



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2007



Ur innehållet:

Första flyghaveriet

Tysk nödlandare

Hjälparen

Vädertjänsten

Jetepoken inleds

Sambandsövningar

Vapenincident

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2007. Årgång 2.

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.

Ansvarig utgivare
Styrelseordföranden

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg, redaktör	0457-30135 t/f
Gösta Bolander, foto	0457-31441
Håkan Lindberg	0457-13483
Gunnar Mossberg	0457-20390
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning

Ewa Anbrand

Grafisk produktion

Ulf Wiberg
Ewa Anbrand
Gösta Bolander

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Såväl text som bilder från läsekretsen är mycket välkomna. Skicka gärna in ditt material på CD, diskett eller via e-post

Omslagsbilden visar Viggen, spaningsversionen under en altocumulushimmel.

Foto: Gösta Bolander

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har omkring 560 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. Se program och inbjudningar på sista sidan.

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt, ett medlemskort överlämnas numera vid pensionsavtackningen.

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 för ditt medlemskap.

Årsavgiften är för närvarande 70 kr för huvudmedlem och 30 kr för familjemedlem på samma adress, från 2008 är avgiften 80 kr respektive 40 kr. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av medlemstidningen *Bredåkrabladet*

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

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Den militära kamratföreningsrörelsen i Sverige är betydande, varje region har sina föreningar med armé, marin eller flygvapenbakgrund. Allt större antal kommer från nedlagda förband. I Blekinge är vi trots allt lyckligt lottade med F17 / Ronneby garnison och Marinbas Syd som "levande förband" för samarbete och stöd. Förutom F17 kamratförening finns KA2 kamratförening, Blekinge bataljon samt Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn.

Vi uppfattar oss som en supporterförening till vårt moderförband och garnison men också till Försvarsmakten i allmänhet. Föreningar från nedlagda förband hänvisas, vad beträffar verksamhetsstöd till det förband som bär traditionsansvar efter nedlagt förband. F 17 har således ett ansvar även för F3, F5, F10, F12 och F13.

F17 SC/stabsoff kallar årligen "underlydande" föreningar till samordningsmöte för bland annat informationsutbyte och diskussioner samt för att klara ut olika stöd för verksamheterna.

På riksplanet hålls kamratföreningsrörelsen samman av SMKR, Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund, som har sitt säte och kansli i Stockholm. SMKR leds av en styrelse där alla försvarsgrenar är representerade. Årsmöte eller mer korrekt representantskapsmöte hålls vartannat år 2006, 2008 osv. Ca 80 föreningar är anslutna och antalet medlemmar uppgår till ca 36000. F17 kamratförening är ansluten sedan 1983.

SMKR verkar för samarbete mellan våra kamratföreningar även mellan de nordiska ländernas föreningar. Försvarsupplysning, vård av militära traditioner och förbandsmuseer är ändamål som också speglar lokala föreningars verksamheter.

Genom att understödja Försvarsmakten på olika sätt som försvarsupplysning, bibehållande av förbandsanda, social verksamhet och traditionsvård skapas också olika möjligheter till verksamhetsstöd från Försvarsmaktens staber, skolor och förband till kamratföreningarna.

SMKR arbetar centralt för stöd i olika former från Försvarsmakten Högkvarteret till riksorganisation och lokala föreningar. I första hand interndeberade tjänster, såsom tryck av medlemsinformation och porto samt tillgång till lokaler.

Det internordiska samarbetet mellan Sverige, Norge, Finland och Danmark omfattar bland annat en sammankomst vartannat år där värdskapet roterar mellan länderna. Anslutna kamratföreningar inbjuds delta med en till två man. Nu senast 2007 hölls detta möte i Danmark och näst i tur, 2009 står Sverige där Karlskrona planeras bli huvudförläggning men F17 i Kallinge får naturligtvis svara upp mot att visa flygstridskrafter i programmet under en dag.

Herbert Lindblom

RONNEBY GARNISON



År 2007 har fört F 17 ytterligare ett steg mot det insatta insatsförsvaret.

Anställningen av 160 beredskapssoldater och utbildningen av flygplatsenheten ingående i Nordic BattleGroup har inneburit en stor utmaning. Vi har ca 90 % personaluppfyllnad och huvuddelen av materielen har levererats.

Visst finns det brister men vi ligger mycket bra till jämfört med andra delar av NBG. Nu får vi anpassa insatsen till den förmåga som NBG har uppnått. För närvarande finns det ingen planering mot någon bestämd insats men förhållandena kan ju snabbt förändras. När detta skrivs pågår slutövningen för NBG i Norrland. Från F 17 deltar såväl Flygplatsenheten som delar av första JAS 39 divisionen. Övningen genomförs på Kallax och Jokkmokk för vår del.

Den 17 december överlämnar jag rodret för F 17 och Ronneby garnison till Öv Niclas Karlsson. Det har varit en intressant och bra avslutning på tjänsten i flygvapnet för min del. Det började med att försöka visa politikerna att F 17 behövs i framtiden. Många politiker besökte oss och vi hade framgång i vårt arbete.

Vi har kommit långt i omställningen till det nya försvaret. F 17 arbetar nästan uteslutande med incidentberedskap och internationella uppgifter.

Vi har däremot inte lyckats med att få igång infrastrukturarbetena som leder mot utökad helikopterverksamhet med hkp 14 och 15. Här saknas allt utom ett kalhygge som vi fått! Nuvarande planering siktar mot 2010. Vi hoppas på att den planen skall hålla.

Jag önskar Ronneby garnison en välförtjänt god utveckling och en framgångsrik framtid!

*Lars Lundell
Garnisonschef*

Einar Millevik i Marinens, Flygets och Sjöräddningens tjänst

Einar Millevik, Millegarne och Gö vid kusten i den gamla socknen Listerby, var bondsonen, som en vacker dag släppte plogen för gott och istället utbildade sig till sjökaptan inom Flottan i Karlskrona.

Det berättas, att han en gång som pojke målade över ladugårdsväggen med texten "Jag vill till sjöss"!

Föräldrarna Alma och Hagbert Pettersson hade med framgång drivit den då för tiden betydande Millegarne gård, med skog, marker och fiskevatten, vilken senare övertogs och utökades av den yngre sonen Inge Millevik.

Numera är gården försold sedan många år i olika led och nyttjas idag till hästavel och ridning i en ansenlig omfattning.

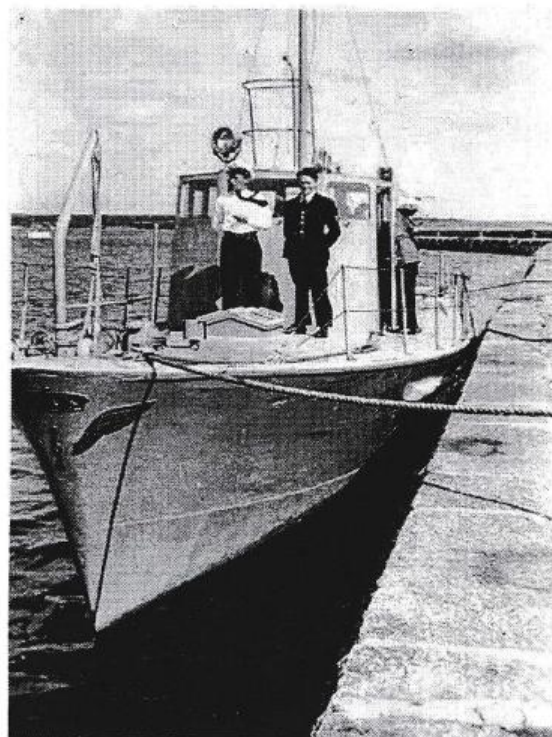


"Jag vill till sjöss" skrev Einar Millevik

Efter grundskoleutbildning blev det Folkhögskolan i Bräkne-Hoby för den unge Einar, och därpå följde examen vid Selanders Nautiska Institut i Göteborg. Därefter blev det studier inom Svenska Seglarskolan och Sjövärnsskåren, där det även blev sjöpraktik och som befäl ägnade

han senare sina krafter åt t ex fartyg som Kaparen och Alona.

Einar Millevik stannade inom Flottan under hela Andra världskriget, blev fänrik, löjtnant och så småningom kapten.



Einar som kapten på den s.k. Torpedbärgaren, ett av f d Marinens fartyg, Här vid kaj i Göhamnen.

Efter att under ett par säsonger ha varit befälhavare på Ronnebys skärgårdsbåtar, tog han hand om ledarskapet för och driften av Flygvapnets räddningsbåtar år 1947 med bas i den då ännu inte fullt utbyggda Göhamnen.

Hjälparen

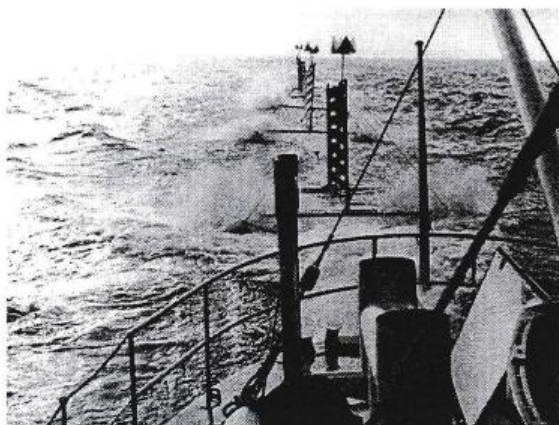
År 1957 placerade Sjöräddningssällskapet livräddningskryssaren Hjälparen i Blekinge och vad var naturligare än att Einar Millevik även blev kapten på denna, vars verksamhet väl kunde samordnas med F 17:s intressen.

Först ville man ha räddningsbåtens bas i inre hamnen i Ronneby, men ett bättre beslut fattades senare, då det bestämdes, att basen skulle förläggas till hamnen i Gö fiskeläge. Det utgjorde dessutom en mera praktisk utsjöstationering.



