningen. Gymnasieutbildningen är på tre år och varvas med vanliga gymnasieämnen samt mera flygrelaterade ämnen. Skolan har egna lärare i matematik, fysik, engelska och svenska. Korta kurser som naturkunskap, samhällskunskap, religion, historia och idrott läser de på Knut Hahn i Ronneby - det innebär att åk 1 och åk 2 är en dag i veckan inne på centralskolan. Sista delen av gymnasieutbildningen specialiserar man sig mot antingen Hpk eller flygplan och efter utbildningen examineras man ut som Flygmekaniker kat A. Sedan augusti i fjol så finns även en utökad utbildning, man kan efter att ha gått färdigt gymnasiet söka till Yrkeshögskolan som har startas upp. Här kan alla söka inte bara elever som gått på det Flygtekniska gymnasiet utan även utifrån, dock måste man ha gått en linje som har haft teknisk eller naturvetenskaplig inriktning. Yrkeshögskolan är tvåårig och ger 420 högskolepoäng och efter genomgången utbildning blir man examinerad

till Flygtekniker. Vid den första intagningen var det 70 sökande till de 20 platserna. Förhoppningen inför framtiden är att man ska få in två omgångar med 20 elever i varje omgång. Förutom att det är många som är spontan sökanden till både gymnasiet och yrkesskolan så annonserar man även ute i landet om vad skolan har att erbjuda. Eleverna som kommer är från en linje mellan Stockholm och Strömstad och söder därom. Ca 50–60% av elever från gymnasieutbildningen börjar efter en examen att arbeta med flyg övrig får jobb inom industrin. Personalen totalt 25 personer utgörs av rektor, lärare, lärarassistent, internatföreståndare, administratör fritidsledare, och mentor.



Ludwig Norrholm FX21 kontrollerar ett vingsegment

Infodag/Tjej dag

I slutet av januari anordnade man en tjej dag för att få flera tjejer att söka utbildningen. Det kom ca 30 personer blandat elever och anhöriga. Dagen inleddes på Swedavia med en genomgång på hur en flygplats fungerar, därefter var det att gå igenom säkerhetskontrollen för att ta sig ut på den civila plattan och gå ombord på en buss. Denna förde dem upp till helikopterhangaren för mera information. Där hade man en JAS 39, en HKP 14. Saab var också representerad och alla informerade de intresserade eleverna och deras anhöriga om vad man kunde erbjuda i jobbalternativ efter examen på skolan. Dagen blev mycket uppskattad och förhoppningsvis skall det rendera till många sökanden till gymnasieutbildningen.



Hpk 9 med miniatyrrotor nav på bordet

Internat

Eleverna är inkvarterade i bostäder som ligger vid Parkdala området i Ronneby, där har man tillgång till frukost, lunchen serveras i F17 ordinarie matsal och på kvällen får man varm mat från Knut Hahns skolan, man får också tillgång till mackor vid 20 tiden på kvällen. Gymnasiet eleverna har fri bostad och mat, medan dom som går yrkesskolan får orda detta själva. Skolan har dock personal som har god kännning i Ronneby och som kan hjälpa yrkeshögskoleeleverna med kontakter till bostäder. Man har också inom skolan en mentor som kan hjälpa till med olika ärenden som kan dyka upp. Man har även personal på internatet till sent på kvällen



Tidigare ambulans hkp i Gällivare.

Samarbete med F 17

Skolan har fint samarbete med F 17, förutom tillgång till matsalen så kan man göra praktik på de olika kompanierna, detta gör man på årskurs 3 och är på fyra veckor i stöten i fyra omgångar, man har också möjlighet att praktisera på civila flygplatser. Man kan också utnyttja F 17s gym samt terrängbanor och andra idrottstävlingar om man vill.



Albin Roberteus och undertecknad.

Ett möte

Efter det att jag hållit mitt föredrag för eleverna innan jul så kom det fram en elev till mig Albin Roberteus och undrade om jag gjort något räddningsuppdrag på Hanö. Jag drog mig till minnes att jag hämtat en sjuk person där. Han hade hört talas om ett uppdrag som stämde överens med det jag hade gjort. Jag gick in i mina anteckningar när jag kom hem och tog fram det uppdraget och vid mitt besök på skolan så fick Robert en kopia på det. Jag fick en bild på honom sittande på sin fars arm framför en av våra Super Pumor bilden tagen på den plats på Hanö som vi brukade använda för landning. Kanske var detta möte med Super Puman som gjorde att Robert valde att så småningom söka in till Flygtekniska skolan. Nu går han på yrkeshögskolans linje och kommer så småningom att utexaminera som flygtekniker Det känns naturligtvis bra att få sluta detta reportage med en fin bild på en Super Puma.



Albin Roberteus sittande på sin fars arm framför Super Puman
Foto via Albin Roberteus

Text Jan Landin Foto Magnus Magnusson

Lediga platser 1945 på Kungl. Blekinge flygflottilj

Med prisomräknaren för SCB:s KPI blir 350 kr 1946 ca 8500 kr 2023

Blekinge Tidning

8/1945

Lediga platser

Kungl. Blekinge flygflottilj

anställer följande personal med tillträde snarast.

Befattning	An- tal	Löne- grad	Månadslön inkl. tillägg c:a	Kompetensvillkor m. m.
Expeditions- föreståndare	1	MEx 13	372:80	Realexamen (motsv.), handels- utbildning och vana vid militär expeditionstjänst.
Brandförman	1	MEx 10	338:80	Brandutbildning, praktik vid brandkår samt befälssegenska- per.
Kontorist	1	MEx 8	326:30	Realexamen (motsv.). Kontors- utbildning och -vana.

Köks- och servisbi- träden	2	MVd	207:85	Vana vid hushållsgö- romål och servering. Ålder 18 — 30 år.
Marketenteribiträde	1	Kollek- tivavtal	107:05 + fri bo- stad, fri kost fria arbetsklä- der och tvätt.	Vana vid servering eller som expedit. Ålder 18 — 30 år.

HUSMODER.

Kungl Blekinge flygflottilj anställer husmoder av 1. klass med tillträde omkr 1/10 1945. Lön utgår enligt lönegrad MEO 8, f n kr 343:80 inkl tillägg. Befattningshavare, som icke innehar MEO-tjänst, är skyldig provtjänstgöra i 3 mån i motsvarande lönegrad inom löneplan MEx.

Kvalifikationer: Goda vitsord från genomgången utbildning vid "Statens Skolköksseminarium kurs för ekonomiföreståndarinnor" eller motsvarande kurs vid "Fackskolan för huslig ekonomi" i Uppsala eller "Yrkeskursen för kökspersonal vid större anstalter" i Stockholm. Skriftliga ansökningar, åtföljda av åldersbetyg, referenser, betygsavskrifter samt övriga handlingar, som sökanden önskar åberopa (fotografi önskvärt) skola senast den 29/8 vara inkomna till Chefen för Kungl Blekinge flygflottilj, avd IV, Kallinge. I ansökan anges tidigaste tillträdesdag. Läkarintyg insändes efter anfordran.

FLOTTILJCHEFEN,

Trafikledare

Kungl. Blekinge flygflottilj anställer fr. o. m. 1/3 1946 en 1. trafikledare. Lön utgår enligt lönegrad MEO 18 (f. n. kr. 559.60/mån, för befattningshavare bosatt i Ronneby, D-ort). Sökande, som icke innehar MEO-befattning, är skyldig fullgöra 3 mån. provtjänstgöring i lönegrad MEx 18.

Kompetensvillkor: Sökande bör vara ff-utbildad off i FV reserv och kan vara vpl ff. Skriftlig ansökan, åtföljd av åldersbetyg, referenser, betygsavskrifter och övriga handlingar, som sökanden önskar åberopa (fotografi önskvärt), skall senast den 10/2 vara inkommen till Chefen för Kungl. Blekinge flygflottilj, avd. I, Kallinge. Vpl-förhållanden angivas. Läkarintyg insändes efter anfordran. Närmare upplysningar lämnas av flottiljadjutanten, tel. "Flygflottiljen", Kallinge.

FLOTTILJCHEFEN.



