



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2008



Ur innehållet: Luftvärnsförband Rb 68
 Flygräddningstjänst
 Tp 83 Pembroke
 Nödlandare del 2
 JAS 39 till Alaska

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2008. Årgång 3.

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
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
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

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har omkring 550 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.

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

Årsavgiften är 80 kr för huvudmedlem och 40 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

*Omslagsbilden visar Rb 68 avfyring vid F17 övnings-/funktions-skjutning på Vidsele skjutfält 1975.
Foto: F17, Rune Hedgren*

F 17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Ett av kamratföreningens ändamål i sin verksamhet är att bidra till vårdandet av traditioner från Blekinge Flygflottilj och Ronneby Garnison. Vän av ordning frågar sig säkert, vad ingår i begreppet och i vilken omfattning, vad kan medlemmarna göra och vilka resurser står till buds?

Inriktningen för hur traditionsvård bör bedrivas framgår av Försvarsmakten /Högkvarterets grundsyn i verksamhetsuppdrag till förbandschefen.

Traditioner växer ofta fram från en gemensam grund av sedvanor, ceremonier och händelser. De beskrivs och förvaltas oftast bäst av de människor som har en stark känsla för och vill levandegöra dessa, men som också förstår och accepterar nödvändigheten i förnyelse.

I tider av förändring som Försvarsmakten nu genomgår bör traditionsvården vara särskilt viktig. Minnet av tidsepoker och händelser förenar, skapar god förbandsanda och yrkesstolthet bland personalen, vilket i sin tur bör tas tillvara vid informations- och rekryteringsarbetet inom förbandet.

Förbandschefen är naturligt nog den främste företrädaren och leder i realiteten traditionsvården.

Av Försvarsmaktens grundsyn på kamratföreningsverksamhet framgår att militära kamratföreningar utgör en resurs för att vidmakthålla ett förbands traditioner samt att bidra till försvarsvilja och försvarsupplysning. Förbandschef må stödja egen kamratförening, även föreningar från nedlagda förband för vilka traditionsansvar finns, enligt former för grundsynen och under förutsättning att det behövs för det egna förbandets traditionsvård.

Kamratföreningens samlade erfarenheter är en bra och viktig resurs. Flertalet medlemmar, ofta före detta anställda vid flottiljen/garnisonen minns och kan berätta om sin arbetsplats, verksamhet och händelser. En liten ”pusselbit” kan i sammanhanget skapa klarhet över en större händelse eller en tidsepok.

Att ta del av försvarsupplysning, vara rätt informerad i försvarsfrågor är en självklarhet i vår funktion som en föreningslänk mellan förbandet och bygden.

Ett förbandsmuseum i all enkelhet med utställningar, föremål och applikationer är naturligt nog det allra bästa sättet att visa och berätta flottiljens/garnisonens historia och om dess traditioner.

Bredåkrabladet är ett utmärkt forum för att ”berätta av sig”, redaktionen ger den hjälp och det stöd du behöver. Vi som varit med om Flygvapnets storhetstid, bör vara stolta över det vi bidragit med.

Framtiden behöver den kunskapen.

Herbert Lindblom

RONNEBY GARNISON

Kamrater !

Sedan förra utgåvan av medlemstidningen har mycket hänt. Ur ett medialt perspektiv blev en artikel i Svenska Dagbladet om stundande förbandsnedläggningar startskottet för en mycket intensiv försvarsdebatt. För personalen vid F 17 och i garnisonen har det varit en period av mycket stor oro inför framtiden. Denna oro har delvis övergått i betydligt större trygghet då partiledarna för regeringspartierna i en debattartikel slog fast att några nedläggningar av förband inte var aktuellt i närtid.

Men det finns samtidigt verksamheter inom F 17 som fortsatt avses omstruktureras, inom dessa enheter är tyvärr osäkerheten om framtiden fortsatt stor. Ett annat faktum är att de långsiktiga ekonomiska ramarna för Försvarsmakten gör att fortsatta rationaliseringar och effektiviseringar är nödvändiga. För Flygvapnet är utgångspunkten att vi måste kunna leverera insatsberedskap, nationellt och internationellt, stödja exportåtaganden men även se till att skapa förutsättningar för ett livskraftigt Flygvapen även i framtiden.

Startläget för fortsatt utveckling är mycket gott. Vi har i många stycken och inom alla funktioner materiel som står sig mycket gott i en internationell jämförelse. Detsamma gäller vår personal. Senaste belägg för detta påstående är F 17 deltagande i "Joint Warrior". En övning i England där vi deltog med stridsflygdivision, personal för flygunderhåll och ledning samt vår nya och transporterbara kommunikationslösning för flygbas. F 17 enhet på cirka 100 personer fick understöd av en brittisk basbataljon och flygoperativt samövade vi under flera dygn med brittiska markförband. Övningen gav en kvittens på att vi är insatsberedda både på marken och i luften.

Deltagandet i "Joint Warrior" möjliggjordes av betydande åtstramningar inom andra områden. Detta är åtgärder som är möjliga

under kort tid men som är förödande för vår långsiktiga förmåga i Flygvapnet. För kommande år ser det betydligt bättre ut. 2009 kommer att vara ett viktigt år för utvecklingen av våra insatsförband, både bas- och stridsflygförband, med sikte på nästa stridsgrupp inom ramen för EU till 2011. Vi ser fram emot att flyga mer, öva mer och utbilda en värnpliktskull med en stor andel kvinnliga soldater.

Men vi kan faktiskt redan nu stolt konstatera att vi under året svarat för incidentberedskap jakt och spaning och vi har haft delar av en flygbasbataljon i beredskap för den nordiska stridsgruppen. Vi har slutfört utbildningen av årets fältvärnpliktiga, personal ur F 17 finns insatt i Kosovo, Afghanistan och Tchad och vi har skapat goda förutsättningar för att kunna inta beredskap med stridsflygdivision nästa år. Vi löser framtidens uppgifter redan idag och gör insatser både nationellt och internationellt. Med andra ord, precis det som efterfrågas.

Utöver att leverera det som efterfrågas är det viktigt för F 17, Flygvapnet och Försvarsmakten att fortsätta med att aktivt bedriva försvarsupplysning och rekryteringsarbete. I detta arbete kan alla medlemmar i kamratföreningen bidra. Samarbetet mellan dagens F 17 och kamratföreningen kan säkert utvecklas inom dessa områden och jag är öppen för nya idéer.

Avslutningsvis vill jag framföra mitt tack till F17 Kamratförening för den ordförande-klubba som jag fått i gåva, ett särskilt varmt tack till kamrat Nils Olofsson som tillverkat den. Klubban kommer att ha en framträdande plats i C F 17 ordersal, nu och i framtiden.

Hälsningar
Niclas Karlsson
Garnisonschef

Luftvärnsförband på F17, Rb 68 Bloodhound

Av Nils Börjeson som överlämnade detta dokument några år före sin bortgång 2004 till F17 Kamratförenings förfogande.

Etablering.