Räddningskryssaren Hjälparen vid kaj i Göhamnen

Det var i s.k. rum sjö insatserna oftast gjordes. Svensk sjöräddning omfattade som mest 38 stationer och 22 kryssare och har anor sedan 1906. Hela kuststräckan från Holmsund i Bottenhavet till Fjällbacka på Västkusten täcktes in, d.v.s. en kuststräcka på cirka 240 mil liksom även Vänerens vatten.



Hjälparen bogserar flygmål, mot vilka man ibland övningskött från flygplanen, då med längre lina.

Från loggboken

Utdrag ur loggboken på räddningskryssaren Hjälparen den 23 oktober 1971: Klockan 0400 klargöring för avgång, då vi erhållit meddelande från Karlskrona Radio om att den svenska ubåten Springaren, vilken var under bogsering från Malmö till Stockholm av bogserbåten Hermes, slitit

bogserrossen cirka sju nautiska mil ost om Ölands södra grund.

Ubåten var obemannad, och bogserbåten hemställde om omedelbar assistans, då man inte kunde borda båten i det rådande, hårda vädret, 13-15 sekundmeter.

Företaget var vanskligt, då ubåten tog sjön över halva däck för om tornet. Vid femte försöket lyckades vi komma så nära stäven, att vi kunde lägga fast en tross. Farten var nu 1-2 knop, och efter någon timme kunde Hermes åter överta bogseringen. Anlande till hemmahamnen klockan 1930.



Einar som chef på F 171, som F 17 fick från F10. Här på väg för tillägning vid Lindö brygga.

Flyghaveri

Den 6 maj 1972: Avgått till platsen, där två flygare hoppat ut i fallskärm efter motorfel på planet, en A 32 Lansen. Flygarna var vid liv och plockades upp av en helikopter från F 17. Bärgade två fallskärmar på haveriplatsen vid östra stranden av Torkö.

Den 7 maj 1972: Deltagit i bärgningen av flygplanet, vilket störtat vid Djupesund i Karlskrona skärgård.

Insatserna var många och nästan uteslutande framgångsrika för Hjälparen med dess kapten och besättning. Bara under åren 1971-72 genomfördes 140 insattdagar i Sjöräddningens tjänst, förutom allt det man utförde för F 17:s räkning.

Pålitligheten själv

- Jag kände Einar Millevik väl, säger f d chefen för helikopterdivisionen vid F 17, kapten Lars Blomberg, Ronneby.

- Vi hade ofta övningar tillsammans, och, när det någon gång inträffade ett

fallskärmshopp eller haveri i närområdet, var Hjälparen och Einar som regel först på platsen. Einar var en alltigenom trygg medarbetare och en pålitlig och skicklig yrkesman, vilken man verkligen ville hålla i handen, när det kärvade till sig, och vi blev med tiden mycket goda vänner! Jag kan inte påminna mig, att vi någon gång hade meningsskiljaktigheter eller misslyckades med våra räddande insatser, berättar Blomberg.

Einar Millevik hade många strängar på sin lyra. Han fiskade gärna, gav brodern Inge ofta ett handtag då och då på gården och var under en hel del år också kommunal förtroendemän (m).

Bilåkande sjöman

Det berättas av närboende att Einar i mycket tidig ålder skaffade först motorcykel och sedan privatbil. Social och hjälpsam som han alltid var, stannade han ofta och lät människor åka med till Karlskrona, Listerby eller Ronneby. Han byggde också såväl bostadshus som

sommarstuga för hustrun Astrid, lärare från Skåne, och de tre sönerna.

Einar Millevik var född 1916, men tyvärr gick han bort redan vid 62 års ålder efter en tids sjukdom.

Göhamnen hör på något oförklarligt sätt samman med den enkle, lokale, praktiske bondsonen och båtchefhavaren och kaptenen Einar Millevik, vilken gått den verkligt långa vägen i yrket.

När man nu många år senare ibland besöker den norra delen av hamnområdet, där han en gång huserade med sina båtar, väntar man bara att Einar skall komma emot oss så sakta, alltid välkomnande, solbränd, leende och med pipan i munnen, alldeles precis som för ungefär femtio år sedan.

Hamnen liksom bara är Einar Millevik och ingen annan, och vi, hans gamla medarbetare från dåtidens Kungl. Blekinge Flygflottilj, saknar honom verkligen!

Ulf Wiberg

Foto: privat

Redigering: Ingvar Svensson

F 17:s första flyghaveri 60 år

Försommardagen den 8 maj 1945 var en tisdag; flyttfågelsträcken hade kommit för en månad sedan och det var lugnt i luften. Vädret var bra med en svag vind från nordväst, växlande molnighet och en sikt på upp till 50 kilometer. Vid kusten förekom enstaka dimbankar under förmiddagen.

På nyuppsatta flottiljens tredje division skulle det bli bedrivna inskolning på flygplan B 5.

Just den här vackra dagen skulle övningarna innefatta stall och vikning, d.v.s. att man genom avdragen gas och högt nosläge bringar flygplanet att överstegra, tappa lyftkraften och tippa över framåt eller åt någon sida.

Ingångshöjden var satt till cirka 1500 meter och på 1000 meter skulle man återgå till normalt flygläge.

Äventyrligt, kan kanske någon tänka, men så behövde det inte alls vara, en helt normal och accepterad övning i samband med inflygning på ny flygplanstyp.



B5, division

Risken var bara den att vid en oförsiktig roderbehandling kunde flygplanet gå in i spinn, en roterande rörelse åt något håll, och då var alltid åtgärden, gasen av och urgångsroder, spaken framåt och motsatt

sidoroder, inte heller detta någon halsbrytande övning i sig.

Av någon anledning kom nu flygplanet in i en okontrollerad rörelse som inte kunde hävas, med haveri som följd.

Besättningen var ung. Lärare var fänrik Nils Harald Forsell, 23, och elev korpral Sven Andersson, 21. Deras respektive flygerfarenhet var vid tillfället 773 respektive 275 timmar i luften.

Vid skolflygning var det normalt, att såväl instruktör som elev hade tillgång till roder och reglage men inte i aktuellt flygplan, som saknade dubbelkommando.

Piloten i framsits hade ensam samtliga manöverorgan. Dagens övningspass hade genomgåts, där läraren suttit i framsits och instruerat samt visat, vad som skulle ske. I det efterföljande passet hade man bytt, så läraren satt i baksits utan möjlighet att påverka roder och reglage; något som vid militär som civil utbildning senare i historien skulle ha varit av säkerhetsskäl otänkbart!

Den aktuella flygplanstypen var av en amerikansk modell, som tillverkades på licens i Sverige av ASJA, sedermera SAAB i Linköping. Flottiljen hade vid tillfället tre flygplan av typen B 5. Utöver det havererade planet vid Djurtorp skadades senare ett vid landning och måste kasseras.

Doktor Erik Bratt, B 5 förare

- *B 5:an var fin att flyga*, säger den teknologie doktorn Erik Bratt, 89, i Linköping, J 35 Drakens skapare och f d värnpliktig flygförare och fortsätter:

- *Vi använde den för störbombfällning, den hade en motor på 1000 hästkrafter o var ett kraftpaket. Men man fick vara försiktig vid upptagningar för vingarna var svaga. Den var lätt att landa, och jag har inga som helst minnen av att den skulle vara svår varken i stall eller annars. Övningen spinn gjorde vi förstås aldrig någonsin medvetet, möjligen någon av lärarna i samband med utprovning. Enligt förhörprotokollet efter olyckan med löjtnanten Arne Jufors, flyglärare, var dock hans uppfattning att flygplan B 5 hade en brant spinn, och att det tog relativt*

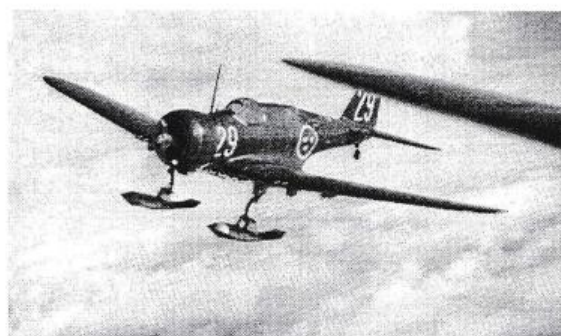
lång tid att bringa planet ur den rörelsen. Tydligen övades också spinnrörelsen av vissa utvalda piloter, men inte av alla.

- *Jag var kurskamrat med instruktören och fänriken Nils Harald Forsell*, berättar förre chefen för F 17, översten C O Larsson.

- *Först hade vi båda tagit studenten i Skara. Tyvärr omkom Forsell bara några dagar efter det han hade placerats på förbandet i Kallinge. Jag flög B 5:an på F 6 i Karlsborg, och det var en del utrustning, som var ny och välkommen, men också annat, som vi saknade, t ex ett bra sikte, och det hade vi behövt såväl vid bombfällning som vid skjutning mot markmål. Mina minnen från flygplantypen är i alla fall övervägande positiva!*

Ur haverirapporten

Händelseförloppet verkar klarlagt, bl a genom flera ögonvittnen, varav minst en med tidigare flygerfarenhet. Övningen stall o vikning har utförts med eleven på förarplats i framsits och med läraren i baksits, vilken endast kunde ge muntliga instruktioner, och det var inte mycket, när det kärvar till sig.



B 5 i luften

Efter stallrörelsen har flygplanet gått in i spinn åt vänster, men tagits ur rörelsen för att omedelbart därefter gått in i spinn åt höger. Rörelsen är inte obekant, när det gäller flera andra flygplanstyper.

Urgångsroder har säkerligen ansatts men verkar inte ha haft någon effekt utan flygplan B 5 nr 73 med sin lärare och sin elev, båda med begränsade flygerfarenheter, har i överstegrat läge kolliderat med marken, i trakten av Djurtorp i Hjortsberga socken. Flygplanet fattade omedelbart eld vid nedslaget. En av

piloterna anträffades död intill vraket, medan den andre återfanns avliden inuti vraket. Deras respektive armbandsur hade stannat på tiderna 1218 respektive 1224. Enligt den inspekterande flygläkaren Ingvar Hermann, var ingen dessutom möjlig att direkt identifiera, beroende på brännskadorna.