Ljusfyror för luftfart och allmänt om navigering



Optiska ljusfyror, ett äldre navigeringshjälpmedel som användes dels för att lättare lokalisera en flygplats och dels som fyrmarkeringar för flygnavigering. Flertalet flygplatsfyror i Sverige har tagits ur drift, den på F 17 på 80-talet. Bland annat Västerås flygplats (f d F 1) har fortfarande en i drift placerad på torntaket, de är också relativt vanliga utomlands. De sista ljusfyrorerna för att markera flygvägar i Sverige försvann i början på 50-talet.

Luftnavigation

Grunden för detta är förstas kartor, fysiska eller numera digitala. Den som svarar för navigeringen i luften jämför landmärken med kartbilden, gärna lokalt unika saker. Det kan vara byggnader, vattendrag, vägar, broar, master mm. Ungefär på samma sätt som sjönavigering med sjökort i kustnära områden. Ibland räcker det med enbart kartläsning, men oftast prepareras kartan i förväg med kurser, tidstreck och annat som förbättrar precisionen i navigeringen. Då reguljär luftfart så sakta började etableras på 1920-talet fastställde man sk ”flygstambanor”, en sorts flygvägsystem i luften. På kartan visas bland annat flygvägen Stockholm – Malmö där 25 ljusfyror var utplacerade med 20 – 25 km inbördes avstånd. Gradvis ersattes dessa optiska ljusfyror med radiofyror då man istället pejlade en radiosignal från dessa radiofyror. Dessa rundstrålande (ej riktade) radiofyror benämns generellt som **NDB** (**N**on **D**irectional **B**eacon). Till skillnad

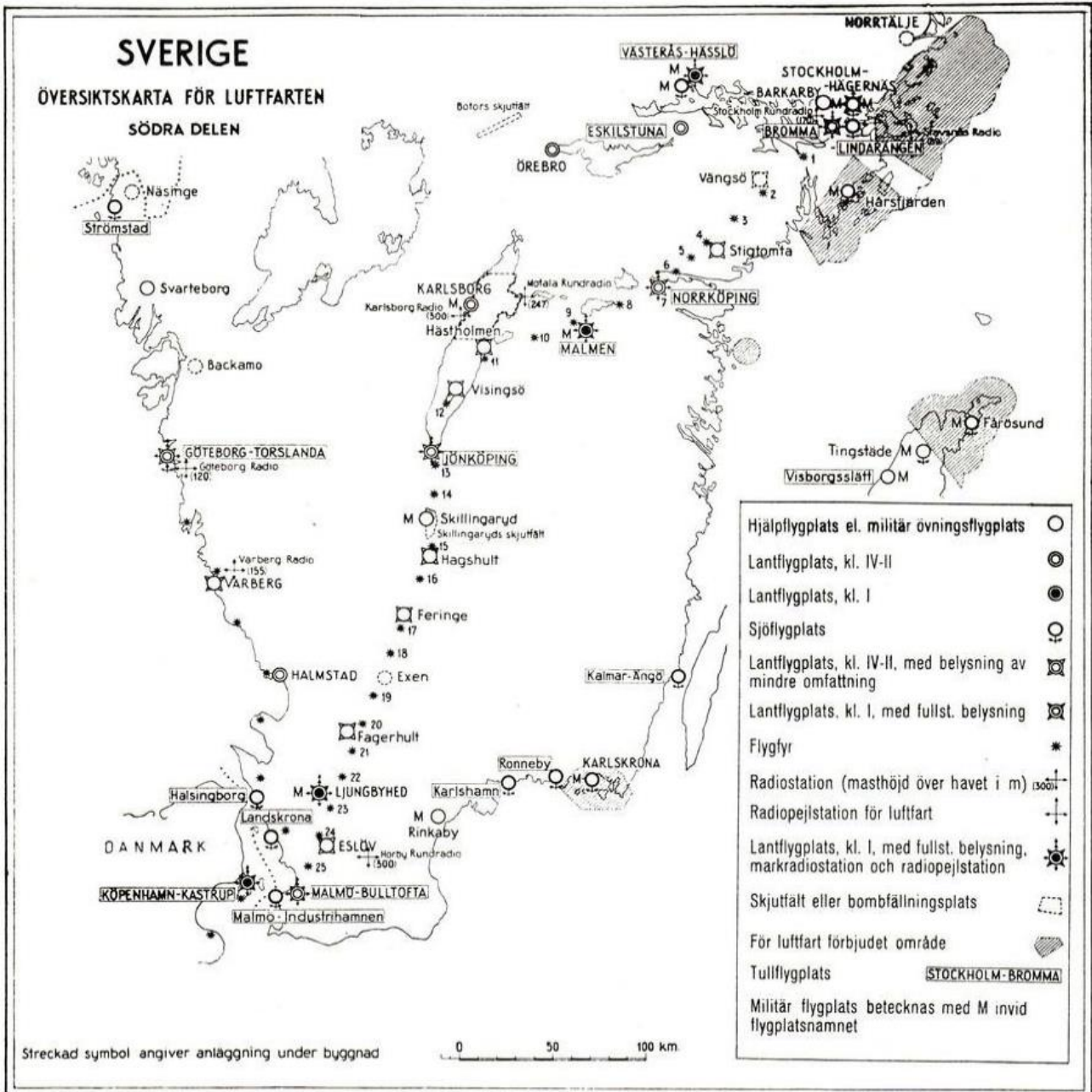
från optiska ljusfyror så fungerar de förstås även i dålig sikt. Även rundradiostationer (ex. Sveriges Radio) kan användas för radio-navigering.

Modernare system

Det finns fortfarande många radiofyror i drift för luftfarten, de flesta är av den modernare typen **VOR** (**V**HF **O**mnidirectional **R**ange). Funktionen kan beskrivas som ett liggande cykelhjul där ”cykelekrarna” strålar ut från radiofyren, till skillnad mot NDB är då dess radiosignaler riktade. Dessa **VOR** är ofta samlokaliserade med **DME** (**D**istance **M**easuring **E**quipment) som ger avstånds-information. Här kan man då från luften få exakt bäring och avstånd till en sådan station. Gemensamt för alla markbaserade radiofyror är att de sänder ut en identifieringssignal i morsekod i form av 2 eller 3 bokstäver. Den nedan avbildade NDB som står placerad strax söder om Härstorpssjön i Ronneby sände bokstäverna LF för identifiering.



Längst till vänster rundstrålande radiofyr (NDB) som finns sydväst om Ronneby, anläggningen tagen ur drift. I mitten VOR/DME placerad nära en bana på Barcelona flygplats och till höger en GPS-satellit



Karta från 1938 som visar bland annat luftleden Stockholm – Malmö, där 25 flygfyrar gav vägledning. Flertalet landflygplatser används ännu idag (2023), vissa har ersatts av större anläggningar med samma namn. Samtliga visade sjöflygplatser är nedlagda. Det finns idag ett antal sjöflygplatser i Norrland och några enstaka i södra delen av Sverige, bland annat en på tidigare flygflottiljen F 2 Hägernäs (Stockholm)

FV hade ett system som liknade VOR/DME för flygplan 32 och 35. Det kallades ”Anna”, en senare förbättrad version benämndes ”Anita”. Bemannede pelstationer fanns länge och används även idag av flygtrafikledningen.

Talfyrar användes under många år, dessa sände ut maskininspelad bäringsinformation på be-

stämda radiofrekvenser. Andra system för navigeringshjälp är förstås radarledning av flygtrafikledningen, för militär trafik även av STRIL. De nämnda VOR och DME används numera även av svenska stridsflygplan, liksom ILS (civilt instrumentlandningssystem). Modern flygplanburen radar kan också användas för navigering med stor precision.

AGA ljusfyrrar

De nämnda ljusfyrrarna var tillverkade av AGA – Aktiebolaget Gasackumulator. De hade stor erfarenhet av att tillverka gasdrivna fyrrar för sjöfarten och levererade såvitt man kan förstå samtliga svenska flygfyrrar. Utomlands fanns gasdrivna flygfyrrar på ensliga platser.