F17 var i 20 års tid renodlad attackflottilj, således redo att bekämpa inkräktare på ytan, främst fartygsmål. När flottiljen tillfördes luftvärnsrobotar, lvr 68 i mitten av 1960-talet blev luftförsvarsuppgiften något helt nytt. Övriga förband med dessa vapen, dvs F8, F10, F12 och F13 var alla jaktflottiljer, vana vid stridsledning och insats mot angripande flyg. Detta förhållande betydde att luftvärnsdivisionen på F17 blev en sorts främmande fågel. "Gökungar" sade någon med viss dubbel-tolkning. Och gökungar kunde inte vänta sig synnerligt stöd av en flottiljledning som inte hade luftförsvarsuppgift och som saknade utbildning på robotsystemet. Bristande styrning var emellertid inte alltför negativt, kunde uppfattas som delegering till divisionschefen.



RB 68 Bloodhound 2, på sin lavett. Bakom syns belysningsradar samt robotgruppcentral, Rbgc.

De mera allvarliga svårigheterna var av teknisk art. Robotsystemet, kallat Bloodhound, var av engelsk konstruktion och avsett som tämligen stationärt, alltså med svårighet flyttbart. I Sverige fanns verkligen andra krav. Förbandet skulle vara rörligt och kunna växla mellan alternativa grupperingsplatser. Dessutom skulle insatser kunna styras med signaler

från luftförsvarscentral direkt till utvalt förband.

Den tekniska personalen ställdes inför allt detta nya som radarsystem, robotteknik och dataöverföring förde med sig. Det fanns inledningsvis tillfällen då någon suckade: "Det här kommer aldrig att fungera!" Men visst gjorde det, steg för steg. Snart kunde vi låsa belysningsradarn på mycket avlägsna flygplan, jag minns att vi följde mål i Västervikstrakten.

Mycket fungerade slutligen så bra att vi fick lovord, upprepade gånger.



Det svenska systemet innebar att robotarna skulle kunna flyttas, alternera mellan olika grupperingsplatser.

Det har funnits en fin tradition inom Flygvapnet att inom den egna gruppen ta itu med praktiska problem och lösa dem. Det skedde ofta på mästares nivå verkmästare, flygplan- och vapenmästare samt tekniker som stod i tur. Alla anställda fick jobba i dubbelbefattning, - särskild arbetsuppgift vid insatsberedskap en annan vid omgruppering och maskering. De värnpliktiga visade intresse och blev duktiga att hantera våra lastbilar och dess lyftkranar.

Det krävdes sannerligen precision att lyfta de två ton tunga och ömtåliga robotarna och de långt tyngre lavetterna och allt detta kablage som hörde till.

Varför luftvärnsrobotar?

Det kalla kriget innebar rustningar på kontinenten i en förfärande omfattning. Sovjet behärskade inte bara europeiska öststaterna utan även delar av Central-europa. Revolten i Tjeckoslovakien 1968 var en av de mest dramatiska händelserna.

Under 60-talet pågick i Sverige en strid mellan försvarsgrenarna om hur pengar skulle fördelas. Man hade hoppats att operationsanalytiska metoder objektivt skulle kunna ange vilka vapensystem som var mest stridsekonomiska, men icke så. Flygvapnet FV och Armén A förfäktade olika filosofi beträffande luftförsvar. FV höll på ytförsvar, A på punktförsvar. A ville satsa på amerikanska luftvärnsroboten Hawk och kortdistansrobotar.

FV ville komplettera jaktförsvaret med det yttäckande Bomarc systemet som i studier visat sig vara överlägset andra system. Men vi fick inte köpa Bomarc och satsade då på Bloodhound Mk II, som i studierna kommit tvåa och som var tillgängligt. Flygledningen ansåg att det behövdes ett höghöjdsförsvar för att bekämpa mycket högt inflygande kärnvapenbärare som vid den tidpunkten ansågs som det värsta hotet. Bloodhound nådde högre än vårt jaktflyg och kunde också bekämpa mål med mycket hög fart.

Skjutresultat.

Våra robotars träffsäkerhet prövades vid två tillfällen, 1969 och 1975. Två respektive tre skott med mycket goda resultat, idel träffar. Målen var obemannade jetmaskiner som bekämpades på flera mils avstånd. Den sista roboten avfyrades i ett framifrånfall mot mål som gjorde undanmanöver nedåt, alltså synnerligen svårt att nedkämpa. Det blev likväl fullträff och just ingenting kvar av målet att ta vara på. En bom blev billigare eftersom målet då kunde radiostyras till landning. Skjutövningarna ägde rum nordväst om

Vidsel där arealer av Blekinges storlek disponerades av Försvarets Materielverk, vars ingenjörer också var provledare för våra skjutningar.



I robotgruppcentralen Rbgc, inför en provskjutning. Fr v Benny Hellström och Sverker Eriksson.

Vårt första skjutprov vintern 1969 krävde detaljplanering, i första hand transporten norrut. Det var en cirkusliknande fordonskolonn, lastbilar och tunga släp och smärre fordon som med begränsad maxfart fick nyttja fem dagar på väg. Övernattningar var förberedda vid militära förband. Trafikpolis och SÄPO kände till vår tidtabell och visade sig ibland. Våra värnpliktiga bilförare skötte sig utmärkt och fick en erfarenhet att minnas. På grund av den stränga kylan måste några av dem stiga upp nattetid för att varmköra motorer. Några mil från målet fick vi lägga på snökedjor, även det inövat i Kallinge.

Förberedelserna i Kallinge hade också omfattat information för de värnpliktiga om trakten däruppe i norr. Vi hade bland annat fått veta att snödjupet var stort och att renar därför uppehöll sig på vägarna. Jag varnade särskilt för detta och ingen av grabbarna körd ihjäl någon ren, men jag råkade göra det. Helt nära robotplatsen fanns ett björnde och jag fick veta att björnhonan låg där med ungar. Frågan var om jag skulle informera vårt folk. Men nej, snödjupet och frånvaron av skidspår gjorde att vi sannolikt inte skulle störa björnen.



Transport från RFN efter välförrättat värv. Fr v I.Fvm Knut Persson, Fte Christer Bohnsack och Kn Benny Hellström.

Utlandserfarenhet.

På flyguppvisningarna 1968 i Farnborough utanför London fanns också olika typer av luftvärnsrobotar. Jag hade ett samtal med en officer som talade för varan. Han menade att luftvärnsrobotar skulle få ökad betydelse i framtiden av den anledningen att flygplanen blir färre och mer avancerade, alltså värdefullare mål.



Rb 68 på skarp grupperingsplats under KFÖ 1976.

Även Schweiz hade köpt Bloodhound. När jag var på ett robotförband i Schweiz fick jag följa en tillämpningsövning på grupperingsplats, utan restriktioner. Allt fungerade väl så vitt jag kunde se. De hade då ännu inte fått automatisk överföring av måldata från stridledning och deras förband var inte heller rörliga som våra.

Insatsbeslut i luftförsvarscentral.

Som chefsrobotledare i luftförsvarscentral fick jag en klar uppfattning om Rb68 betydande roll i luftförsvaret. Övningarna var helt realistiska och måldata överfördes elektroniskt till berörda.

När angreppsflyget kom i vågor höjdes temperaturen i centralen. Luftförsvarsledaren fördelade våra insatser mellan jakt och lvrobot.