Tiden var, som skrivet, en fin vårdag i början av maj år 1945. Flottiljen F 17 på gamla Bredåkra Hed låg i sin linda, nyss

uppsatt och säkerligen med en hel del av växtvärk, såväl tekniskt som utbildningsmässigt, säkerhetsmässigt och organisatoriskt. Men sådant hörde till denna intensiva tid under beredskapsåren på 40-talet, och kan i dagens högteknologiska ljus inte alltför hårt kritiseras.

Ulf Wiberg

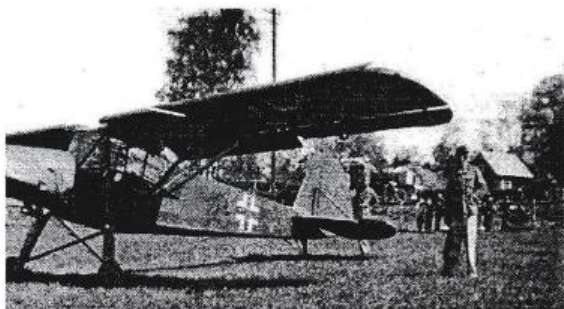
Foto: F 17:s fotoavd.
Redigering: Ingvar Svensson

”Storken” på Oxlaby gårde

En ljus och klar vårkväll just vid krigsslutet 1945 spelade några grabbar fotboll på ett fält, som numera kallas Cirkusplatsen i södra delen av Listerby socken, där vägen tar av mot Fällö mellan Korsanäsvägen och Kullagården.

Plötsligt hördes ett skarpt motorljud från luften, och några luar, som i 13-årsåldern spelade boll, såg ett litet, svartmålat flygplan i ultrarapid och på låg höjd göra några lovar över området liksom för att landa. Sedan försvann det österut mot Kuggeboda, där det var nära att toucha några höga träd, innan det fortsatte norrut mot Kullagården.

Raskt på cyklarna och efter bara kanske två kilometer såg luarna maskinen med stora kors målade på vingor och kropp stå parkerad till vänster vid motet, där Fällövägen möter Kuggebodavägen.



Storken vaktas efter landningen på Kullagården

Två plan följdes åt

Ur militära rapporter och andra kan man från måndagen den 7 maj år 1945 läsa bl a följande:

Sent på eftermiddagen såg luftbevakningen två långsamma plan på låg höjd nära sig

den svenska kusten österifrån vid Torhamnslandet. Ett plan synes därefter ha vikit av åt höger och landat vid Olsäng söder om Fågelmara och intill en gammal kvarn, medan det andra flög vidare åt väster och sattes ner på ett åkerfält, en knapp mil SO Ronneby.

Ortsbefolkningen ”tog genast hand om” de båda ombordvarande och gav dem traktering och omsorg, trots att man språkligt inte alls förstod varandra. Piloten försökte förklara, att man flugit vilse och ville veta var man hamnat. Schweden, enades man till sist om, och stämningen blev genast mera uppsluppen och hjärtlig!

Ett plan landade på Kullagården

Planet hade parkerats på ett åkerfält invid en smedja på Kullagården, och det fanns senare tecken på att handlingar hade bränts alldeles efter landningen, förmodligen maskinens logg-bok.

Enligt uppgift skulle också den kvarvarande bensinen ha tappats ut, för att man inte skulle kunna starta igen. Chef ombord var den 27 årige österrikiske löjtnanten Leopold Herdlicka från Wien, men planet tillhörde det tyska Luftwaffe. Som passagerare medföljde ett underbefäl vid namn Seidel, sannolikt en mekaniker. Enligt förhørsprotokollet hade starten skett

från ett fält i Kurland på Östfronten, en sträcka på minst 75 svenska mil, och säkert flugit kanske fyra timmar på västlig kurs och alldeles över vågtopparna, innan man träffade på svenskt område. Landningen hade skett omkring klockan 1730 och i gott väder.

Lokal hemvärnsman först

Av myndighetspersoner var den närboende hemvärnsmannen Svante Roos först på plats, efter det han i hemmet fått på sig uniformen. Strax efteråt anlände Hemvärnschefen Knut H. Lundgren, som kallat militär personal från Gökalv, vilken i sin tur tog hand om besättningen och skötte vakthållningen tills militär och teknisk personal från flygflottiljen F 17 anlände.



Folkskolläraren Knut H. Lundgren var Hemvärnschef och kallade militär personal

Planet monterades isär

Följande dag monterades vingarna bort, och maskinen transporterades till en hangar på Bredåkra hed, vilken för inte så länge sedan färdigstälts som militärt flygfält.

I en byggnad samlades där senare upp ett dussintal tyska plan av märket Fieseler Storch, och efter krigsslutet behöll man två exemplar, varav ett fick beteckningen nummer 23, och just detta var Oxlabystorken.

Fick svensk typbenämning

Typen som sådan hette efter det svenska övertagandet S 14 B, och det var också den

här speciella maskinen som tidningens medarbetare fick förmånen att flyga på andra divisionen F 17 i mitten av 1950-talet, bl a tillsammans med fältflygarna Franz Björklund, senare dataingenjör inom IBM samt Holger Westman, SAS-kapten.



Här överlämnar flygaren, löjtnant Leopold Herdlicka, sitt vapen, en pistol, till en F 17-militär.

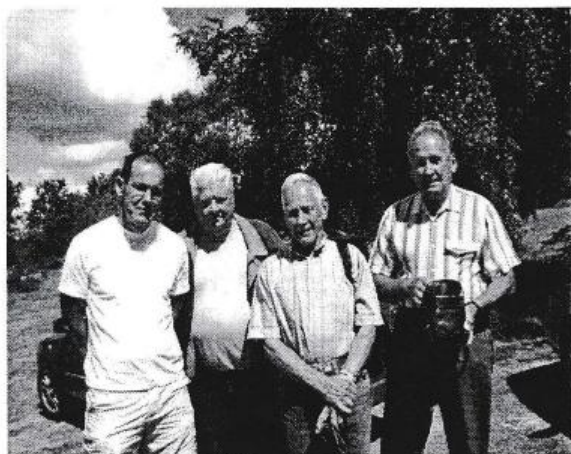
Storken, som den kallades, hade varit ett mycket användbart plan så till vida att den kunde flyga oerhört sakta samt starta och landa på minimala ytor eller som piloterna ofta sa "på en 5-öring". I taket gick en lång cykelkedja, vilken rasslande manövrerade klaffarna vid starter och landningar. Efter fullgas på motorn sattes så mycket klaff föraren vågade och maskinen reste sig då nästan som en helikopter. Det gick också att "flyga baklänges" med Storken, och det var när vinden var kraftigare än planet fart framåt och det kunde röra sig om en hastighet runt 40-50 km/timme. Det var ävenledes detta specialplan, vilket på Hitlers order hämtade ner den tillfångatagne Mussolini sommaren 1943 från en klippa i Norditalien där denne satt i arrest.

Risk för deportation till Ryssland

Det visade sig, att de soldater, vilka flytt från Östfronten, skulle sändas tillbaka dit, och det var det absolut sista löjtnant Herdlicka önskade sig.

Nu vidtar en berättelse av den sedermera svenskfödde sonen Toni Haid, filosofie magister vid Mälardalens Högskola, vid ett för två år sedan företaget besök i Blekinge.

Han fick då kontakt med bl a en av de fotbollspelande pojkarna, Ingvar Svensson, samhällsforskare, Bengt Andersson, flyg-historiker samt Herbert Lindblom, f d överstelöjtnant och flygchef på F 17, samtliga dessutom boende i området och väl förtrogna med bygdens historia.



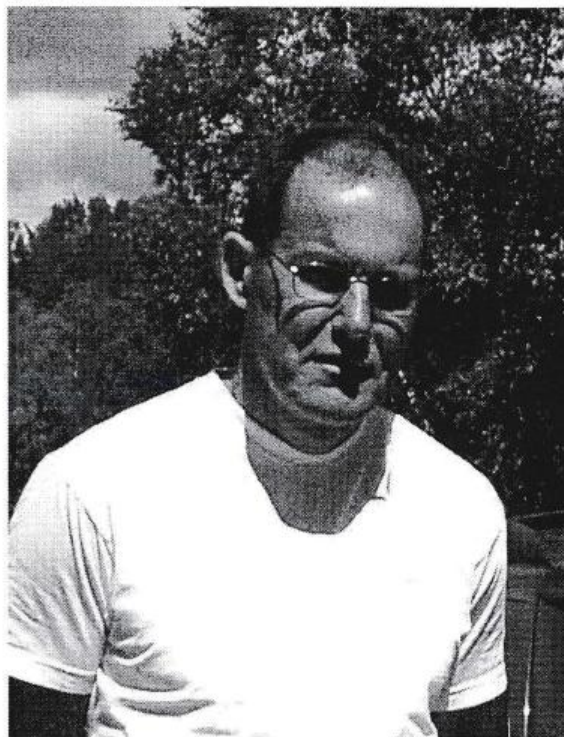
Fr. v ses Toni Haid, som informerades av Ulf Wiberg, Herbert Lindblom och Ingvar Svensson

- Pappa, som var född 1918 i Wien, hade lärt sig flyga vid 19-års ålder och sedan tagit en ingenjörsexamen. År 1946 och efter äventyret i Blekinge hamnade han på ett uppsamlingsläger utanför Vänersborg. När han fick beskedet om deportation till Ryssland, vilket skrämde honom oerhört, så rymde han helt enkelt och gick under jorden. På flykt hade han bl a under en tid vistats i skogarna och i en sjö, för att hundar inte skulle kunna spåra honom. Han drog sig fram på olika sätt och togs efter en tid omhand av vänner. Han hjälptes till att få uppehållstillstånd i Sverige och en helt ny identitet med nytt namn. Så gick ett par, tre år med olika sysselsättningar, bl a som trädgårdsmästare, innan han slutligen som accepterad svensk medborgare fick arbete på ASEA i Västerås, då han ju var ingenjör från början.