I Sverige valde man en eldriven variant eftersom det var möjligt att dra fram elkraft till samtliga installationer. Driftspänning 55 volt och effekten på lampan är 1500 watt. Det gav en synvidd på upp till 30 km.

Det finns åtta kända flygfyrrar bevarade i Sverige. Bland annat på tekniska museet i Stockholm, Flygvapenmuseum och en mastmonterad vid Luftfartsverkets huvudkontor i Norrköping.

Mest intressant är nog den på vattentornet i Norrtälje, beläget nära den tidigare flygplatsen.



Ljusfyr från AGA på vattentornet i Norrtälje



Simhall till vänster med äventyrsbad i grönt

Intressant för att den står på sin ursprungliga plats och dessutom fungerar den! Den monterades där 1937 och då den togs ur drift sparades den.

År 2011 renoverades den av lokala entusiaster och återmonterades på vattentornet.

Senare har det byggts en simhall med ett äventyrsbad i anslutning till vattentornet. Som syns på bilden så används vattentornet även som startplats för vattenrutschkanorna. Ljusfyren är tänd på vissa tider vid publika evenemang.

Nuläget

Idag baseras mycket flygnavigering på GPS (Global Positioning System) som är ett amerikanskt system. Det bygger på avståndsmätning från ett antal satelliter som finns på cirka 20 000 km höjd. Andra liknande system är europeiska [Galileo](#), ryska [Glonass](#) och kinesiska [Compass](#). Som många känner till är precisionen häpnadsväckande hög, i praktiken inom ett fåtal meter. Det innebär att GPS i framtiden kommer att bli standard för instrumentinflygning, det används redan nu i viss omfattning för detta.

Utveckling och driftsäkerhet i navigeringssystemen

Som man kan se så har det varit en imponerande teknikutveckling av navigationshjälpmedel de senaste hundra åren. Från ljusfyrrar till avancerade radio, radar och rymdbaserade system. Gemensamt för dem alla är att de är beroende av strömförsörjning och tekniskt underhåll. De är förstås också känsliga för störningar, det kan vara oväder, sabotage, krigshandlingar mm.

Säkert kort

En papperskarta som är väl preparerad framstår fortfarande som en hyggligt bra reservplan!

Ingmar Olofsson

Källor: Främst [justus2.se](#) med flera websidor

Martin Lindström ny uppvisningspilot på F 17



Martin Lindström får sitt diplom av flygchef Jörgen Axelsson



Martin Ramsin

Under mitten av september 2022 genomförde F 17:s nye uppvisningspilot Martin Lindström sitt examensprogram inför flygchef Jörgen Axelsson och avgående uppvisningspilot Martin Ramsin. Efter ett felfritt genomförande kunde en nöjd flygchef överrätta diplomaten till vår nyblivne uppvisningspilot.

Mycket träning

Mellan 35-40 övningspass genomförs innan piloten är redo att ta sig an skarpa uppvisningsuppdrag. Lämpliga kandidater att bli uppvisningspiloter är de piloter som har en uppbyggd erfarenhet.

För att bli uppvisningspilot krävs ett stort mått av självständighet samt att vara redo att ta ansvar för helheten kring uppvisningar, vilket bland annat är att koordinera förberedelserna med flygtekniker, sköta kontakten med arrangören och hålla koll på vädret, förklarar Jörgen.

Betydelse för verksamheten

Vilken betydelse har uppvisningarna för vår verksamhet?

-Vi flyger dels för att det finns ett stort allmänintresse för flyguppvisningar, dels för att väcka intresse för flygvapnet och yrket som stridspilot. När vi planerar in uppvisningar prioriterar vi utifrån den publiken som kommer finnas på plats och rekryteringsperspektivet vägs alltid in, säger Jörgen.

Ett uppvisningspass är mer fysiskt utmanande än ett "vanligt" flygpass och arbete under helg och sommar (högsäsong för flyguppvisningar) ingår i jobbet. Uppvisningspilot är dock ett eftertraktat uppdrag.

-Det är roligt, utmanande och få förunnat att få flyga uppvisningar. Det var helt klart en chans jag ville ta, säger Martin L.

Första uppvisning på Öland

Martin L tar nu härmed formellt över stafett-pinnen från Martin R som under sin karriär arbetat som uppvisningspilot under elva år. Martins första officiella uppvisning blev den 1 oktober 2022 på Totalförsvarsdagen på Öland.

Avslutningsvis, vilket moment tycker du är roligast under programmet?

-Det är nog "halvrollen", det blir mest fart i den, ler Martin L.

Stort grattis och lycka till Martin L!

Från F 17 Facebook. Text Anna Hellgren, foto Jonas Holmberg Försvarmakten Redigerat Bengt A Andersson



Mari-Anne Magnér, Lars-Erik Sunnergård och Maj-Britt Martinsson inför flygningen 1985

Mari-Anne Magnér minns via några bilder....

Mari-Anne Magnér är ett känt ansikte för alla på F 17. Hon arbetade till stor del inom sambandsavdelningen med telefonväxeln som huvudansvar. Hon minns gärna "sina pojkar" de värnpliktiga som kom i omgångar varje år för tjänstgöring i telefonväxeln.

Mari-Anne flög flera gånger, bland annat väderflygning med Bertil Eliasson. Speciellt en gång med riktigt dåligt väder då Bertil ville visa Mari-Anne hur det verkligen såg ut ovan molnen en sådan dag. Jag minns det fortfarande när vi kom upp genom molnen ut i solen och gled på de vita molnen under oss, säger Mari-Anne. En annan flygning var när Maj-Britt Martinsson skulle gå i pension och fick frågan, "Du har väl flugit någon gång"? "Nej" blev svaret. Då skall du det, var beskedet. Maj-Britt var lite osäker på detta med flygning och sa att jag flyger bara om du följer med berättar Mari-Anne och så blev det.



Mari-Anne vid en klassisk snöväxel med en svart bakelittelefon vid sidan. Normalt gällde civila kläder men vid övning var det uniform som gällde.

Mari-Anne hade fått kryptoutbildning och det var en spännande tid under U-137 incidenten.



Långvågsfax för mottagning av väderkartor

Ny växel i juni 1976

Den gamla växeln med proppförsedda snören ersattes av en ny växel A 333 från LM Ericsson. Ett litet tangentbord med växeln i ett annat rum. En ny tid hade kommit.....



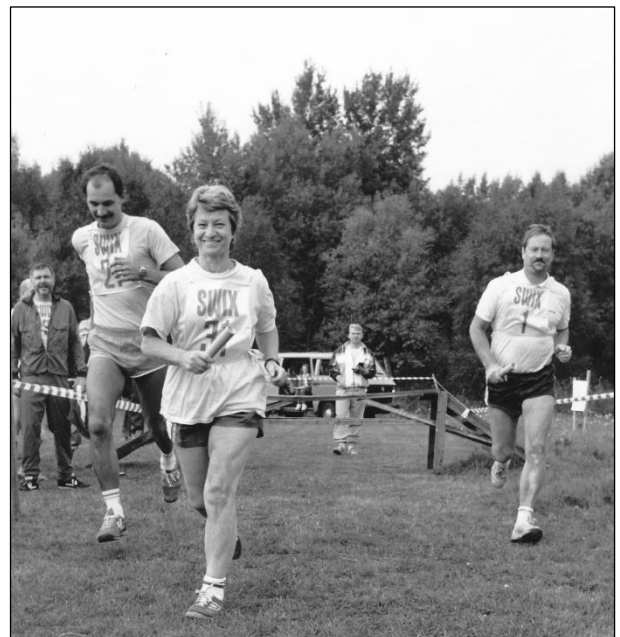
Mari-Anne och en av hennes värnpliktiga "pojkar"



En ny tid var inne



Mari-Anne och en lotta bland alla män på väg på vinterövning



Idrott har varit en viktig del i Mari-Annes liv



Mari-Anne var ansiktet utåt på F 17

Text Bengt A Andersson i samtal med Mari-Anne Magnér 2023-02-23

Fd vpl 1005 Hansson minns värnplikstiden på Kungl. Blekinge flygflottilj F 17 under kalla krigets 1960-tal.