När ett företag angetts som robotmål valdes lämpligt robotkompani och måldata knappades in. I retur fick jag veta när robotstridsledare med sin belysningsradar låst på målet och var redo för insats. Jag kunde då ge eldtillstånd. Allt gick sekunds snabbt.

Avskräckande vapen?

I de orostider som kallats kalla kriget poängterades mer än nu att huvuduppgiften för vårt militära försvar var *fredsbevarande*, att angrepp mot vårt land skulle bli alltför kostnadskrävande. Vi skulle ha ett försvar *utan luckor*. I dag menar historiker av facket att invasion mot vårt land faktiskt var ett av flera angreppsalternativ från öster.

Det är omöjligt att nu långt senare ange hur värdefullt vårt robotluftvärn med Bloodhound de facto var som del av luftförsvaret och hur mycket det påverkade insatskalkylerna hos strateger på andra sidan Östersjön.

Två förhållanden kan nämnas, utan att övervärdera dess betydelse.

Vårt robotsystem med Bloodhound fyllde verkligen en lucka i försvaret, luftsiktet på mycket hög höjd och under förhållanden i övrigt då vårt jaktflyg inte kom till skott. Om en fientlig kärnvapenbärare hade skjutits ner skulle våra robotar verkligen ha varit stridsekonomiska.

Jag fick en information, bara muntlig, av en underrättelseofficer att Sovjet visade intresse för våra luftvärnsrobotar. Ett exempel var att en svensk privatflygare

efter landning på sovjetiskt område underkastades förhör beträffande kännedom om våra grupperingsplatser.

Motiv för nedläggning.

I Sverige avvecklades Bloodhound systemet före Schweiz och England. Jag vet inte hur turerna gick i de högre staberna inför beslut om nedläggning, men några förhållanden är allmänt kända:

Ekonomiska skäl. Inför försvarsbeslutet hade Flygvapnet fått drastiskt minskade ekonomiska ramar. Man tvingades skära på olika områden. Antalet attackdivisioner minskade från 10 till 8 och jaktdivisioner från 14 till 10 (eller 8).

I detta läge kan också den gamla stridsfrågan om bemannade eller obemannade luftfarkoster ha spelat in.

Förändrad hotbild. På 70-talet kunde hävdas att kalla kriget gick mot sitt slut och att kärnvapen blivit mindre sannolika. Om likväl kärnvapen skulle sättas in torde vapenbärarna mer sannolikt vara robotar än flygplan.

Motmedel. Ett mål som belyses av radar kan genom teleteknisk utveckling förändra den reflekterade signalen så att den blir sämre som styrsignal för robot. Även andra typer av motmedel började tillkomma.

Nu efteråt måste vi motvilligt medge att nedläggning av Rb 68 förbanden var ett klokt beslut. Men när frågan aktualiserades kände vi stor besvikelse och frustration.

En grupp människor hade satsat hårt med en svår uppgift och lyckats bra, varit förskonade från allvarliga olyckor, fast det varit små marginaler ibland. På plussidan skall nämnas tillfällen att uppöva anpassningsförmågan, en mängd tekniska problemlösningar och applikationer, ibland också uppskattning

Nils Börjeson

Bilder: F17 och Benny Hellström

Rb68 divisionen var verksam på F17 1965-78, under chefskap av Övlt Nils Börjeson 1965-71 och Mj Gunnar Lindh 1971-78.



Övlt Nils Börjeson



Mj Gunnar Lindh

Divisionen innehöll två kompanier, från 1974 bataljonen med tre robotkompanier. Kompanierna skulle vid beredskapshöjning utgångsgrupperades i områden inom östra - mellersta Blekinge samt västra Blekinge - nordöstra Skåne.

Till vardags fanns två robotar uppställda på grupperingsplats F17 i fältets norra del, dessa ingick vissa tider i incidentberedskapen.

Övningsgrupperingsplats Limpan väster om Bräkne-Hoby utnyttjades även av F10 och F12 robotdivisioner. Limpan ingick också som skarp grupperingsplats i aktuellt grupperingsområde. Efter varje skott skulle omgruppering ske inom området, även andra skäl kunde föranleda omgruppering.

Order om insats kom från robotledaren i Lfc (luftförsvarscentralen) till robotstridsledaren i Rbgc (robotgruppcentralen) i utvalt kompaniområde.

Varje kompani hade fyra lavetter och fyra robotar samt ett antal robotar i reserv. Totalt inom landet fanns, 48 lavetter och 96 robotar.

F8, F10 och F12 divisionerna avvecklades redan 1974 medan F13 och F17 bataljonerna som de kom att kallas lades ned 1978. I samband med den slutliga avvecklingen köpte England tillbaka ett antal robotar.

Redaktionen

Flygräddningen i Flygvapnets regi – Ett minne blott.



Herman Pålsson har varit pilot på räddningshelikopter under 26 år, 1966-1992. Många är de uppdrag, då han och hans besättningar undsatt nödställda ute till havs, ofta i mörker och mycket dåligt väder, där ingen annan hjälp funnits.

Sveriges avlånga land med dess kust och havsområden, utgör en omfattande yta att bevaka. Flygvapnet har sina flygövningsområden, mestadels förlagda till havs eller i övre Norrland. Vid dessa flygningar kan tillbud eller haverier inte helt uteslutas men måste så långt det är möjligt förhindras och därmed minska risken för personförluster.

Eftersom jag själv varit pilot i Flygvapnet, FV tiden 1956-1992, först på A28 och A32 sedan på räddningshelikoptern skall jag försöka sammanfatta flygräddningens, FRÅD uppbyggnad, organisation och verkansförutsättningar genom åren. Egna erfarenheter och mitt personliga synsätt ligger naturligt nog till grund för denna resumé över Flygvapnets flygräddning från dess trevande inledning tills den lades ut på civilt flygföretag 2007.

Divisionerna har varit beroende av att FRÅD fanns, speciellt vid våra mörkerflygningar med A32 Lansen på låg höjd långt ut över hav på vintern, känns det rätt att se tillbaka på hur det började och slutade. De sista 26 åren var jag pilot på räddningshelikoptern, därför vet jag att detta arbetsskydd var nödvändigt och mycket uppskattat även av det civila samhället.

Svenska Röda Korset köpte in ett franskt biplan 1923. Det utrustades med flottörer på sommaren och med skidor på vintern för att möjliggöra landning på sjöar och älvar för att hämta upp sjuka människor. Flygplanet stationerades i Boden pg a de stora väglösa områdena i bland annat Lappland. På detta sätt var det många sjuka och skadade personer som fick hjälp och som utan denna resurs antagligen inte hade

klarat sig. Flygplanen var på denna tid mycket spartanskt utrustade och inte så driftsäkra, vilket gjorde varje flygning till ett litet vågspel. Många tuffa och svåra flygningar finns omtalade i "Flygarminnen, vilse i vitt".