- Där blev han kvar hela sitt aktiva liv och gifte sig med en svenska och fick två barn, jag yngst och född 1959. Han avled 1972 och nyligen gick också min mor bort, avslöjar Toni, som, även han, bosatt i Västmanland, är gift och har två barn.

- Så vitt jag kan förstå, serverade min pappa först en förhistoria om sin flykt,

vilken kanske var för att det skulle vara lättare att få bli kvar i Sverige, vilket ju också lyckades. Innan han gick bort, fick jag en ny version, och den stämmer i huvudsak med, vad vi alla känner till om flykten från ostfronten, om flygningen till Blekinge, och vad som hänt därefter.



Toni Haid kom till Blekinge för att se var hans far nödlandade och fann friheten den 7 maj 1945

- Nu vill både min syster och jag forska mera i hans liv och försöka vända på flera stenar, och vi behöver mer information t ex härnere i Blekinge från människor, som kanske var med vid tiden för flykten från Kurland till Oxlaby i Blekinge och friheten i Sverige, måndagen den 7 maj 1945, klockan 1730, avslutar Toni Haid.

Ulf Wiberg

Källor:
Toni Haid
Ingvar Svensson
Bengt Andersson
Herbert Lindblom

Foton:
F 17:s fotoavd.
Ulf Wiberg
Ingvar Svensson

Redigering: Ingvar Svensson

VÄDERTJÄNSTEN PÅ F17 – från kartritare till IDA

”En väl fungerande väderavdelning är en första förutsättning för goda resultat av våra divisioner”. Ja, så står det i jubileumsboken ”Blekinge Flygflottilj 40 år 1944-84”. Detta påstående gäller än idag och kanske nu mer än någonsin, med tanke på alla avancerade tekniska system, flygsäkerheten och en alltmer ansträngd försvarsbudget.



F17 väderavdelning i nya lokaler, tillbyggnaden under trafikledartornet, inflyttning september 1982

Vädertjänst har funnits på F17 sedan den 1 augusti 1944, då bestående av väderleksassistenter, en kartriterska samt några värnpliktiga väderbiträden. Prognoserna kom från den Militära Vädercentralen (MVC) och utgjorde underlag för väderavdelningen på F17.

Det mesta plottades och ritades för hand och den som någon gång försökt sig på detta hantverk vet att det kräver stor noggrannhet och ett oändligt tålamod. Jag skulle vilja se någon av dagens unga meteorologer plotta en Europakarta med observationer, vi som är vana vid att allt blixtnsnabbt kommer upp på dataskärmen och blir otåliga om någonting är 5 minuter försenat...

Till en början gjordes alltså inga prognoser på F17, utan dessa kom från centralt håll. Men efter några år, närmare bestämt 1948,

tillträdde de två första prognosberättigade meteorologerna Erik Andersson, alias Met-Anders och Åke Tibell. De fick dock bara göra prognoser för fältets närhet medan områdesprognoserna fortsatte att göras i MVC. Verksamheten utökades sakta men säkert och en tredje meteorolog kom till väderavdelningen på F17 år 1955. Det dröjde sedan nästan 20 år tills den fjärde kom 1983. Först då, efter 39 år, var avdelningen fulltalig enligt organisationen från 1944!



Kn Bengt Friberg bildar sig en uppfattning om vädersituationen med hjälp en handritad obskarta

Redan från starten 1944 fanns det en kvinnlig kartriterska på avdelningen och senare tillkom även en kvinnlig meteorologassistent, det var Elin Lindblom som tog över efter Bengt Mathisson 1970, då han flyttade till nyinrättade Väder Syd.



Metass Elin Lindblom, också en värdefull hjälp vid briefingar

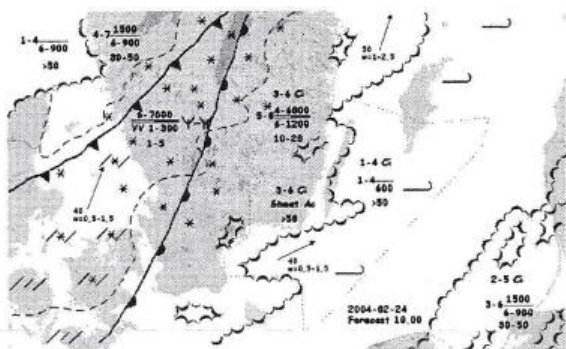
På meteorologsidan tog det betydligt längre tid. Den första kvinnliga meteorolog-

logen, Ingrid Sallin, kom till F17 1986 och den andra, Anna-Karin Bergström, hela 14 år senare, år 2000.

Vad gäller tekniska hjälpmedel så fick väderavdelningen i början av 60-talet god hjälp av en väderradar av modellen PV-30. Den byttes sedan ut mot en PV-883 i Rödeby 1991. En väderradar är till ovärderlig hjälp när det gäller att följa upp nederbördsområden och förutsäga deras intensitet. Utifrån denna information kan meteorologen göra en bedömning av när nederbörden börjar och slutar, samt även vad det kan tänkas bli för sikt och molnbas i samband med nederbörden.

För att presentera väderinformationen för divisionerna användes från och med 1968 det så kallade ITV-systemet (Intern-TV). Med hjälp av detta kunde meteorologen lägga ritade bilder under en kamera på ett ljusbord och samtidigt tala till bilderna i en mikrofon. Divisionerna kunde då följa väderbriefingen via TV-skärmar i sina respektive ordersalar. Säkert ett fantastiskt system på den tiden och tydligen ett mycket hållbart koncept, eftersom det användes ända in på 2000-talet!

Även sedan det nyaste briefingsystemet IDA (Interaktiv DelgivningsAnläggning) kommit in i bilden fick ITV:n ibland fungera som reservhjälpmedel då IDA vägrade att samarbeta.



Exempel på prognosbild i briefingsystemet IDA

Att bedöma molnbasens höjd över marken är ingen lätt uppgift, så därför installerades 1971 en lasermolnhöjdmätare vid kansli-

huset. Det dagliga arbetet på väderavdelningen underlättades ytterligare mot slutet av 80-talet då Väder 80 gjorde sitt intåg. Förutom automatisk kartplottning kunde nu ett direkt utbyte av observationer och prognoser göras mellan väderavdelningen och dess kunder. Nästa stora tekniska system kom 1993 och kallades för MILMET (Militärt Meteorologiskt Informations-system).



C Väddavd, Mj Alf Svensson följer upp och briefar med hjälp av bland annat MILMET

Nu kunde man se en karta med plottade observationer direkt på dataskärmen samt studera numeriska fält av olika prognosparametrar såsom fuktighet och vind på olika nivåer i lufthavet. I systemet finns även tillgång till radar- och satellitbilder.

I meteorologens dagliga arbete ingår, förutom prognosarbetet, även den så kallade väderflygningen. Väderflygningar har gjorts på F17 ända sedan 1956, då med A32 Lansen. Efter en period med propellerplanet SK 50 Safir, övergick man 1983 till det tvåmotoriga jetplanet SK 60.

Det är väl inte så svårt att förstå att det en gråkulen morgon är helt underbart att få stiga ovan molnen och möta soluppgången i ett rosarött skimmer över vita molntoppar. Däremot har jag många gånger fått frågan om vad väderflygningen egentligen gör för nytta. Det finns flera svar på den frågan. Ett av dem är att det är mycket värdefullt som meteorolog att faktiskt få uppleva vädret på nära håll och i ett tredimensionellt perspektiv. Att t.ex. se en

front närma sig och förstå vad som händer med sikt och molnbas på olika höjder, att uppleva hur svårt det kan vara att urskilja horisonten över hav en disig och vindstilla dag eller att uppleva sikten i ett tätt snöfall. Det är dock inte det här som är huvudsyftet med väderflygningen utan det handlar, som i så många andra fall, om ekonomi.

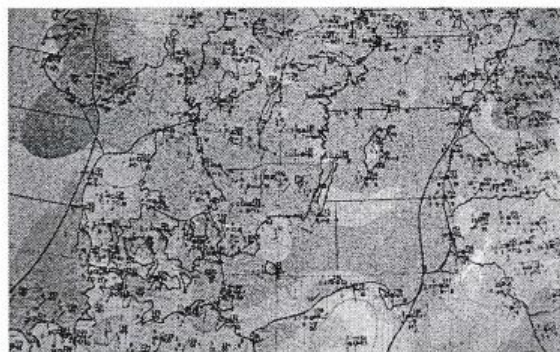
Divisionerna vill ju veta för planeringen av sina flygningar om det t.ex. finns molnfria skikt med bra sikt att öva i, om det är bra siktförhållanden över hav samt om det är risk för isbildning på flygplanet i olika höjdsikt. Inget av ovanstående går att avgöra med varken radar- eller satellitbilder. Visserligen kan en sondering ge vissa indikationer och markobservationer kan vara till viss hjälp, men till syvende och sist måste det ändå till att ett tränat öga åker upp och kollar hur verkligheten ser ut. I så fall är det ju bättre att en stycken SK60 gör detta än att en fyrgrupp JAS 39:or bränner en massa soppa på att dra iväg på en övning som det visar sig inte går att genomföra.



Lt Anna-Karin Bergström inför ett väderflygpass

Värnpliktiga väderbiträden har funnits på F17's väderavdelning från starten 1944 och fram till 2002, då de ersattes av civilanställda väderobservatörer. På 70-talet och under de följande 30 åren fanns ca 7-8 vpl vädbi på avdelningen. De ryckte in flera gånger per år och delades efter vissa tester upp i Cobs, obs, biobs och kartritare.

De gjorde väderobservationer (obsar) och ritade kartor mer eller mindre dygnet runt, uppdelat på dags-, kvälls- och nattpass. Förutom att serva den militära flygverksamheten gjordes även obsar för civiltrafiken, både på kvällar och helger.



Karta med väderobservationer, analyserad och klar. Olika gråtonade områden anger en viss lägsta molnhöjd.