Inryckning den 6/11 1961 och utryckning 1/11 1962. Jag gick Kockums 3-åriga verkstadsskola i min hemstad Malmö med praktik och byggande av motortorpedbåtar, MTB och ubåtar i Hajen- och Draken-serien. MTB var utrustade med 3 st italienska W18 Isotta Fraschini 184 flygmotorer med 3 x 6 cylindrar och gick på flygbensin. Jag var med och byggde MTB 47-51.



Maskinrummet på MTB T 38 med 3 st 18 cylindriga W motorer på 1500 hk vardera Foto Föreningen T 38

Den 6/12 1958 var det dags för mönstring och jag trodde att det skulle bli flottan som vpl men det blev flygvapnet F 17 som mek. fpl.

Inryckning

Den 6/11 1961 var det inryckning på F 17 4. komp för ett år framåt. Mottagandet vi mötte fj. Einar Fält och ett antal trupputbildare. Kompch var kapten Björn Hallberg. Efter att vi tilldelats log.plats var det förflyttning till intendenturen, förrådet som låg under matsalen. Förrådsförmän Karl Boneck övervakade när vi fick vår utrustning, uniformer, grönställ, blåställ, regnställ plus mycket annat.



Inryckning

På logementet hade vi ett skåp i trä där allt skulle in i en viss ordning samt senare vapen med tillbehör och gasmask o hjälm. Det krävdes lite övning men det gick. Det var också en övning att bädda sängen, den skulle klaras provet med en 50-öring som skulle studsas när den släpptes från ca 30 cm:s höjd.

I matsalen hade husmor, fröken Asta Olsson befälet, ingen fick gå in förrän hon sagt "vassegoa". Några gick för tidigt vid ett tillfälle, de fick gå ut igen och därefter öppnade hon ett fönster och sa "vassegoa". I matsalen var det en viss ordning med nyinryckta på en viss plats och sedan efter hur länge man legat inne, en viss rangordning. Allt övervakades av en dagoff och en daguff.



Väggmålningen i matsalen

Alla kaserner hade dagunderbefäl, trupputbildare på 4 komp övriga yngre fältflygare eller navigatörer, varje våning i kasernerna var en vpl ansvarig och lämnade av var kväll o morgon att alla var närvarande och sedan inspekterades logementskorridor, toa-dusch logement o bäddning. Revelj 06.00, tystnad onsdag o söndag 24.00 övriga dagar 22.00.

Gröntjänst

Dag två började gröntjänsten med alla knappar knäppta, alla skulle vara likadant klädda från topp till tå. Utbildningen fortsatte med exercis, marsch, hälsning, osv. Permis fick vi inte förrän efter 14 dagars tjänstgöring även på lördagar

hela vpl tiden till lunch, då var det uppställning och om man blev godkänd av befälet kunde man utgå i sin permisuniform, bilen mot Malmö till flickvän o familj. Man hade alltid några kompisar som skulle åt samma håll som bidrog till bensinkostnaden då dagersättningen var 2,75 om man blev befördrad till vicekorpral 3,75 och till korpral 4,75.

Min bil då var en Volvo PV 444 modell 1953 med delad bakruta. Vi fick ingen ersättning för hemresor med bil. Till inryckning o utryckning fick man en järnvägsbiljett.



Volvo PV444 Fotograf okänd/Tekniska museet

På söndagen kl 24.00 var permisen slut och då skulle man vara tillbaka på logementet annars kunde det bli permisförbud. Ekonomin kunde man förbättra på helgerna i Malmö med jobb på en bensinmack.

Mycket av gröntjänsten var skjutning skarpt o lös patronvis o eldskurar. Vapnet var kpist m45. Skarpskjutning på stora skjutbanan väster om ban 01-19 och i södra skansen. Skjutning med kammarammunition på en skjutbana som låg norr om pistolbanan. Strid i näste ofta med tät klädsel o gasmask, där filtret satt rak fram. Vi skulle vid ett besök av CFV Lage Thunberg göra en förevisning av strid i näste i "södra skansen" med mörkersikte på, på ljusan eftermiddag. Även C F 17 Sten Rydström med följe var och tittade efteråt var dom nöjda med resultatet och körde därifrån. Övningsledare var sergeant Nils Olofsson, hemmarschen leddes av rustmästare Andersson "Tjalle". När plutonen kom ut på Värperydsvägen-Klintabäcken blev det mummel i kön, rustmästaren kommenderade halt och meddelade att under marsch gäller manöver, tyst alltså,

kommenderade framåt, efter några meter återkom mumlet, halt igen... och sa till oss att jag vet hur man får tyst på plutonen. Det kommenderades gasmask på och språngmarsch upp till kasernen. Efter det visste alla vad som kunde hända när rustm "Tjalle" ledde övningarna. Hörselskydd fanns inte vid skjutning: I bästa fall hörselvadd eller en patron i varje öra.

Gaskammarprovet gjordes i ett gammalt garage norr om tjänstebostäderna, iklädda gamla permisuniformer som blev rejält indränkta av tångas efter detta prov. Efter detta, provmarsch till skolhuset utan klädbyte eller dusch. Där väntade Kompch kn Björn Hallberg på oss för att hålla försvarsupplysning. Efter en kort stund började tårarna på honom och han frågade om vi varit i gaskammaren, "öppna alla fönster" ropade han. Efter hans genomgång fick vi gå och duscha o byta kläder innan lunch i matsalen.

Under gröntjänsten fick vi 3 eller 4 vaccinationer som utfördes i kasern 24:as korridor. Uppställning på led, en trupputbildare tvättade injektionsstället med eter och en sköterska stack i nålen. Efter detta var det löpning på långa terrängbanan. Tandläkarkontroll utfördes på sjukan. Jag hade varit hos tandläkaren innan inryckning och var hel i munnen och det var skönt när man såg de efteråt som varit hos flj tandläkaren.

Vaktjänst

Vaktjänsten utfördes från tjänstens slut till den började igen. Utrustning, uniform blå, grova skor och om det var kallt, skinnkavaj. Vpl vaktlokalen låg vid sidan om arresterna. Kpist med skarpa skott, ficklampa som inte fick användas utan i nödfall, säkringslucka på kpist och radio.

När det var dags för en runda var det uppställning med två man utanför luckan. Utanför flottiljpolisen kommenderades ladda efter det fick man order om vilken runda och minuter det skulle ta. Tex 45 minuters rundan som var längst runt hangarerna, amförrådet i

skogen och brandplatsen. På varje hangar skulle man koppla in sig och meddela flottilj-polisen att läget var OK, order kom att fortsätta. Kom man tillbaka för tidigt var det ut igen även om det snöa eller regna.

Flottiljområdet var mycket dåligt upplyst. På hangarerna satt några lampor mot hangarplattorna, vid amförråden inga lampor, ren tur att ingen kom till skada. Minimal förbindelse med vaktlokalen och flottiljpolisen.

Vi genomförde en övning vid sänksjön, en natt och två dagar. På natten när det var tyst hördes ett fruktansvärt vrål och vi undrade i vårt tält vad var detta? Fj Fält sa bara på sin lugna skånska ”de e bara furir Nilsson som kollar posterna” som sedan med all säkerhet fick byta kalsonger efteråt.

Eftersom tiden var under det kalla kriget var nästan alla övningar med inslag av gasanfall eller radiakanfall så skulle vi kunna hantera en atropinspruta på oss själva eller kompisarna. Därför skulle detta övas på oss själva i lektionssalen K 24. Av fj Fält hade vi fått en spruta med koksaltlösning att injicera oss med. Han kommenderade byxor ned, fram med sprutan och stick in den i låret, vätskan rann in, ut med sprutan och övningen var slut. Skinnet är segt på låren blev vi varse. Fj Fält gjorde samma övning.

Efter 96 dygns gröntjänst börjar 264 dygns teknisk tjänst på instruktionsverkstaden och H 82 med 2 komp och div.

Instruktörer var flygtekniker och vapentekniker. Efter att vi fått bekanta oss med fpl. A 32 Lansen som var F 17:s huvudbeväpning ut och invändigt så fick vi utbildning om flygning, hur detta kunde ske och sen de olika delarna som krävdes för detta. Vingars utformning, roder och övriga detaljer, motor o startsystem, hjul o bromsar, styrning på mark, bränsle MC77, startvätska isopropylnitrat, tryckluft, syrgas, hydraulolja och motorolja.