1926 sattes som bekant Flygvapnet, FV upp som självständig försvarsgren, vilket innebar att flygräddningstjänsten togs över med egna flygplan och personal. Därmed var den militära flygräddningen etablerad. Uppgiften blev att i första hand eftersöka och rädda flygande personal som av olika anledningar råkat illa ut. Flygplanen som användes i början var bland andra Norseman och Dove på F21, Catalina på F2 samt SK-16 med fällbar livflotte på F17. Denna räddningstjänst har efterhand utvecklats i takt med att FV byggdes upp under VK 2. Under 50- och 60-talen var FV som störst med ca 1000 flygplan. Många olyckor inträffade under denna tid både på grund av tekniska fel men också av pilotmisstag. Behovet av räddningsresurser ökade. Även om vi på F17 hade en Pembroke för flygnavigatörsutbildning och där det installerades en "Saramottagare" som kunde pejla de nödsändare som fanns i våra "nödpackar", var det inte fullt tillfredsställande.



F17 första Hkp 4 (Verto107) kom 1966.

Som kuriosa kan nämnas att undertecknad som vid detta tillfälle flög A32 Lansén, frågade divisionschefen om det inte borde finnas bättre räddningstjänst här nere i sydost. Vi var hänvisade till att klara oss själva när vi flög långt ute över havet på låg höjd i mörker och kunde få tex motorstopp. Den enda chansen vi hade var

förstås att skjuta ut oss med katapultstol och förhoppningsvis dala ned i fallskärmen för att hamna i ett kallt och många gånger upprört Östersjön. Då gällde det att så fort som möjligt frigöra sig från fallskärmen och ta sig upp i den livflotte som vi hade med som sittdyna och invänta att någon skulle hitta oss. Det fanns vid denna tid en räddningsbåt "Hjälparen" i Gö hamn med legendariske skepparen Millevik, han skulle säkert hitta oss sade divisionschefen. Om detta inte var till belåtenhet borde jag nog sluta att flyga enligt densamma. Jag valde att fortsätta flyga och dryftade aldrig fråga igen. Vid slutet av 50- och början av 60-talet inträffade många flygolyckor och i mitt tycke fortfarande med för dålig räddningsmöjlighet. Pembroke fanns förvisso som kunde pejla in oss och "Hjälparen" kunde, med många timmars gångtid fram till haveriplatsen, rädda oss. År 1955 hade Marinen införskaffat helikoptertypen Vertol 44. Samtidigt började flygvapenledningen fundera på om helikoptrar var lämpliga att utnyttja i räddningstjänsten.



En nödställd vinschas upp med hjälp av ytbärgare.

Flygvapnet lånade en av Marinens helikoptrar för att utvärdera den och 1959 beslutades det om inköp av en modernare variant av helikopter, nämligen Vertol 107 som också kom att bli känd som Hkp 4. Tio stycken köptes in, leverans påbörjades

1963 och de placerades inledningsvis på F8 i Barkarby, där hopmontering skedde. På F8 fanns redan flygräddningsgruppen organiserad, eftersom F2 i Hägernäs lades ned 1961. Grundutbildningen påbörjades på lättare helikopter i Marinen eller civilt, för att därefter fortsätta på Hkp 4 på Barkarby, där även mekanikerna och navigatörerna fick sina grunder. Hkp 4 var inte anpassad för flygräddning vid leverans, varför modifiering påbörjades och utrustningar införskaffades.

Piloter som uttogs var till att börja med erfarna underofficerare och flyglärare samt fältflygare med lång flygtjänst från 29, 32, 35 eller 37-systemet. Navigatörerna togs från A 32 och J 32, även mekaniker med lång tjänst inom sitt yrke. Besättningen på Hkp 4 bestod till att början av två flygförare, flygnavigatör samt en färdmekaniker. Flera modifieringar gjordes under årens lopp som t ex ny instrumentbräda, flygnavigeringsutrustning samt sjukvårdsutrustning.

Vid räddningsuppdrag tjänstgjorde flygnavigatör eller färdmekaniker som ytbärgare, snart kom dock en värnpliktig ytbärgare att tillföras besättningen.

1966 började Hkp 4 att fördelas ut till lämpliga förband med hänsyn till geografiskt läge samt flygintensitet i området. Således kom Hkp 4 att placeras på F8 i Barkarby, F15 i Söderhamn, F17 i Ronneby samt F21 i Luleå. På andra flottiljer intill större sjöar placerades mindre helikoptrar som Alouette på F4 i Östersund, F6 i Karlsborg samt F7 i Såtenäs. I mitten av 80-talet fick F10 i Ängelholm Augusta Bell, Hkp 3, vilken också placerades på F4. På Säve, där Marinen hade en bas, hölls beredskap med Hkp 4C (C-versionen med styrautomat).

På detta sätt hade man geografiskt placerat ut räddningsresurserna i hela flygvapnets operationsområde, där man höll fem minuters beredskap under flygövningstid. Med detta upplägg var tanken att den

längsta tid någon skulle behöva vänta, som behövt lämna sitt flygplan, var en timma innan undsättning. Denna tid var satt med hänsyn till överlevnad i kallt vatten under vintertid.

När F8 lades ner placerades Hkp med besättningar på F11 i Nyköping och beredskapen hölls för det mesta på Visby. Före detta F8 gruppen överfördes så småningom till Berga för att medverka i en utredning, där förslaget gick ut på att Marinen skulle bli huvudman för all tung helikopterverksamhet och att samordna räddningstjänst och ubåtsjakt. Utredningen lades ned efter något år och före detta F8 besättningar och Hkp överfördes till F17 där en division sattes upp.



Besättningen just hemkommen efter räddningsuppdrag öster Öland den 25 april 1976. Tre personer räddades från en förlist, nedisad segelbåt under mörker, snöglopp och isbildning. Fr v vpl ytbärgare Lars Karlsson, förare och besättningschef Herman Pålsson, navigatör Erik Lundberg, förare Leif Classon och färdmek Jan Pettersson.

Flygtjänsten hölls nu med en timmes beredskap dygnet runt, året runt på F17 och på Visby, för att öka hjälpen till hela samhället utan större kostnad för Flygvapnet (Försvarmakten). Efter några räddningsuppdrag till sjöss där skadade eller sjuka besättningsmän eller passagerare på fartyg behövde hjälp och där navigatören och mekanikern hjälptes åt att hålla patienten vid liv, begärde vi att få utnyttja frivillig sjukhuspersonal att med-

följa på räddningsuppdrag. Detta godtogs och efter utbildning av någon läkare och några sjuksystrar vid närliggande sjukhus blev helikopterbesättningen komplett vid dessa ibland svåra personskador eller sjukdomstillstånd.

Otaliga är de uppdrag som Flygvapnets helikoptrar utfört under årens lopp och många där inga andra räddningsresurser kunnat hjälpa till. Trots ibland mycket svåra väderförhållanden, har ingen besättning haft tveksamhet inför räddningsuppdragen. Vi i besättningarna har också beundrat dessa sjuksystrar, som låtit sig vinschas ned i mörker mot ibland en liten fiskebåt på ett upprört hav, för att ge första hjälpen före uppvinschandet.



Den nya Superpuman, Hkp 10 fasades successivt in i beredskapen från 1991.