På 70-talet ringde observatören runt till ett antal stationer inom F17's område och samlade in väderobservationer. Övriga obsar kom på telegram via sambandsavdelningen. Alla obsar plottades sedan för hand. Så gjordes även med sonderingarna från Bromma, Visby, Köpenhamn och Karlsborg. F17 Väder har aldrig rutinemässigt gjort egna sonderingar, utan bara vid enstaka tillfällen. Prognoskartor och höjdvindar skickades från MVC och togs emot på den s.k. Delila-apparaten. Som namnet anger kunde utskriften färgas av en bred, lila rand om man inte höll koll på den, berättar Elin Lindblom.

Väderavdelningen deltog i militära övningar på F17's baser varje höst och vår och servade då, med stöd från F17, flygbasen med väderinformation. Mot slutet av 90-talet/början av 2000-talet blev det glesare mellan storövningarna och på senare år har övningsverksamheten istället inriktats mot internationella uppdrag.

Anna-Karin Bergström och Elin Lindblom

Chefer för F17 väderavdelning/-sektion

1944-46 Lt Harald Svenonius
1946-48 Vädass Arthur Clevhagen
1948-67 Met Erik Andersson
1967-80 Met Lennart Crazz
1980-96 Mj Alf Svensson
1996-02 Övlt Lennart Strand
2003-04 Övlt Bengt Norman
2004- Mj Lennart Smedenmark



Väderleks-/meteorologassistenter

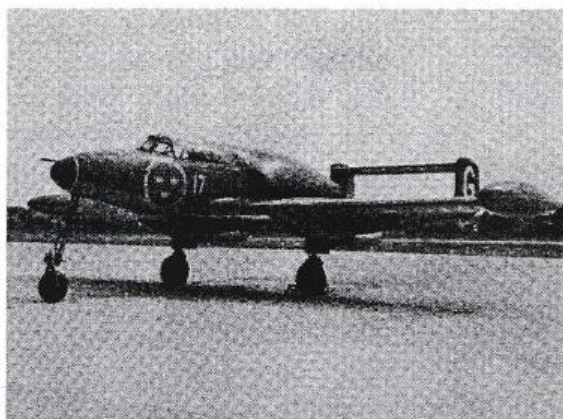
1944-45 Helge Olin
1945-58 Sten Törnebladh
1958-70 Bengt Mathisson
1970-01 Elin Lindblom
2001-04 Britt-Marie Podhora

Efter meteorologiutbildningen på bla F5 placerades *Anna-Karin Bergström* (t h) på F17 som första flottilj år 2000. Efter endast tre år som F17 meteorolog gick flyttlasset till F4. Anna-Karin slutade i Flygvapnet 2004 för en tjänst på SMHI och jobbar nu med väderservice för sjöfarten världen över.

Elin Lindblom (t v) började på F17 1962, som kontorist på mobiliseringsavdelningen. Efter utbildning till meteorologassistent fick hon anställning på F17 väderavdelning 1970 och har alltsedan dess fram till sin pensionering 2001 varit F17 vädertjänst trogen.

Redaktionen

SAAB A21R på F17 - jetepoken inleds



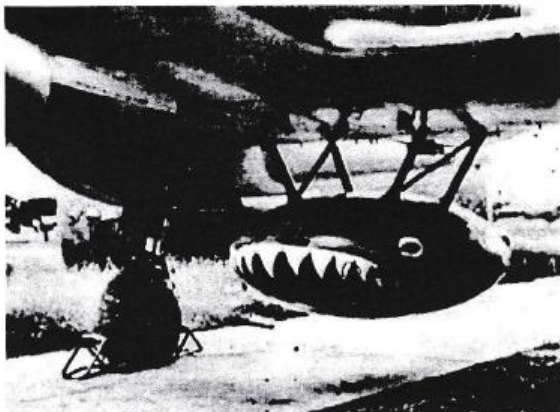
Flygplan A21R tillfördes F 17 i maj 1954

F17's första jetflygplan, A21R kom 1954. Närmare bestämt en 27 maj kom de tre

första, sedan fyllde det på till sammanlagt 10 flygplan. 21R var SAAB's första jetdrivna flygplan, totalt tillverkades 64 flygplan. F7, F10 och F17 var de flottiljer som innehåft typen någon tidsperiod 1949-1956.

21R var ursprungligen konstruerad för att användas som jaktflygplan. F10 hade J21R under tiden 1949-51. Dessa kom sedan att byggas om till attackversion A21R för tjänstgöring på F7. 21R var mindre lyckat som jaktflygplan men ansågs vara en bra och stabil plattform för skjutning mot markmål. A21R utrustades för attackraketer utöver akan men kunde även medföra en kapsel med åtta stycken 8 mm kulsprutor.

A21R epoken på F17 var kort och främst avsedd att vänja flottiljen vid jetflyg samt att skapa erfarenheter inför den kommande A32 Lansens omskolningen 1956. Den kan också ses som en uppmuntran till flygande personal och tekniker att börja på något nytt, F17 var då den enda flottiljen som fortfarande flög gamla propellerflygplan.



Kapseln under flygkroppen - 8 mm kulsprutor

För F17's flygförare var flygning med A21R en trevlig omväxling till flygtjänst på T18. F17 upplevde dock A21R som något onödigt resurskrävande i en ansträngd tid. Tragiskt och beklagligt är att F17 drabbades av två haverier med A21R där förarna omkom.

A21R var ett litet flygplan i förhållande till T18. Sex meters spännvidd och tre meter kortare. Jetmotorn var på 1500 kp medan propellerflygplanet T18 hade två DB605 om vardera 1475 hkr. A21R vägde ca 5 ton mot T18's dryga 9 ton, startvikt utan vapen

Bert Stenfeldt, fd fältflygare och A21R pilot på F 17 berättar:

På F17 tillhörde jag första omgången som fick flyga A21R. Det fanns inga dubbelkommando flygplan eller simulatorer, det var bara att läsa instruktionsboken och lyssna till de förare som flugit flygplanet tidigare. Det var tryggt att ha de "gamla" T18-teknikerna som instruktörer. Nytt för oss var att g-dräkt

samt syrgasmask, med inbyggd mikrofon, skulle bäras under all flygning.

Efter teoriutbildningen var det klart att köra ut till start. Det var extremt enkelt, trots det var pulsen maximal inför första starten, den första flygningen med 21R.

Fullgas, kontroller och bromsarna släpps! Förvånad och förbluffad! 21-an går absolut rakt fram utan min hjälp. Farten ökar och vid lättningssart, spaken lätt tillbaka, 21-an flyger själv. En av kamraterna upplevde i det ögonblicket han lättade att det blev helt tyst. Under någon sekund trodde han att motorn stannat. Det tog en stund innan "han fick hjärtat på rätt plats igen" och insåg att detta var något helt annat än att flyga bullriga och dragiga T18.

Att flyga 21R var en njutning, det gav oss en känsla av frihet och styrka. 21R når lätt max tillåten fart 800 km/t. Avancerad flygning är likaså enkel, befriande, härligt. Lika enkelt att flyga i förband eller att flyga på lägsta höjd. Att landa var lika enkelt som att starta. Vi gick utan tvekan in i en ny era inte minst genom att flygningen inte längre fordrade så mycket mankraft.

Någon gång flög vi i division med 21-orna, flottiljchefen Öv Rydström flög främst. Jag minns att vi flög till F7 Sätenäs samtidigt som T18 divisionerna. Vi startade en stund efter T18 förbanden men kom in över F7 samtidigt. Vilken känsla, vilken kraft och vilket Flygvapen vi hade då och vilken flottilj. F17 var verkligen, då som nu, en flottilj som orkade med väldigt mycket tack vare lojal och arbetsvillig personal, alla kategorier.

Herbert Lindblom

Källor: Bert Stenfeldt
Blekinge Flygflottilj 40 år
KONTAKT, aprilnumret 1987

Världens största sambandsövning – Combined Endeavor

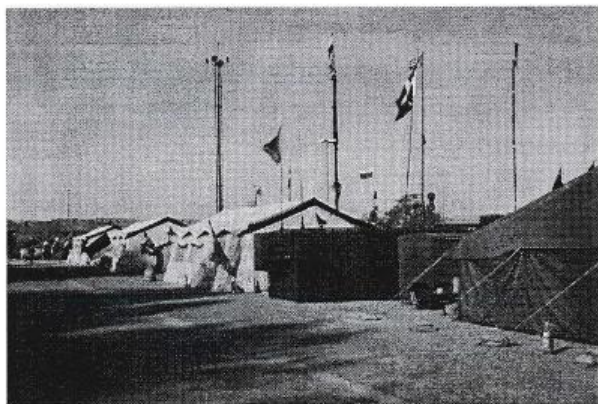
In the spirit of Partnership for Peace, PfP.

1995 genomfördes för första gången en samverkansövning i Tyskland med målet att skapa interoperabilitet avseende sambands- och informationssystem mellan nationer inom "PfP-världen".

Det uttalade målet från US EUCOM var och är "Technical and Human Interoperability".

Sverige har deltagit sedan 1997 med representation från armén och det markbaserade truppsambandssystemet, Telesystem 9000 och sedermera informationssystemet IS Mark

År 2000 fick Flygvapnet en förfrågan om vi kunde delta med våra system och därmed prova hur interoperabla vi är med våra kommunikations- och informationssystem. Kan de svenska teleutrustningarna kopplas ihop med andra nationers system? Kan vi samgruppera i framtiden någonstans i Europa och koppla samman våra tele- och datautrustningar?



Vy över övningsplatsen Lager Aulenbach

Flygvapnet stod då på språngbrädan för internationella insatser. Våra flygspaningsförband blev efterfrågade och SWAFRAP AJS 37 började se dagens ljus på F 21 och ombeväpning till JAS 39 skedde sedermera med produktion och basering på F17.