Samtidigt som teknisk tjänst börjar flyttar vi in i K 22.



Genomgång A 32 instrumentering av tekn Åstrand

Kompch 2. komp, kn. Stellan Reinodt berättar att huven på en Lansen kostar som en ny Volvo Amazon, 15 000 kr!



Lansenuven var dyr! Nav. Redgård och ff Kempe

En normal veckas tjänst var, måndag 4 pass med åtta flygplan, tisdag 4 pass med åtta flygplan kväll 2 pass 8 fpl, onsdag 4 pass m 8 fpl, torsdag 4 pass m 8 fpl, kväll 2 pass m 8 fpl. Fredag mindre antal fpl pass och idrott. Lördag fm städning plus idrott. Eftermiddag permis!

Lokalvården på kompaniet utfördes av oss vpl i hangar och mittbyggnad övervakat av flygteknikerna.

Vid morgonuppställning och lunchuppställning meddelade stnavdch, förv Stig Lundberg om antal fpl plus utrust. Bomber, raketer, kamera

och alltid ett fpl i reserv. Ibland även någon kontrollflygning med flygtekniker i baksits.

Sk 16 i beredskap

Innan F 17 fick Hkp för flygräddning hade man en Sk 16 i beredskap för spaning efter ev nedslag vid ett haveri över vatten hängde man en livbåt under fpl som kunde fällas om man hittade besättningen.



Sk 16 Foto Arkiv Svensk Flyghistorisk förening

Uppehållsrum

Vpl uppehållsrum på komp under flygning var ett batteriladdningsrum där laddningen stängdes av när vi var där. Där var det noga med ordningen var man fick sitta, de som var närmast till muck satt intill sin muckarkam som blev av med en tagg under högtidliga manövrar.

Fikavagn

Fika fm ambulerande fikavagn o personal från markan och en bogserbil drog ekipaget till de olika kompanierna.

Lill-Babs

Ett trevligt avbräck i rutinerna var att vi var rätt många vpl fick åka in en em till Ronneby Folkets Park och lyssna på Barbro "Lill-Babs" Svensson när hon uppträdde. Det var mycket uppskattat, hon var ju bara några år äldre än oss och vackrare också.

En vanlig dag

En vanlig dag: revelj kl 06.00, visitation 06.30, frukost i matsalen, 07.30 uppställning H 82 antingen inne eller ute beroende på väder o årstid. Förv med dagens flygverksamhet, fördelning på fpl, därefter B-service, tekniker kryper in i luftintaget och kollar kompressor o startapp iklädd en röd overall utan fickor o hättor på fötterna och en ficklampa. När allt är

kontrollerat, vätskor o luft o syrgas, utbogsring till uppställningsplats, på linjen hopkoppling av saxlänknoshjul.

Som regel start 09.00. Passens längd ca 45 minuter. Efter passet antingen tummen upp eller ner från föraren. Efter detta kupétecken, klossar för hjulen, kontroll av utrullningstiden, när kompressorn stannat knackar mek i sida, föraren tar tiden ca 45 sekunder.

Om tumme upp påbörjas A-service. Uppsättning av fpl stegen som kunde vara lite otympliga med dubbel plattform. När besättningen lämnat flygplanet fixades remmar och övrigt i kabin, kolla av luft o syrgas med ev påfyllning. Se till att huv o framruta var hel o ren. Meddela till tekniker att allt ok.

Mellan passen skifta rulltankar på tankbryggorna, tomma tankar ställs på vagnar som fylls på drivmedelsförrådet. Innan tankning av fpl dränering av rulltankarna.

Vid motorstart hade man en stagg eller batterivagn som hjälp. Pass 2, hjälpa föraren med remmar och avlämning av fpl utan anmärkning fulltankad med extratank (4100 lit, 3500 l utan) 2 övningsbomber läge 2 o 4 eller raketer alla balkar.



Värnpliktig och vapentekn Harry Elmqvist

Avlämning börjar alltid med förarens grad, viktigt!

När kontakttecknet kommer och startapp avgaser lägger sig över klargöringsplatsen då var det svårt att andas fick man tecknet klossar bort fick man dyka in i röken och sedan ett honnör år föraren som kvitterade med honnör. Så rullade tjänsten vidare, lite beroende på väder. Ibland brann det i avgasröret för startapparaten, mössan var bra o kväva elden med.

Mek. beredskap

Vissa veckor gick man mek. Beredskap fredag till fredag. Samt en flygtekniker i beredskap. Våren 1962 efter middagsmålet så gick brandlarmet i den södra hangardelen H82. Ingen visste att detta var en övning pga en tidigare hangarbrand på F 1 i Västerås. När vi i hög fart kom ner till hangaren var där ganska många som kollade med klockor och annat hur vi agerade. Hundföraren kom på sin cykel så det glödde i kedjan och lyckades få ut hunden. Flottiljens brandkår, Kallinges o Ronneby brandkår var där, polis och ambulanser. Portarna öppnades, fort bogsering av fpl ganska långt ut från hangaren, syrgasflaskor o tryckluft, efter övningen gick man runt o märkte ut vilka fpl o materiel som inte skulle klara värmen men vi fick godkänt med tanke på resurserna vi hade. Efter övningen återställning så att tjänsten kunde starta som vanligt dagen efter.

Kupplarm

Kupplarm övades lite då o då. Larm ca 03-04, påklädning, ner till H82 för order, ibland ombasering till krigsbas Hagshult. Flygplanen skulle efter utdragning från hangar till speciella platser på banområdet.

Tragisk olycka

Strax före muck hände en tragisk olycka med tyvärr dödlig utgång. En S 29C som skulle flyga hem till F 11 den 29 oktober 1962 fick motorproblem i starten mot söder. Vi var många som stod på hangarplattan och tittade. När han var kanske 75-100 m upp i luften kom det en kraftig smäll ur motorn o en eldkvast. Då var han i höjd med civila flygstationen, för

tidigt o hoppa o försent o landa. Han svänger öster ut och in mot H83, folket där blir oroliga och ser fpl slå ner intill Bredåkravägen där det då var en BP bensinmack, nu ett åkeri.

Leta motordelar

Jag och en tekniker Malte Fridh fick en lördag åka upp till skogarna vid Tving och leta efter motordelar efter en S 32C, besättningen hade hoppat efter motorstopp, lyckat uthopp! Kompressor o turbin låg ganska långt från varandra.

Muckarflygning

Muckarflygningen över Ronneby skedde i en Sk 16 med fältflygare Sven Pettersson som förare.

Anställning i flygvapnet

Eftersom jag trivdes bra så vill jag fortsätta med flyg så jag sökte som hjälptekniker. Ansökan gjordes hos kapten Bengt Andersson på kanslihuset. Det var enkelt, klart direkt med anställningsdag. Jag hade blivit vice korpral 1/7 1962 och korpral 24/9 1962 under vpltiden.



Dodge Tgbil 1 t D bogserar en A 32 Lansen

Lång vänskap

Min lumparkompis Åke Olsson gjorde samma sak som jag efter att ha frågat mig vad jag skulle göra efter muck. Åke hade också blivit korpral och gjorde huvuddelen av sin vpltid på vår krigsbas Hagshult. Vår vänskap håller fortfarande i sig efter snart 61 år.

Text Ronny Hansson

Redigerat: Bengt A Andersson
Foto: F 17 arkiv om ej annat anges



Nya SK 40 passerade F 17 på väg till Flygskolan



En av de tre SK 40 som passerade F 17 på väg till Flygskolan

Foto Jonas Holmberg Försvarmakten

Flygvapnets nya skolflygplan SK 40 med den civila benämningen GROB 120TP har lämnat planeringsfasen. De tre första svenska flygplanen passerade F 17 den 15 mars under levereras till Malmen och den 3 april sker den officiella ceremonin och mottagandet i Flygvapnet.

SK 40 är tvåsitsigt turbopropflygplan med en autopilot som har möjlighet att följa programmerad rutt och vald instrumentflygningsmetod.