Hkp 4 började nu bli sliten med tekniska problem, trots modifieringar och underhåll. Den har under årens lopp flugit ca 62 000 timmar och måste nu bytas ut. Superpuma, Hkp 10 inköptes från Frankrike för att ersätta Hkp 4, som då hade tjänstgjort från 1963 till 1992. Utbildningen på Hkp 10 påbörjades i slutet av 1989 och beredskapen i mitten av 1991. En Hkp 4 står nu på Flygvapenmuseum i Linköping. Marinen har övertagit några av helikoptrarna för modifiering och som reservdelar. I mitten av 90-talet spreds Hkp 10 ut på kvarvarande förband.

Med minskade försvarsanslag, förbandsnedläggningar och annan turbulens, begärde Förvarsmakten nu lite ersättning för att hålla den civila beredskapen. Det gick

inte regeringen med på, vilket innebar att försvarets räddningsberedskap upphörde både för försvaret och för civila samhället 2007.

Den ominriktning av Förvarsmakten samt större deltagande i internationella insatser har inneburit att helikopterverksamheten i sin tur prioriterats mot densamma. I det fallet skall försvarsmaktens helikoptrar stödja insatsförbanden, som t ex NBG eller motsvarande.

En konsekvens av detta är att Flygvapnet inte kan hålla flygräddningsberedskap i fortsättningen och där har regeringen beslutat att räddningstjänsten skall utföras av civila aktörer i stället.

Herman Pålsson

Bilder: F17 och Herman Pålsson



Kapten Herman Pålsson

Herman Pålsson började i Flygvapnet 1955 som fältflygarelev på F2. Efter grundläggande flygutbildning på F5 placerades han på F4 för jaktutbildning på J 28B. Herman flyttade dock efter kort tid till F14 och attackflygutbildning. 1957 gick slutligen flyttlasset till F17 och Kallinge med flygtjänst på A32. 1966 var det så dags för flygräddning och inflygning på Hkp 4. En tjänst som han sedan innehade till sin pensionering 1992. Det bör tilläggas att Herman även gjort en FN mission i Kongo 1961.

Redaktionen

Hunting Percival Pembroke Tp 83

I början av 1950-talet bestämdes att Flygvapnet skulle inköpa femton exemplar av det tvåmotoriga transportflygplanet Pembroke Tp 83 från England. Fyra av dessa plan placerades år 1955 på F 17 för att ersätta B 3.

Denna plantyp hade med stora inskränkningar nyttjats vid transporter, alltsedan man hade klätt av den gamla trotjänaren den tidigare stridskostymen. Den nya plantypen utrustades med radarstationen PS 43 samt senare även med mottagare för signaler från nödsändare, vilka den flygande personalen 1956-57 hade fått utbildning på.



En Pembroke Tp 83 med F17-beteckning på Bredåkraflygfältet på 1950-talet

B3:an var lite svårbemästrad som transportplan med begränsad tillsatsvikt, dålig skendurance (räckvidd) och svaga motorer, vilka ofta krånglade.

Flera piloter, som skulle flyga typen TP 83, var väl åtskilligt betänksamma och skulle hellre velat ha ett amerikanskt flygplan. Men så blev det inte. Det var visst något samköp i affären med J 34 Hunter tror de som visste.

Lättfluget plan

– Jag trivdes mycket bra med Pembroken, minns kapten Lars Blomberg, som tillbringade 1350 timmar i plantypen åren 1955-1970 och då i huvudsak i transporttjänst samt vid radarutbildning av navigatörer.

– Sedan, fortsätter Blomberg, nyttjade vi Pembroken vid enstaka tillfällen som sambandscentral vid spaningar efter havererade plan. Jag hade då 1600 timmars flygtid på B 18 och T 18 B, men Pembroken var mycket lättare att handskas med, och så var planet förhållandevis billigt både att köpa in och att operera.

Utbildning på F 8

Själv fick Lars Blomberg utbildning på F8, som hade tilldelats de första exemplaren av planet, och han tyckte också, att den hade hyggliga motorprestanda, även om den var besvärlig vid isbildning höst, vinter och tidig vår. Då fick piloterna verkligen bekänna färg, men några haverier av den anledningen är inte något man känner till.

- Den värsta incident vi hade var, när ett flygplan efter start från Hässlö vid F 1 i Västerås fick motorproblem och måste nödlanda på en soptipp. Då omkom tyvärr besättningen och några värnpliktiga.



Taktisk genomgång före start med fr. v. Lars Blomberg, Karl Erik Odebo och teknikern Gösta Malmsten.

Järngänget

Det var ett litet "järngäng", som fick äran att flyga in sig först, som fältflygaren Kaj Hedlund, senare DC 3 pilot inom Swedair i Stockholm och Norrköping, fanjunkaren Ola Björk, nestor på plantypen, löjtnant Nils Börjeson och kapten Bo Carlmarker samt Lars Blomberg själv.



Fältflygaren Kaj Hedlund i en B 3: a, föregångaren till Pembroke.

- Ett kompetent gäng av mekaniker fick vi också till vår hjälp, fortsätter Lars Blomberg, som de legendariska Owens

Haglund, Åke Fryxell, Yngve Nordqvist och en kille som hette Persson.

I början av verksamheten fick de tjänstgöra som såväl färdmekaniker som andre pilot, och i varje fall hade Owens ord om sig att flyga lika bra och tillförlitligt som en yrkespilot. Chef för den första transportgruppen blev fanjunkare Gunnar "Ola" Björk.

Leonidesmotorer

Motorerna var Alvis Leonides om 550 hk, vilket skulle ge planet en angiven fart på 340 km/timme, något som mera praktiskt slutade på 300 km/timme.

Utrymmet var 2+10, vilket betydde två i cockpit och tio passagerare. Men det där med endurance, som det så fint heter, uthålligheten i luften mätt i tid eller tillryggalagd distans var det väl lite klenare med. Blomberg berättar:

- Man gick inte ostraffad från F 10 till F21 utan en betydande medvind och måste i så fall mellanlanda, oftast på F 4 på Frösön eller på F 15 i Söderhamn.



Fr.v.: Bo Berglind, Gösta Lundberg, Lars Blomberg och Karl Erik Odebo.

Fältkök på durken

För jäktade högre chefer gick resan per flyg ibland alldeles för sakta, och man blev dessutom hungrig.

Lars Blomberg berättar:

- Vi var på väg från Malmö till Luleå, och efter halva sträckan kände jag att det luktade rök och en hel del annat från passagerarutrymmet akterut. Jag bestämde mig för att inspektera. Jo, armégänget med

en stor och bullrig ÖB i främsta linjen hade tagit fram sin nödproviantutrustning och sågs liggande på golvet mellan stolarna och elda ett spritkök, på vilket man placerat kastruller med allehanda torkad Arméns nödproviant.

Ingen medalj

Denna händelse blev både den första och sista gången, som Lars Blomberg i sin dåvarande karriär som underofficer i bestämda ordalag tillrättavisdade en general och överbefälhavare.

– Men det gick bra. Man släckte ner utrustningen utan protester och återgick till att knapra på vad hårt och torrt som fanns i den tidens nödförpackningar. Efter en mellanlandning och tankning på F 15 i Söderhamn kunde jag avlämna en hel men hungrig ÖB och hans följe i Luleå så småningom.

- Fast medalj fick jag aldrig för bedriften, avslutar Lars Blomberg.