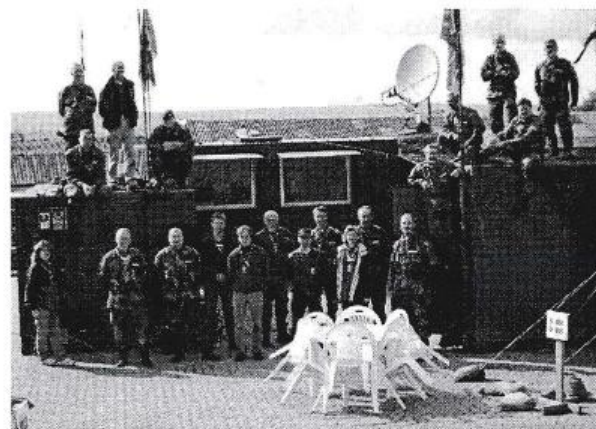
I förbandet SWAFRAP, Swedish Air Force Rapid Reaction Unit, tillfördes ett kommunikationssystem som fick benämningen TBII



Omsorgsfullt maskerade telecomutrustningar

(Telesystem Bas Internationella Insatser). Med detta system säkerställdes tele och datakommunikation inom basen samt satellitkommunikation hem till Sverige. Den första TBII-besättningen utbildades 1999 vid FMHS i Halmstad.

Detta blev inledningen till ett framgångsrikt deltagande i sambandsövningen Combined Endeavor (Gemensam strävan). Vi startade blygsamt med en telefonväxel. År 2005 var SwAF ledande med moderna innovativa system och flerfaldig representation i övningsledning.



Den svenska delegationen på övningsplatsen

Combined Endeavor hade år 2001, 37 deltagande nationer och år 2007 övade 42 nationer. Övningen genomförs i anslutning till den Amerikanska basen "Ironsides" i Baumholder på övningsplatsen Lager Aulenbach. Övningen är mycket hårt reglerad. Planeringskonferenser (IPC, MPC och FPC)

genomförs på olika platser i Europa där testprogram och regler upprättas. De funktioner som skall testas och dokumenteras är:

- Telesystem inkl Voice over IP (IP-telefoni)
- Datanät LAN och WA
- Epost
- HF-radio
- Videokonferens
- Personlig förståelse mellan nationer
- Skapa internationellt kontaktnät inom sambandsfunktionen

DelOps (Delegation Operations) leder verksamheten och delar ut testprogram till respektive Team Leader. Berörd nation kontaktas och samverkan etableras där man diskuterar vad som skall göras. Tekniska uppkopplingar och konfigurationer görs i datorer och kopplingsfält. Därefter kontrollerar man att alla funktioner är i drift. Testledare ur övningsledningen kontrollerar att allting fungerar. Är testet godkänt får man "grönt test" och detta dokumenteras i databasen CEPTR. Ej godkänt prov ger "röd test" vilket också dokumenteras.



Kn Mats Svensson Swafrap AJS 37 och Swafrap JAS 39. Under TU Sb ansvarig för genomförande av Combined Endeavor, teamleader CE 00-CE 03

Denna databas är sedan tillgänglig vid kommande övningar och framförallt vid samgruppering i internationell miljö (ex NBG). Varje testdag startade kl 0700 med anmälan om att systemen var i drift. Kl 1900 avbröts dagens tester. Vi summerade dagens verksamhet och hade den dagliga slutbriefingen kl 2000. Detta var den dagliga rutinen under tre veckor förutom två dagars "Breakday" med obligatorisk gemenskap.



I samverkan med irländsk personal, nr 2 fr v Övlt Per Larsen F16 TU Sb och nr 3 Kn Mats Svensson F17

Nattkvarteret var logement där vi huserade 22 män i tät gruppering. Det var många ljud och händelser men förmågan att sova var mycket god då man efter en lång testdag var ganska mör i kroppen.

Visst var det så att man aldrig gick och lade sig i sängen samma dag som man steg upp. De timmar som fanns kvar för dagen ägnades åt gemenskap med de andra nationernas deltagare.

Det var många erfarenheter som utbyttes. Efter en dag med tester och "fikonspråk" hade man mycket annat att samsas om. Många nationer, olika kulturer, varierande religiösa åskådningar gav en bild som var mycket värdefull att ta med sig hem. Denna erfarenhet känner jag som lika stor som den yrkesmässiga gemenskapen. För att fungera i en internationell samgruppering krävs respekt och ödmjukhet.

Jag drack öl med en kollega från Ryssland där vi diskuterade mycket av 60-, 70-talen och framtiden. Om vi av någon anledning möttes på krigsarenan skulle vi ta en öl till och inget annat.

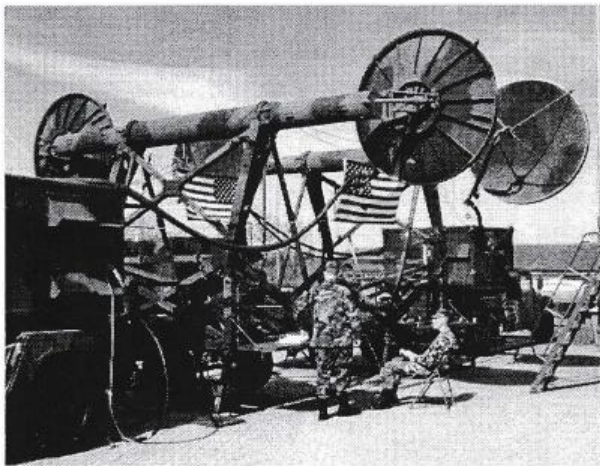
Baumholder

En liten stad i södra Tyskland vilken är mycket präglad av den Amerikanska närvaron med basen 1.st Armored Division Artillery, Iron Steel. Staden ligger ca 4 mil NV om flygbasen Ramstein och ca 8 mil från Trier i södra Mosel.

Lager Aulendorf

Tysklands största övningsplats för artilleri- och pansarförband. Lägret etablerades under andra världskriget. Idag är det övnings- och utbildningsplats för NATO-förband. Övningsplatsen är placerad i anslutning till NATO-basen "Iron Steel" i Baumholder.

Under fyra veckor i maj varje år är platsen ägnad åt övningen Combined Endeavor.



US telekom vid NATO-basen 'Iron Steel' i Baumholder

Deltagande nationer

Albanien, Armenien, Österrike, Azerbadjan, Belgien, Bulgarien, Canada, Kroatien, Tjeckien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Fyrom (Makedonien), Georgien, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Kazakhstan, Kirgistan, Lettland, Litauen, Moldavien, NATO, Nederländerna, Norge,

Polen, Rumänien, Ryssland, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Schweiz, Ukraina, Storbritannien, USA samt Uzbekistan.

Under 2007 har ytterligare nationer tillkommit, bl a Afghanistan.

Deltagande personal ur Flygvapnet

- Övlt Per Larsen C F16 TU Sb
- Övlt Kenneth Marbäcken C MTK S
- Övlt Lars Håkansson F16 TU Sb
- Kn Mats Svensson F17, SWAFRAP JAS 39
- Kn Peter Forslund F17, SWAFRAP JAS 39
- Fding Michell Stenström, FMHS
- Fding Thomas Åberg, F21
- Fding Tomas Öhman, F21
- Fding Tommy Gustavsson, F17
- Fding Jonas Emanuelsson, F17
- Curt-Ove Andersson, FMV
- Magnus Wallander, AerotechTelub

Mats Svensson



Mats Svensson anställdes 1968 som befälselev vid F14 Signalskola/FSS. Efter ett kort mellansteg på F18 kom han 1970 till F12 och Lfc S2 som Strilsambandsbefäl. Flyttades sedan över till F17 vid F12 nedläggning 1978 med i stort samma arbetsområde. År 2000 blev han chef för SIS-plutonen i Swafrap AJS37 och JAS39 och har sedan dess fram till 2004 deltagit i ett flertal internationella övningar och utbildningar. Mats är avtalspensionär sedan 1 jan 2005 och ägnar sig numera bland annat åt båtbyggeri.

Redaktionen

Skjutövningsolycka.

Under 1950-talet var min uppgift att som plutonchef utbilda värnpliktiga bland annat i markstrid, en av de mer kvalificerade uppgifterna.

En dag var uppgiften att öva plutonen i försvar av motståndsnäste. Övningen skulle ske under fältmässiga förhållanden och med skarp ammunition. Motståndsnästet bestod av ett antal ståvärn för två skyttar.

Vid övningar med skarp ammunition är säkerheten av stor betydelse och vi hade vår "röda bibel" som vi kallade den att rätta oss efter. Det var Arméns säkerhetsinstruktion som var A och O i detta sammanhang.



Jag förberedde soldaterna för övningen och gick noggrant igenom säkerhetsföreskrifterna. De innebar bland annat att ingen fick krypa ned i ståvärnet med laddat vapen. Detta skulle i stället läggas på framkanten av värnet med mynningen i skjutriktningen.

Säkerhetstelefon var kopplad till flygledaren i tornet och bår och förbandsmateriel fanns på plats. Övningen kunde börja!

Allt gick planenligt första timmen men plötsligt fick en soldat eldavrött. En tomhylsa fastnade i utkastaröppningen på k-pisten. I stridens hetta kryper han ner i

värnet för att avhjälpa felet. Han drar ur magasinet vilket innebär att tomhylsan faller ut och slutstycket far fram och avfyrar en patron som fanns i patronläget.

Bredvid står värnkamraten som får kulan genom sin vänstra axel varefter den fortsätter in **under** hjälmen och följer dess insida som en satellitbana runt huvudet och sedan ut på höger sida där den sliter av niten som fäster hakbandet och kastar av hjälmen.

Eld upphör!

Nu händer allt mycket snabbt. Kalla på ambulans. Säkerhetstelefonen till tornet. Ingen kontakt. Jag ger två värnpliktiga order att springa till vakten, en dryg kilometer. De ger sig iväg och en av dom far in i närmaste hus och lånar en cykel. Rådiga soldater!

Själv tar jag med hjälp av ett par soldater hand om den skadade, klipper upp kläderna och lägger ett tryckförband över det starkt blödande såret. Ambulansen kom snabbt vilket kändes befriande. Än mer befriande kändes det när jag senare fick reda på att axelskadan enbart var en köttskada. Som genom ett under klarade sig sig axelleden och den skadade tillfrisknade fort.