Personal från Flygskolan har varit i tillverkaren GROB:s fabrik i Mindelheim i Tyskland och genomfört en teknisk kurs, simulatorinstruktörskurs, simulatoringenjörskurs och CBT-kurs (computer based training).

Flygskolans chef Peter Jacobsson var en av de tre piloterna som stannade kvar för att genomföra själva typinflygningen, CTT (conversion to type). CTT på SK 40 består av åtta flygpas och fyra simulatorpass där grunderna i handhavande av GROB 120TP och dess system går igenom.

Den datorbaserade träningen (CBT) för SK 40 är ett avancerat utbildningshjälpmedel där kurser och prov kan skapas. Systemet medger även möjligheten till uppföljning av elevens utveckling. Till del kommer detta hjälpmedel att ersätta klassisk klassrumsundervisning på Flygskolan.

Sju flygplan är beställda i första omgången och under leverans 2023. FMV utlöser nu optioner om ytterligare tre flygplan. Med andra ord driftsätts tio flygplan succesivt under 2023 för att kunna ta emot pilotelever under 2024.



Ingela Mathiasson, chef Verko Flyg på FMV och Flygvapnets tekniska chef Niklas Berger i ett SK40, Försvarmaktens kommande skolflygplan. Foto: Grob Aircraft

Redigerat Bengt A Andersson

Källor FMV och

<https://blogg.forsvarsmakten.se/flygvapenbloggen/2023/03/16/9786/?fbclid=IwAR3pFO1csCvpK516eK0bVaySwwDM785O4BPhHQUVkDzEgn-rETtkDjPufbQ>

Spridning av flygplan och lokalt luftvärn då F 17 etablerades

Vi har tidigare skrivit om skydd av flygplan och utrustning i krigsbasmiljö. Det innefattar förstås infrastrukturen i stort och inte minst personalen. Stridsflygplan är prioriterade för fientlig bekämpning och på marken kan de sägas vara lätta mål. "Sittande fåglar" om de inte förvaras i fortifikatoriska skydd, vilket FV generellt inte har gjort. Tunnlrar och berghangarer har ju nackdelen att blockering av inslagen låser in flygplan och annat under avsevärd tid.



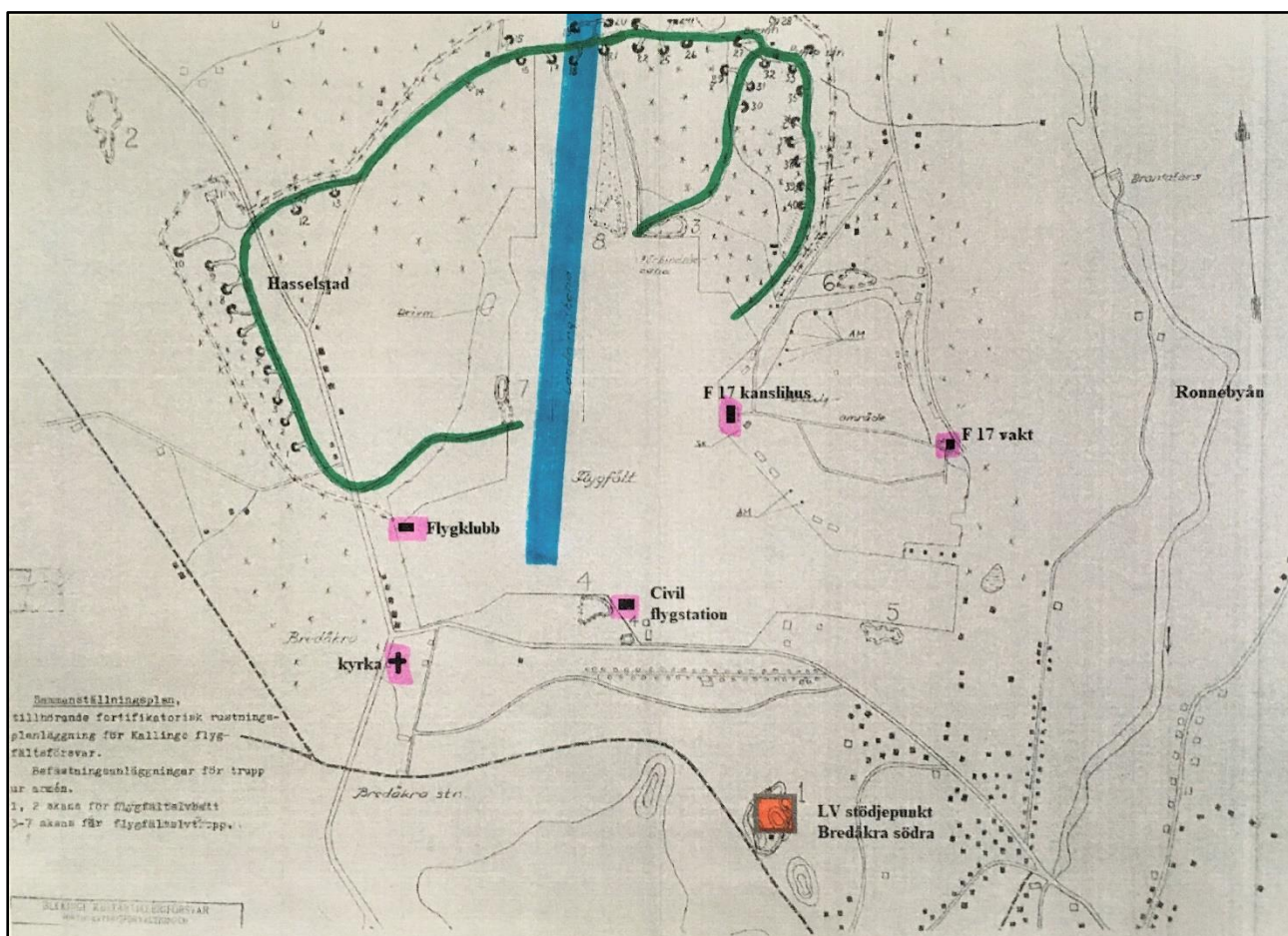
Merparten bilder och fakta i denna artikel är hämtade ur de intressanta böckerna "Blekinge – det hemliga landskapet" (2 delar). De är utgivna 2004 av författarna Leif Högberg och Jörgen Sjöblom. Böckerna

bygger på ett stort forskningsarbete och rekommenderas varmt för den som vill för-

djupa sig i Blekinges alla försvarsanläggningar genom åren.

Kartskissen

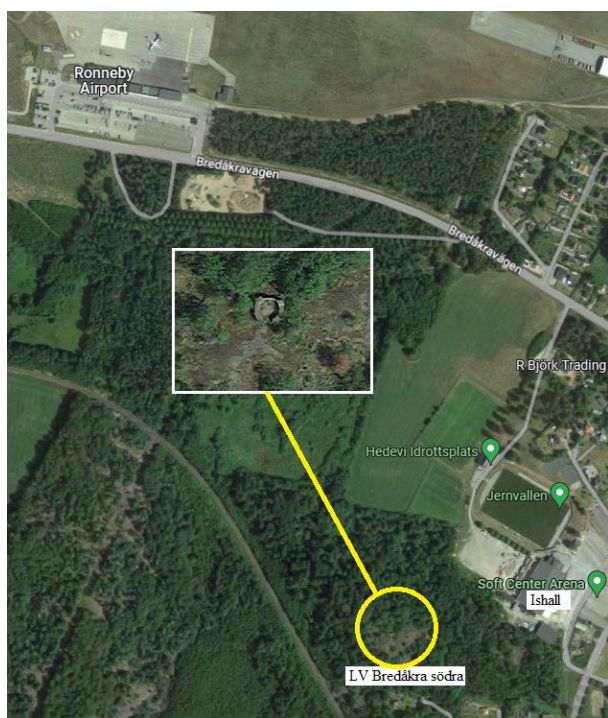
Kartskissen visar bl a en grönmarkerad slinga som skulle användas för att sprida ut flygplan från flygplatsområdet. Totalt 40 platser med enkla värn av jordvallar som skydd mot främst splitter. Flygplanen skulle då primärt taxa för egen motor till och från dessa platser. Denna slinga byggdes aldrig. Däremot övades sprid-



Det är oklart när denna enkla kartskiss är ritad, sannolikt då flottiljen etablerades runt 1945. Kompletterad med viss text och färger enligt följande. Dagens rullbana 01/19 i blått, den planerade flygplanvägen (taxibana) genom bland annat Hasselstad by för spridning ut från fältet i grönt. Kända byggnader i violett och luftvärnsställningen "Bredåkra södra" i orange.

ning av flygplan ut från hangarplattorna, men dock kvar inom flottiljområdet. Utbyggnaden av krigsflygbaser fortsatte efter 2:a vk. Vid en beredskapshöjning omgrupperade flyg- och basförbanden till sina förberedda baser. För F 17 del varierade dessa över tid, det handlade främst om huvudbaserna Uråsa, Hultsfred, Kosta och Byholma som alla hade kompletta basbataljoner för betjäning. I princip en krigsdivision per krigsflygbas. Det flögs även från andra flygbaser, civila flygplatser och sidobaser.