Ulf Wiberg

Bilder: F 17 och Ulf Wiberg.
Redigering: Ingvar Svensson

Pelle ”Gas”” amerikanska landställ

I tidigare utgåva av vårt uppskattade blad, hade vi några små episoder från 50-talet och även om humoristen Pelle ”Gas”. Genast fick vi en hälsning från gamle 1:e fältflygaren Nils Erik ”Hoburg” Lindborg i Silpinge, bl a kurskamrat med general Bert Stenfeldt.

Nils blev efter en kort karriär inom civilflyget Afrikachef för Dynapac; lärde sig flytande franska och på gamla dagar även att spela synt och piano.

– Ni måste poängtera, säger Nils, att med ”Gas” var det så att man aldrig visste om han drev med oss, medan vi själva kanske hade en misstanke om att han var lite smått egen.

Det förra är dock mera troligt än det senare; fyndig var han i alla fall.

Arméofficer utbildade piloter

Här kommer ytterligare en händelse, som jag själv upplevt.

En veckodag på senvåren 1953 kom en grupp signalistelever till Instruktionsverkstaden (numera Aulan) för att köra T 18:s landställ i bock.

Den Blå divisionen med en kull på tio elever GFSU 2, under kapten Arne Jufors ledning, hade genomgång med fällning av 8 kg övningsbomber på Lindö och Bollö. Vi själva hette GFSU 1 Fsig och var fem till antalet, alldeles nyligen tågombaserade från FSS i Västerås via våra hemflottiljer; för min del F 11 i Nyköping.

När vi övat en stund frågade chefen, Pelle Gas, om något var oklart för oss. En delvis modig undran kan man tycka, för han kom ju från Armén och var utan varje samband med flygplan och lufthav.

Kvalificerad elevfråga

En av våra elever, Anders Göransson, hade gått ut som etta på vår furirskola, hade både realexamen och ett privatflygcertifikat, eftersom han gjort en provotid på F 5 och första skolan.

Han var också klart klokare än vi andra tredje års kaniner och kunde ställa intelligenta frågor.

- Fanjunkare, är landstället hydrauliskt eller mekaniskt?

Utan minsta betänketid svarade Pelle Gas:

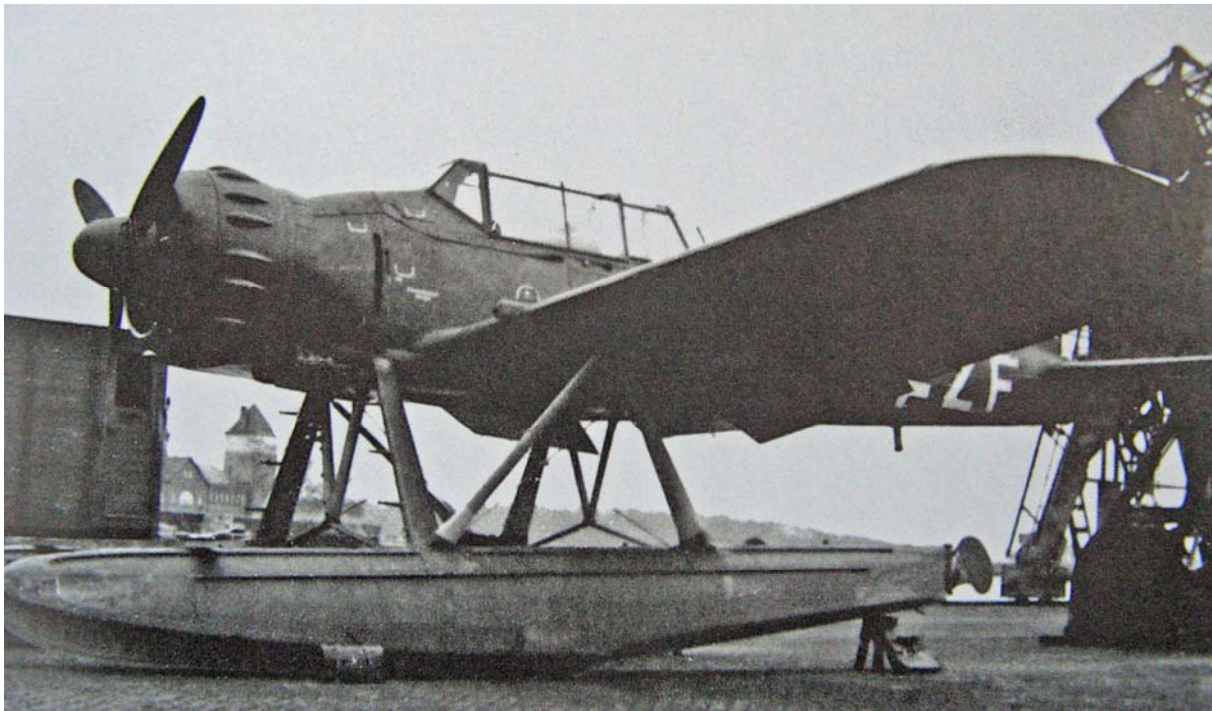
- Det är för djävulen amerikanskt, och förresten får inte en korpral fråga så förbannat dumt!

Jag vet att historien är sann - ty jag var med, som det en gång så målande uttryckts i Fänrik Ståls sägner!

Ulf Wiberg
Korpral nr 154

Nödlandningar på Bredåkräfältet/F17 under andra världskriget. 2:a delen

Under andra världskriget, åren 1939-1945, nödlandade totalt över 300 främmande flygplan i Sverige. I det förra numret av Bredåkrabladet handlade det om nödlandande amerikanska flygplan på Bredåkräfältet och i Blekinge. I denna del redovisas nödlandande tyska flygplan.



Efter att ha kommit innanför den svenska territorialgränsen tvingades denna Arado Ar 196A ned efter beskjutning från hjälpkryssare 14 och landade på vattnet vid Hanösund. Här på kajen i Karlshamn för undersökning.

Första tyska flygplanet landade i Blekinge den 11 februari 1943.

Ett sjöflygplan av typ Arado Ar 196A var det första tyska flygplan som nödlandade i Blekinge efter att tvingats ned av luftvärnseld från en svensk hjälpkryssare när flygplanet kom innanför den svenska territorialgränsen vid Hanö. Det hade startat från Köpenhamn mot Bornholm, troligtvis på spaningsuppdrag. När planet vände för att flyga tillbaka hamnade man 90 grader fel och flög mot den svenska kusten.

Besättningen, som bestod av två man, förare och spanare, omhändertogs och fördes till F5 Ljungbyhed där de förhöordes av flottiljchefen. Efter några dagar, natten mellan den 14 och 15 februari, överläm-

nades de till tyska myndigheter på ett permittenttåg vid färgeterminalen i Helsingborg.

Flygplanet flög sedan i Sverige och Norge för att slutligen användas vid målflygning i Sverige där det havererade utanför Karlskrona den 19 april 1947. Vraket återfanns 2006 och kommer eventuellt att bärgas.

Mestadels flyktingar.

De kommande landningarna i Blekinge av tyska flygplan var mestadels någon typ av nödlandning med flyktingar.