Sen efterspelet. Först rapport till kompanichef och flottiljchef. Förberedande förhör med mig och de värnpliktiga. Vad

hade jag gjort, sagt och instruerat om före övningen? Hade jag följt säkerhetsinstruktionen? Polisen kopplades in för att sköta utredningen. Ärendet avskrevs så småningom som en olyckshändelse, ingen dömdes till ansvar tack vare att jag noggrant följt vår "röda bibel" som polisen också noga studerade.

Det blev dock stora uppslag i massmedia, även i TV-aktuellt, med bland annat

rubriker som "Hjälmen som skulle skydda kunde dödat soldat". Jag klippte ut ett tiotal artiklar ur olika tidningar men ingen återgav det riktigt rätta förhållandet.

Nils Olofsson

Fotnot: Bilderna tagna vid liknande övning ledd av Nils Olofsson under inspektion av general Torsten Rapp.

Vinterövning-nära ögat

Det var på vinterövning med en division på en krigsbas i Norrland.

Jag tjänstgjorde ett dygn som vaktchef, ett dygn som ambulansförare och var ledig vart tredje dygn.

En tidig morgon som ambulansförare fick jag order av trafikledaren att med ambulansen köra förbindelsebanan mot uppställningsplatsen för att kontrollera att snöröjningspersonalen var borta för en grupp T 18 skulle taxa ut för start. Kommen halvvägs och där banan gjorde en sväng fick jag i ett snömoln se första planet komma mot mig. Tankarna for snabbt genom huvudet. Hinner jag vända? Nej! Sitt inte kvar om det smäller! Skyndsamt

tryckte jag bilen med vänstersidan mot snövallen som var något högre än fordonet, satte på utryckningsljusen, kastade mig ut genom högerdörren, upp på motorhuven och taket och slutligen upp på snövallen. Då ser jag att planet stannat och kapten Carlmarker vid spakarna vinka och sakta glida förbi med vingspetsen över ambulansen och propellern otäckt nära. Ytterligare tre tar sig försiktigt förbi. Jag återvände sedan till trafikledaren och talade om vad som inträffat. "Ja, jag vet om det. Det är sådant som händer" blev svaret och så var den saken utagerad.

Nils Olofsson



Nils Olofsson

Anställdes som volontär i trupptjänst 1948.

Tjänstgjorde på F 17 1951-1968 med avbrott för kurser och nivåhöjande utbildning. Därefter tjänstgöring som kassachef på F 13, F 12 och F 8.

1972-1973 tjänstledig för att pröva annan tjänst och sedan avsked 1/12 1973.

Sedan ekonomichef i Ronneby församling och därefter lönechef i Ronneby kommun fram till pension 1993.

Nils har tillhört F 17 kamratförenings styrelse och bland annat varit kassör.

Redaktionen

Gör som Nils!

Skicka in berättelser om tjänsten eller annat som berör F 17. Gärna med fotografier. Det finns säkert mycket att berätta. Adressen finns på sidan 2.

F 17-notiser

(Saxat från F 17 hemsida av Håkan Lindberg. Läs mer på www.f17.mil.se)

Övning Nordavind

Under försommaren deltog F 17 & SE01 i övning Nordavind i nordnorge. Det hela genomfördes med Bardufoss, som ligger mellan Tromsö och Narvik, som bas.

Från F 17 deltog personal ur 1.divisionen och 1. flygunderhållskompaniet.



JAS 39 över norsk fjord

Förutom Sverige, som ställde upp med JAS 39C och D (2-sitsig), och Norge deltog Frankrike med lufttankningsflygplan och USA som hade luftburen stridledning med AWACS-flygplan.

Räddningsuppdrag i fjällmiljö

En av flygbasjägerplutonens huvuduppgifter är att undsätta egen nödställd personal i vilken terräng den än befinner sig.



Förflyttning på glaciär

Ett tänkbart uppdrag är att genomföra olika typer av räddningsuppdrag i bergsterräng med stöd av en militärbergsguide. För att träna på uppgiften har förbandet övat i Kebnekaisemassivet under sommaren.

TV-serie

TV-produktionsbolaget som gör program för Kanal 5 räkning gör en TV-serie som dokumentär om den svenska stridsflygutbildningen. Man har filmat på olika håll, bland annat på F 17.



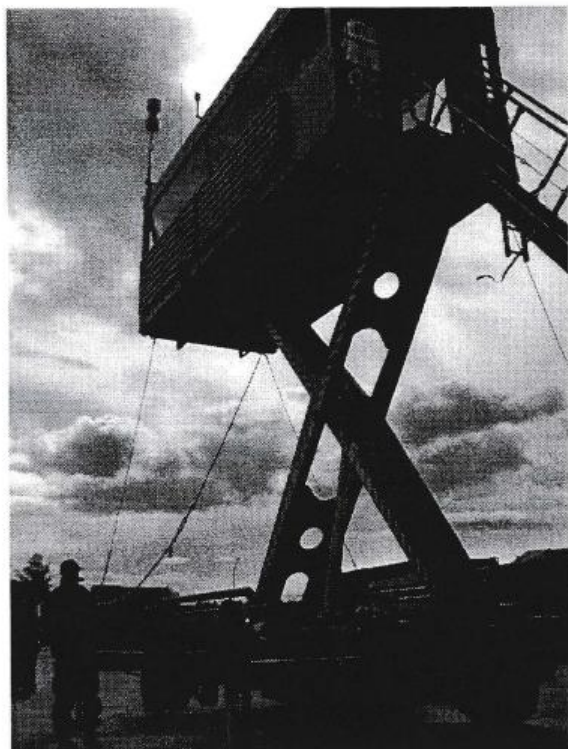
Filminspelning

Filmen, som kommer att sändas i sex avsnitt om vardera 60 minuter, beräknas börja visas vecka 50.

Generationsbyte i FV sambandssystem

Sedan en tid tillbaka har Försvarmakten och F 17 tilldelats ett helt nytt ledningssystem för FV basbataljoner. Systemet heter Kommunikationsät Flygbas 08/T men kallas allmänt Komnät Fbas. Systemet innebär att basförbanden nu kan lämna fasta installationer med nedgrävd infrastruktur till förmån för att kunna förflytta sig till lämplig plats i världen och upprätta detta Komnät som i delar är förpackade i ett antal containrar och vagnar. Beroende

av uppdraget som skall genomföras anpassas mängden materiel efter uppgift.



Mobilt flygledartorn 6 m högt

En av typinsatserna är att upprätta flygplats med flygtrafikledning. Därför ingår bland annat ett mobilt flygledartorn och en transportabel navigations- och landningsradar i utrustningen.



Navigerings- och landningsradar (GCA), under uppmontering

Sjöhund

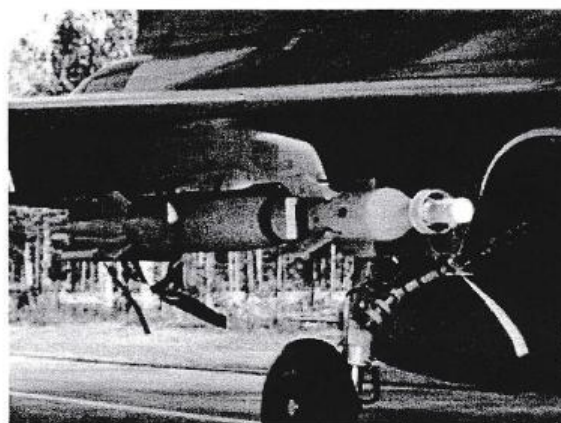
Sökhunden Ribba med sin hundförare som

tillhör AB 01 på F 17 har varit utlånade för att tjänstgöra vid en övning i Skottland. De har varit baserade på det danska fartyget HDMS Absalon under den 10 dagar långa övningen till sjöss. Ribba har klarat den långa tiden till havs mycket bra och även klarat av att bli nedvinschad till däck från helikopter.



Ny bomb till Gripen

Personal ur division och flygunderhållskompanier har under sensommaren varit baserade på Vidsel-basen för att på FMV:s provplats där genomföra fällning av bomber av typ GBU-12.



Bomb typ GBU-12

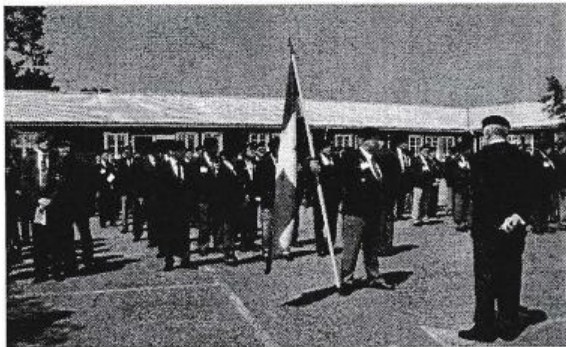
GBU-12 är en vanlig "dum" bomb som försetts med lasermålsökare, roder och fe-nor. Målet pekas ut med en laserstråle och bomben styr efter fällning mot denna punkt. Utpekning av målet kan ske från flygplan eller marktrupper.

Läs mer på F 17 hemsida!

GENOMFÖRD VERKSAMHET

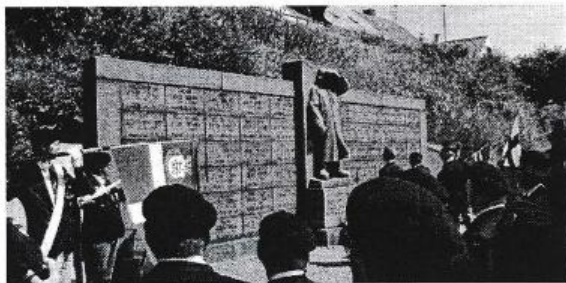
Nordiskt kamratföreningsmöte i Rönne

Det 31:a nordiska militära kamratföreningsmötet med Danmark som värd har genomförts den 14-17 juni 2007 på Bornholm med förläggning i Almegårds kaserne vid Rönne. SMKR hade planerat för den svenska truppen som i år var 46 personer. F 17 kamratförening representerades av Herbert Lindblom och Benny Hellström.