F 17 fältet var för övrigt under en tid sidobas till Uråsa. Ombytta roller mot fredsorganisationen kan man säga!



Det finns fortfarande flera synliga rester av Lv ställningen "Bredåkra södra". Den ligger på en bergknalle cirka 150 m väster om ishallen i Kallinge.

Spridning av flygplan i övrigt på F 17

De främre klargöringsområdena (FRAMOM) vid södra resp. norra banändan var ju i sig en form av spridning. Syftet var dock förstås främst att kunna beredskaps hålla jaktflyg så nära startbanan som möjligt. Snabb nödstart var ju också möjligt härifrån vid ett överraskande anfall. Väster om taxibanan framför räddningsstationen finns fyra flygplanplatser. De har

allmänt kallats för "spaningsplatserna", sannolikt anlagda då en spaningsdivision från F 11 var krigsplacerad på fältet. I övrigt känner författaren av dessa rader inte till några andra sådana åtgärder. Som redan nämnts så var ju taktiken i FV generellt att utrymma flottiljerna vid kris/krig och gå till sina krigsflygbaser.

Lokalt luftvärn

I anslutning till bygget av F 17 anlades också en ovanligt stor stödjepunkt för luftvärnet kallad "Bredåkra södra". Den är belägen cirka 700 m sydost om banbörjan 01. Den bestod av fyra större pjäsvärn för 75 mm lvkanoner och flera mindre anläggningar för 20 och 40 mm lvakan. Delar av detta är fortfarande kvar och synligt från luften, se karta och bild. Även inne på flygfältet byggdes ett antal värn som bl a i slutet på 50-talet bestyckades med stridsvagnstorn från uttrangerade stridsvagnar m/41. Pjäsplatser fanns också utanför själva flygplatsområdet, bland annat på taket till F 17 vakt!



Pjäsfundament för 20 mm lvakan på taket till F 17 vakt

Rb 68

Under 60- och 70-talet fanns också en Rb 68 "Bloodhound" robotdivision på F 17. De hade ett flertal förberedda grupperingsplatser (ramper) i sydöstra Sverige, liksom en sådan övningsplats i norra delen av fältet.

Text Ingmar Olofsson

Källor: Den ovan nämnda boken "Blekinge – det hemliga landskapet", del 2
Google Maps
Jörgen Sjöblom

Det är i år 100 år sedan minnesstenen över Blekinge bataljon restes på Bredåkra hed



Invigning av minnesstenen 1923. Baksidan av stenen sedd från söder med hustaket på officersmässen i bakgrunden mot väster.

Minnesstenen restes 1923 av officerarna vid f.d. Blekinge bataljon för att hugfästa minnet av bataljonens förläggning på Bredåkra hed.

Minnessten på den gamla mötesplatsen

Officerarna vid f.d. Blekinge bataljon ha beslutat att hugfästa minnet av bataljonens förläggning å Bredåkra exercisplats, åren 1888-1901 genom att där resa en större minnesvård. Denna utgöres av ett väldigt block Blekingegranit och kommer att nästa söndag den 12 dennes högtidligen avtäckas.

I högtidligheten komma att deltaga officerare, underofficerare och manskap som tillhört Blekinge bataljon. Avtäckningen kommer att verkställas av landshövdingen greve Axel Wachtmeister, varjämte till minnesfesten inbjudits chefen för 1:a arméfördelningen general Mörcke och chefen för Karlskrona grenadjärregemente överste Meister. Efter högtidligheten å Bredåkra giva f. d. officerare

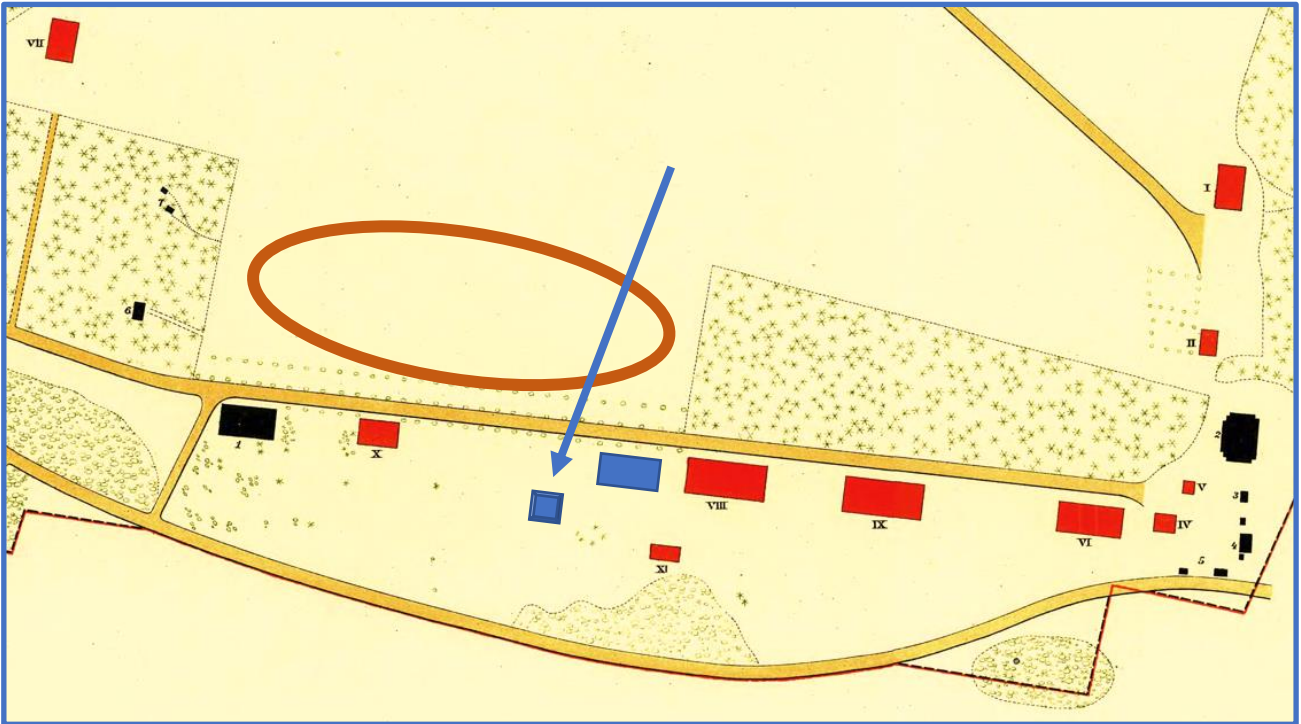
och underofficerare vid bataljonen lunch å Ronneby brunshotell. Tidningsklipp

Var stod stenen då ursprungligen?

Bilden ovan finns i boken om Blekinge Bataljon och i F 17 boken 1994. På bilden syns några civila följt av militärer i rörelse på baksidan av stenen. Bakom dem syns en flaggstång. Mellan träden till höger om mitten av bilden syns ett hustak och en skorsten som bör vara den kvarstående officersmässen.

Historiska källor

En historisk källa säger minnesstenen restes ungefär där högvakten en gång stått. En annan källa säger att minnesstenen stod öster om officersmässen. Högvaktens plats är inte med på några kända kartor över Bredåkra hed.