En tysk flygmekaniker och en estnisk flicka lyckades i ett stulet tremotorigt sjöräddningsflygplan, Dornier Do24, flyga

från en flygbas i närheten av Köslin vid polska östersjökusten den 31 oktober 1944. De båda placerades först i interneringsläger men fick senare svenskt uppehålls och arbetstillstånd där flygmekanikern fick arbete vid F2 Hägernäs och där han var anställd fram till 1952 och därefter arbetade han inom bilbranchen. Flickan gifte sig och arbetade i 20 år vid en patentbyrå innan hon pensionerade sig.



En stulen Dornier Do 24 landade vid Hällevik.

Flygplanet som endast flugit 12 timmar köptes av Sverige från tyskarna för 250.000 kr. Det fick svenska beteckningen Tp24 och flög fram till i augusti 1951 efter en flygtid av 560 timmar.

Storch Fieseler Fi 156

Totalt landade 22 st tyska Storch Fi 156 i Sverige varav 3 st i Blekinge. Av dessa 22 Storchflygplan övertog flygvapnet 6 st. Dessförinnan hade det köpts in från Tyskland 20 st för bl a spaningsuppdrag och fick den svenska beteckningen S 14. De som nu under krigets slutskede landade i Sverige medförde i huvudsak flyktingar och desertörer undan de framryckande Sovjetiska stridskrafterna.



Storchflygplanet som landade i Jämjö (Beteckning GN+HP) ställdes upp, liksom ett dussintal andra Storchflygplan, i en hangar på F17.

Det första som landade i Blekinge var den 20 mars 1945 när fyra flyktingar från Danzig landade i Jämjö. Alla fyra, två män och två kvinnor, omhändertogs och fick senare stanna i Sverige.

Flygplanet ställdes upp i en hangar på F17 och skrotades 1946.

De två andra landade den 7 maj 1945, dels i Olsäng utanför Kristianopel och dels i Kuggeboda. De två flygplanen hade startat från någon plats öster om Flensburg och hade sällskap när de passerade in vid Utlängan varav det första sedan landade kl 16.45 vid Olsäng. De två ombord internerades i Bökeberg och Grunnebo och fick den 2 december följa med till västzonen i Tyskland. Även de två ombord i flygplanet som landade i Kuggeboda kl 17.30 internerades på samma ställe och där en av dem följde med till västzonen medan piloten, som var österrikisk medborgare, rymde från interneringen och fick sedomera uppehålls och arbetstillstånd och blev ingenjör på ASEA.



Storchflygplan Fi 156 som landade i Kuggeboda den 7 maj 1945 blev senare baserad på F17 och fick beteckningen Q 23.

De båda Storchflygplanen redovisades i handlingarna angående nödländande tyska flygplan att de landat den 8 april för att inte flyktingarna skulle komma ifråga för utlämning till Sovjet. (Tidsgränsen för utlämning av flyktingar som kom med flygplan var efter den 1 maj 1945).

Flygplanen magasinerades liksom ett dussin andra Storchflygplan i en hangar på F17. Båda två var välbehållna och kom att användas i flygvapnet fram till i början av 1960-talet och där flygplanet som landade i Kuggeboda med nummer 3823 blev baserat på F17.

Siebel Si 204 D-1

Tidigt på morgonen kl 04.05 den 19 april 1945 landade en tvåmotorig Siebel Si 204 D-1 på Bredåkraflygfältet efter att ha startat med tre flyktingar från norra Tyskland. De två männen och en 23-årig kvinna som fanns ombord omhändertogs och blev sedan internerade.



En radarförsedd Siebel Si 204D på Bredåkraflygfältet.

Flygplanet som var i ett mycket gott skick var försett med en radarantenn i nosen som var kopplad till en spaningsradar. Troligtvis har det använts till utbildning av spanare och navigatörer. Det stod uppställt på F17 några år och därefter såldes det till en privatperson och fick den svenska registreringen SE-BPW.

Tyskland kapitulerar

Den 7 maj 1945 kapitulerade alla tyska stridskrafter villkorslöst och därmed upphörde alla stridshandlingar på västfronten men på östfronten fortsatte striderna under ytterligare några dagar.

I den sk Kurlandfickan fanns stora tyska förband på flera tusen man instängda och isolerade. På morgonen den 8 maj gavs order till alla Luftwaffeförband i Norge och Danmark att de skulle i mån av tillgång till bränsle flyga till trakten av Windau och där evakuera så många man överhuvudtaget kunde få ombord och flyga dem till västzonen. Det var tre av dessa flygplan som deltog i den raiden och som landade den 8 maj på Bredåkraflygfältet.

Junkers J88 G-6

Det första var en Junkers J88 G-6 tillhörande NJ-Staffel Norwegen som landade kl

06.00 med bl a en skuren motor. De hade startat med sitt radarförsedd nattjaksflygplan från Trondheim för att bistå vid evakueringen från Kurlandområdet. På vägen dit, söder om Skåne, fick de motorstörningar och svängde in mot Sverige och nödlandade på F17. Besättningen på två man omhändertogs och fick återvända till västzonen.

Flygplanet stod länge uppställt utomhus på F17 innan det skrotades 1947.

Messerschmitt BF 109 G-8



En av de två Messerschmitt BF 109G som landade på F17 den 8 maj 1945.

Under eftermiddagen samma dag den 8 maj och under återflygning från Kurland till Tyskland landade två stycken Messerschmitt BF 109 G-8 klockan 15.20 resp 16.50. De hade båda skottskador och det ena även trasig kylvätskeledning och det andra trasig bränsleledning. Det var två man i varje flygplan och där passageraren hade placerats i flygkroppen bakom förarstolen. De internerades i Sverige ett tag innan de troligen återvände till västzonen. Efter vissa reparationer av flygplanen flögs de av två svenska piloter via Försökscentralen på Malmslätt till Bromma för att överlämnas till sovjetisk personal den 8 november.

Gunnar Mossberg

Källor:

F17 arkiv

Tyska nödlandare 1939-45

Svensk flygsuccé i övning Red Flag Alaska i USA

20/7 – 4/8 2006



Övningens emblem

Sverige har framgångsrikt deltagit i den amerikanska flygövningen Red Flag i Alaska. Det är en av de mest avancerade övningarna i världen och jag konstaterar att vi hävdade oss mycket bra säger förbandschefen överstelöjtnant Ken Lindberg. Övningen genomförs varje år och det var första gången som Sverige deltog.

Målsättning och scenario

Målsättningen för oss var att öka förmågan att ingå i ett större multinationellt flygförband med uppgift att kunna verka både i luftförsvarsrollen och sättas in i Close Air Support (CAS) mot markmål.

Övningsscenarioet var baserat på en konflikt liknande den på Balkan med ett FN-mandat som grund. Flyget skulle stödja FN:s marktrupper genom att dels slå ut fiendlig infrastruktur, dels genomföra flygunderstöd till egen personal och dels genom att fälla förnödenheter från transportflygplan.

Fienden förfogade över ett relativt stort antal jaktflygplan och olika typer av luftvärnssystem.

I övningen deltog bland andra USA med F-16 Fighting Falcon, Japan med F-15 Eagle och Kanada med CF-18 Hornet. Stridsledning genomfördes för både den blå egna sidan och för den röda fiendesidan från AWACS. NATOs E-3A Sentry och den japanska Boeing 767 deltog.