Den svenska truppen lämnas av vid öppnandet

Totalt deltog ca 200 personer i mötet som hade hög civil/militär status. Musikkår samt ryttare till häst med pukor och trumpeter deltog vid olika ceremonier.



Kransnedläggning vid monumentet i Rönne, för stupade bornholmska sjömän 1939-45

Programmet omfattade bland annat minnesstunder och kransnedläggning vid några monument över förlorade soldater och landsmän under främst VK2, besök vid försvarsanläggningar, föredrag samt visning av försvarsmuseum, även kulturella besök och guidningar ingick. En högtidsmiddag med tal, underhållning, medalj-

utdelning samt inte minst förbrödning avslutade mötet under lördagskvällen.



Deltagande i Valdemarsgudstjänst i Rönne kyrka

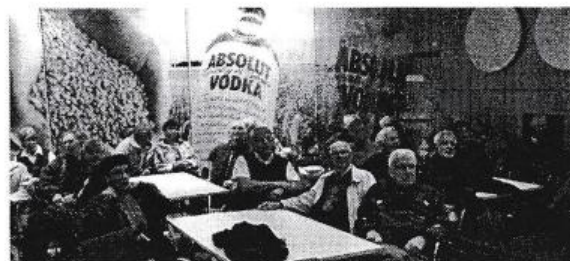
Resa till Åhus och Ravlunda

Den 19 september gick resan, en fullsatt buss till Åhus för ett studiebesök på Vin & Sprits anläggningar. Absolut Vodka är bäst i världen. Alla råvarorna finns i Skåne. Entreprenör Lars Olsson Smith introducerade Absolut Brännvin och tillverkningen började 1879, vilken 1917 övergick i statligt monopol.



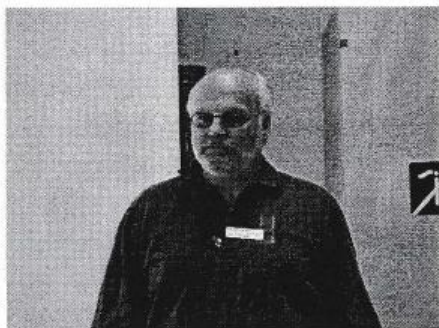
Vår guide Bengt Egrenius (th) berättade och visade oss runt i fabriken. Här i samtal med Lars-Åke Löfgren (tv) och Allan Lindgren

Varumärket Absolut Vodka togs 1979, en ändring av tidigare namn, Rent brännvin.



Besöket inleddes med en företagspresentation

Sedan fortsatte färden till Ravlunda skjutfält, där besöket inleddes med en superb lunch. Lt Jerry Eklund berättade därefter på ett mycket inlevelsefullt sätt om skjutfältets historia, dess uppbyggnad och verksamhet.



Lt Jerry Eklund berättar om Ravlunda skjutfält

I programmet ingick också en rundkörning och visning av skjutfältet med alla dess målanordningar och skjutmöjligheter.



Utanför matsalen på Ravlunda läger i väntan på rundturen till skjutfältet

Stort Tack till Ulf Alderlöf som planerat och ordnat med resan. Vi framför också ett tack till företag/verksamhet som så välvilligt och fint ställt upp för vårt besök.

F17 samordningsmöte på Skönstavik

Den 20-21 september hade F17 SC /Stabsoff kallat till samordningsmöte med "underlydande" kamratföreningar, dvs de flottiljers föreningar för vilka F17 bär traditionsansvar. Kn Alf Andersson hade

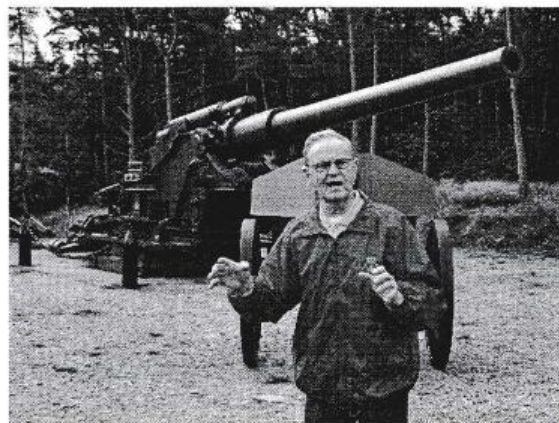
planerat och ledde därutöver mötet på ett föredömligt sätt. Vi samlades på Marinbasens fritidsläger vid Skönstavik vid lunchtid där också mötet avhölls och inkvartering ordnats.

Information från respektive förening och dess verksamheter samt olika former för samarbete och stöd från F17:s sida var några av programpunkterna.



Representanter ur F3, F10, F12, F13 och F17 kamratföreningar deltog i samordningsmötet. F5 kunde tyvärr inte komma.

Den andra dagens förmiddag besökte vi KA2 museum på Aspöberg, ett mycket fint och välordnat museum över rörligt kustartilleri. Efter en avslutande lunch på Rosenholmskrogen på nedlagda KA2, hoppas vi på ett "väl mött" igen 2008.



Vår guide Sigvard Bengtsson vid besöket på KA2 museum på Aspö. Tack för en fin visning.

Vårt gemensamma Tack till Alf för ett bra och väl genomfört program samt den omtanke i övrigt som vi fick åtnjuta.

Föredrag om vår sårbarhet i samhället

Den 4 oktober inbjöds till föreningsträff på Bredåkrämässen. Leif Possung och Kjell Amilon berättade mycket upplysande om "människans sårbarhet i samhället". Ett föredrag som gav många tankeställare om risker och sårbarhet och hur dessa hanteras av samhället.



Kjell Amilon (tv) och Leif Possung är engagerade i Civilförsvarfsförbundet så kunskanden är stort.

Efter föredraget om ca 2 timmar serverades kaffe och kaka och naturligtvis knäcktes också alla frågor som inte hanns med innan.



Kaffe och kamratlig samvaro på Bredåkrämässen

Vårt tack till Kjell och Leif för en mycket informativ och trevlig kväll tillsammans.

Text och foto: *Herbert Lindblom*

Har du hört den förut?

Det var på den tiden, då beväringen hade 1 krona och 50 öre per dag och lönen betalades ut var tionde dag. Hedersmannen och fanjunkaren Gas var kompaniunderofficer och hade hand om de värnpliktigas väl och ve, sergeant Jonas var hans adjutant. Inför den ekonomiska transaktionen satte förrättningsmannen alltid upp siffrorna i laga ordning på den svarta tavla som fanns på ena expeditionsväggen. 1.50 x 10 ! Noll gånger noll blir noll, ett gånger fem blir fem och ett gånger ett blir också ett. Alltså tillsammans 15.0 ! – Jonas som just kom in genom dörren frågade:- Vad gör du ? – Jag räknar ut vad beväringen skall ha i betalt ! Men, flytta decimalkommat ett steg åt höger så slipper du att stå där och gånga alla siffror. - Jag känner till dessa genvägar inom den högre matematiken, men hos Hans Majestät och Kronan skall det Fan ta mig vara exakt !

Gas var på fritiden en intresserad spöfiskare. Vid kaffet varje måndag förmiddag ville många mässkamrater veta hur fisket hade varit. – Jo, jag fick 8 gäddor, en slängde jag i, en fick grannen och en stekte min hustru till söndagsmiddagen !

Hört och sett: *Ulf Wiberg*

Från tjänsterummet såg överste Rydström några gäss, kanadagäss flyga in över flygfältet. Han kontaktade TL-tornet genom snabbtelefonen och sa på sin Skånedialekt. TL, den där formationen som kommer in över fältet, har den fått landningstillstånd? TL Olmin som stod i tornet svarade blixtnsnabbt "Ja, chefen och jag svarade yes, yes"! Översten knäppte av telefonen direkt, men humoristisk som han var så berättade han gärna den här historien.

Insänt av: *Bert Stenfeldt*



En God Jul
&
Ett Gott Nytt År

önskar Kamratföreningen

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

17 december 2007, kl 0900 i hangar 47

F 17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens årsgenomgång 2007

Programmet beräknas pågå till lunch och innehålla: C F17 genomgång samt utdelning av NOR och idrottspriser.

Anmäl ditt deltagande senast måndag den 10 december på telefon 044-352373 eller e-post anmalan@f17kamratforening.se

I början på februari 2008

Planeringsinriktningen är att inbjuda gästföreläsare över något aktuellt internationellt ämne. Tidpunkt mm har, av olika skäl inte kunnat fastställas ännu.

Särskild inbjudan kommer därför att utsändas i samband med kallelsen till årsmötet 2008, dvs i slutet av januari.

6 mars 2008, kl 1800 i F17 aula

F17 Kamratförenings årsmöte 2008

Program: Årsmötesförhandlingar följt av C F17 försvarsinformation samt suventionerad middag på Bredåkrämässen.

Särskild kallelse kommer att utsändas i slutet av januari månad 2008.

10 april 2008, kl 1430 i F 17 aula

Föreningsträff med föredrag och studiebesök vid F17 Utbildningsenhet

Genomgång av C UtbE kl 1430 – 1530. Värnpliktsutbildning, insatskompanier och flygbasjägare.

Indelning, gruppering och uppgifter samt information om Basbataljonen (under införande).

Transport till skjutbana HULTET (egen försorg)

Genomgång av C ÖSA kl 1600- 1630 Skjutbanan samt utvecklingsplaner.

Till denna träff inbjuds även Blekinge bataljon, och KA 2 Kamratförening, samt Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn.

Efter föredraget ca kl 1630, serveras middag i lilla matsalen/mässen. Priset är inte klart f.n.

Anmälan kan ske mellan 15 mars och 5 april på telefon 044-35 23 73 eller e-post: anmalan@f17kamratforening.se

Avanmälan senast 8 april på 0457-241 46

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen

OBS

Nytt telefonnummer för anmälan.

044-352373