Förläggning Bredåkra hed. Minnesstenen stod vid blå fyrkant, se blå pil. F 17 ligger snett upp till höger, i nordost. Det röda huset VI uppe t v är sjukhuset som låg ungefär där Flygstationen ligger idag. Det svarta huset t v på allégatan är officersmässen som var den sista byggnaden kvar på allégatan. Före bygget av högvaktsbyggnaden, blå byggnad, fanns tre vakttält på samma plats. Speedwaybanan i brunt låg i "modern tid" på exercisplatsen. Bilden nedan på speedwayåkaren är tagen söderut i pilens riktning mot stenen.

Officersmässen

Officersmässens placering är känd och var den byggnad som fanns kvar längst och finns även med på flygfoton. Den användes av Blekinge flygklubb för byggen av glidare för segelflygverksamheten. Den eldades upp av misstag av Kallinge brandkår 1965. Grunden går att hitta än idag 2023.



Minnesstenens framsida var placerad i norr. Foto Blekinge museum

Nya gamla bilder

Under de senaste åren har Blekinge museum skannat fler bilder ur Kallingefotografen Oscar Ekblads arkiv. Vi ser speedwayåkaren på exercisplanen med trädalléns tre rader träd och bakom dem minnesstenen på sin upphöjning.

Speedway på exercisplatsen



Speedway på exercisplatsen med minnesstenen i bakgrunden. Sedd genom den treradiga trädallén. Foto Oscar Ekblad via Blekinge museum



Flygfoto Lantmäteriet 1960. Här ser vi officersmässen t v, trädallén och spåren av speedwaybanan. Pilen visar var högvakten och minnesstenen varit placerade.

Högvakten

Högvakten var en barackliknande byggnad med klocka ovanför dubbeldörren. Byggnaden finns inte med på några kända kartor över heden. Den ersatte sannolikt de tre tält som finns på platsen på flera olika bilder.



Vakttälten ovan ersattes med en vaktbyggnad, Högvakten på bilden nedan



Vaktombyte

Framför byggnaden stod flaggstången. Vaktombyte skedde varje dag kl 12.30 och vakt-

paraden skall ha ställt upp mellan skol och bevaringsbarackerna med front mot exercisfältet. Byggnaden skall ha stått ungefär där minnesstenen restes 1923.

Minnesstenen flyttas in på F 17

Minnesstenen från Bredåkra hed har senare flyttats in på F 17 och dess paradplats / Ceremoniplats där den står vid den gamla skjutvallen nedanför Bredåkramässen.



Paradplatsen vid flygdagen 1969. Stenen o dammen finns även på en bild från en Lottadag 1966!

Dammen har senare fyllts igen då behovet inte av en branddam inte längre fanns. Även inramningen av minnesstenen har förändrats.



Paradplatsen i senare utförande

Text Bengt A Andersson

Bilder F 17 arkiv om inte annat anges

Julbord 2022



Vackert uppdukat före vår ankomst.

Julbord 2022

Styrelsen beslöt att erbjuda medlemmarna julbord i Karlskrona denna gång eftersom möjlighet inte fanns att genomföra det på F 17.

Kamratföreningen genomförde julbordet på restaurang Eken i Karlskrona med över 60 deltagare. Alla hade trevligt och uppskattade att träffas med god mat och sång och musik av ”Emma och Elias”.

Qvintus Blå

Redaktionen har fått in en uppdatering av fakta från Roger Möller gällande ombeväpningen 1993 av Qvintus Blå från spaning till jaktdivision.

I Bredåkrabladet 2-2011 skrev vi med då tillgängliga fakta att spaningsdivisionen på F 17, Qvintus blå, ombeväpnades den 1 juli 1993 från S 37 till JA 37.

Divisionschef var Lars Johansson, som ledde omskolningen. Personal från den nedlagda divisionen Martin blå på F 13 i Linköping tillfördes divisionen. Spaningsviggarna överfördes samtidigt till F 10 i Ängelholm.

Mj Roger Möller berättar 2023 att Spaningsdivisionen på F 17, Qvintus blå, ombeväpnades

den 1 juli 1993 från S 37 till JA 37. ”Jag var siste divisionschef på Martin Blå och påbörjade omskolningen med personal ur Qvintus Blå redan året



innan. Jag tog över som divisionschef för Qvintus Blå sommaren 1993 fram till årsskiftet då Lars Johansson tog över eftersom jag skulle påbörja min utbildning till TP 84 pilot, ett år försenat därför att jag ansågs viktig för introduktionen av JA 37 på Qvintus Blå”.

J 35 Draken, 50 år sedan ankomsten till F 17

Den 2 april 1973 anlände de första J 35F Draken till F 17, från F 3 Malmen som skulle läggas ner. Detta 50-årsjubileum uppmärksammades genom att en rote J 35J / SK 35C landade på Kallinge flygplats, klargjordes och lyfte igen den 4 april 2023. Draken-eran vid F 17 kom att fortgå till 27 november 1981, med endast ett haveri (buklandning på bana). Vi återkommer med lite 35 historik i höstens nummer av Bredåkrabladet.



J 35 Draken

Foto via SFF bildarkiv

F 17 TRADITIONSRUM

Besöksliggare för radarstation R 120 på Säljö

I vårt traditionsrum har vi en gammal besöksliggare för anläggningen på Säljö med en intressant besökare 1957. Stig Wennerström!

Anläggningen som Stig Wennerström besökte var en radarstation PS-16/F, belägen på Säljö i Karlskrona skärgård. Den var en av fem stationer som flygförvaltningen anskaffade 1949. Denna togs i drift 1953.

PS-16/F var med sin långa räckvidd, 25—30 mil, avsedd att bli flygvapnets första storradar. Den var även flygvapnets första fortifikatoriskt skyddade radaranläggning.

Stationen kompletterades också med en höjdmätare PH-13/F.

Eftersom hela anläggningen ingick i stridsledningssystemet STRIL-50 var den mycket hemlig och omgavs av hög sekretess. Den öppna beteckningen var R120 "Kråkan".

1964 ersattes PS-16 av en modernare radar, PS-65. Då bytte anläggningen namn till "Gåsen". PS-16 var dock kvar som reserv till 1992 då hela anläggningen (R170) avvecklades.

Huruvida Wennerström hade "onda" avsikter med sitt besök, vet vi inte, men vi kan kanske ha vissa "dubier", med tanke på att anläggningen var en viktig del i Strilsystemet.

Sida ur besöksliggaren

Förteckning över besökande				
Datum	Titel	Namn	Tillhör	Visat av anläggning
1957				
28/4	Fru + flickor	Fern		Endast för pilotkårens ha tillgån. Själva anläggningen var i god. I övrigt upp till den tekniska tjänstens.
28/4	Fru	Linnarke		
28/4	Flickor	8 Pofferson		
2/5-6/6	Exp 30 st	Ur F6		Hela stationen
6/6	Lift	Milsson	F12	Grindning om rad i stat. Skedis av övervakning.
6/6	Fältflygs 8 st	2. div flygstycke	F12	
27/6	Lj. Bäckman	Lindarson	F12	— " —
27/6	2. Fänikor 1. Kvarter	3. div flygstycke	F12	
14/7	Linj	Groenbergs	F12	skat. av sp. förer
6/8	Fle	Lilje	F12	Måta rödbeten
6/8	Serg	Hellström, Somell	F7, F11	Hela stn. Skudubräk
12/8	Fanj	Bergman, Engerheim	L 2	Penningsbidrag vsp
16/8	Kapten	Asserstrom	F12	Intendenturpeng
22/8	Fanj	Engerheim	L 2	Penningsbidrag vsp
3/9	Kapten Niemi	Fo 15 + 1/4 + 4 letter		Kapten Niemi. Inget visat
3/9	Oronde	Wennerström	F 5 t	Hela anläggningen Skedis besök
3/9	7 off av armén, FL + flygsk			
4/9	Generalmajor	Thom + Gross. Helt	1. man	Hela anläggningen

Radarstation PS-16/F



Text: Museigruppen Foto: F 17 arkiv