E-3A Sentry

På transportflygsidan fanns Tyskland med C-160 Transall och Sydkorea med C-130 Hercules.

Tusenmilaflygning till och från övningen

Sverige ombaserade med sju flygplan av den senaste versionen Gripen 39 C/D. Flygplanen hade levererats endast några månader tidigare till F 17 i Ronneby och var försedda med en systemedition som nyintroducerats under våren 2006. Det innebar bland annat att flygplanet kunde lufttankas och bära flera olika slags vapen.

Två TP-84 Hercules medföljde och transporterade utrustning och

markpersonal. Före övningen hade även stora civila flygplan chartrats för att flyga över utrustningar och reservdelar.

Totalt 87 svenskar i olika funktioner ingick i den svenska gruppen varav tolv var piloter.



TP-84 Hercules under ombasering med personal och utrustning

Ombaseringen skedde via mellanlandningar i Storbritannien, Island, Grönland, Kanada innan slutdestinationen Eielson Air Force Base i Alaska nåddes den 17 juli 2006.

Vid landningen på Lossiemouth fick ett flygplan motorskada av FOD. Ett främmande föremål sögs in i luftintaget. Närheten till Sverige gjorde att man beslöt att byta detta mot ett annat som fanns i Ronneby.

Över Kanada fick ett annat flygplan ett fel i kylsystemet och man beslöt att landa på ett flygfält i närheten av färdvägen.

-Det hade gått bra att flyga med felet ända fram till flygbasen i Alaska men då hade man också riskerat att skada flygplanet. Beslutet var enkelt att fatta, vi följde förarinstruktionen och landade, säger Ken Lindberg.

-Våra tekniker undersökte flygplanet och efter cirka två timmar kunde vi starta igen och nådde Eielson-basen senare samma dag.

Det var en bedrift att kunna landa med alla flygplanen inom planerad tid och det gick åt ca 15 flygtimmar per flygplan innan man var framme.

Inflygning på basen

På Eielson Air Force Base fanns övningsledningen och 45 stridsflygplan baserade.

De första flygningarna var så kallade Familiarization Flights. Det innebär att piloterna får möjlighet att bekanta sig med de speciella förutsättningar som gäller för flygningar i de olika övningsområdena samt till och från basen. Den svenska Gripen-divisionen, som benämns Tango Red, flög de första flygpassen med sex flygplan.

Major Magnus Liljegren från Luftstridsskolan i Linköping är chef för Red Tango och han flög sin "Fam Flight" på eftermiddagen den 21 juli.

-Varje flygpass varade under en och en halv timme. Vi provade de olika procedurer som finns för att flyga till och från övningsområdet. På vägen dit måste man skifta radiofrekvens vid flera tillfällen för att komma i kontakt med olika ledningscentraler. Ibland var det svårt att uppfatta allt som sades på de olika kanalerna. Det varierade mycket, vissa talade mycket fort, men jag tycker att det fungerade bra, säger Magnus Liljegren.



På plattan vid Eielson Air Force base. Övningarna genomfördes både med den ensitsiga JAS-39C och den tvåsitsiga Jas-39D.

Övningen startar

2006-07-25 kl 0400

För de piloter som skulle flyga dagens första pass började arbetsdagen redan klockan sex på morgonen. En halv timme senare samlades alla deltagarna i en så kallad Mass Briefing.

Under 45 minuter redovisades läget för det första svenska flygpasset. Den sammansatta flygstyrkan, som bestod av flygplan från USA, Kanada och Sverige skulle bland annat eskortera transportflyg, men även attackera mål på marken samt skydda egna flygplan mot hot från fiendtligt flyg. Totalt agerade 28 stridsflygplan och tre tankerflygplan.

Passet genomfördes enligt plan och alla var nöjda med resultatet av insatsen.

Två övningspass genomfördes per dag och dessa följdes i realtid av övningsledningen på basen. Dessutom kunde övriga övningsdeltagare följa förloppen på stora bildskärmar.

Varje flygpass utvärderades noga, både av övningsledningen men även av alla inblandade parter. Det rådde således ett öppet förhållande mellan de övande förbanden när det gällde utfallet av övningarna, varken framgångar eller motgångar kunde döljas av någon part.



Morgonpasset börjar med förberedelser för start redan klockan sex i gryningen.

De olika insatserna

Vid åtta uppdrag var huvuduppgiften för Tango Red att agera som jakteskort, så kallad Offensive Counter Air (OCA) enligt Natos terminologi.

Vid sex tillfällen var uppgiften attackuppdrag med precisionsfällning av bomber, Air Interdiction (AI) på Natospråk. Detta kan närmast jämföras med attackinsatser av flygförband utan samverkan med andra stridskrafter.

Vid ytterligare fyra tillfällen genomfördes Close Air Support (CAS) det vill säga flygburet närunderstöd till markförband.

Ledning av dessa insatser skedde från ett TACP-team (Tactical Air Control Party) som från marken leder attackflyg mot olika mål på marken. En TACP-grupp har till uppgift att från en framskjuten position i ett stridsområde samordna och koordinera flygstridskrafternas insats. Information om målet kan överföras via radio, datalänk eller via laserbelysning av målet

Sverige deltog i TACP med ett team som kom från jägarbataljonen I 19 i Arvidsjaur och från K-3 i Karlsborg.

Totalt fälldes 16 bomber av typ GBU-12 och 1000 projektiler övningsammunition med Gripens automatkanon. För självförsvar förbrukades också sammanlagt 1100 facklor för att avleda värmesökande robotar.

I samband med dessa uppdrag genomfördes även jakteskort, vilket är möjligt genom Gripens förmåga att växla roller under samma uppdrag.

Under övningen brukade de första flygplanen anmäla sig till målområdet omkring klockan 1300 varje dag. Vanligtvis kom attackflygplan av typen A-10 från Aielson AFB och i andra vågen Gripen och Kanadensiska CF-18 Hornet.

En normal övningsdag brukade för TACP:s del avslutas med att en F-16-division, hemmabaserad på Eielson-basen, övade Close Support under ca en och en halv timme. Vid tjugotiden påbörjades återfärden till Eielsonbasen.



Gripen med precisionsvapnet GBU-12 och laserutpekarkapsel. Måldata erhöles antingen från marken eller från Gripens egen kapsel.

Hög tillgänglighet på Gripen

En grundläggande förutsättning för att kunna lyckas bra under uppdragen var en väl fungerande teknisk underhållsorganisation. I tango Red ingick 34 tekniker som hämtats från tre olika förband.

-Man jobbade i tvåskift under övningen för att hålla flygplanen tillgängliga för alla flygpass. Dagskiftet jobbade med flygplanen på linjen medan nattsiftet arbetade med att konfigurera om flygplanen beroende på vilken uppdragstyp som skulle flygas nästa dag, berättar kapten Henrik Einarsson, chef för flygunderhållskompaniet.

Totalt flög Gripen under 346 flygtimmar, fördelat på 225 flygningar

som inkluderade transportflygningarna till och från Sverige.

Av 103 planerade flygpass under övningen genomfördes 98. Fyra flygplanrörelser kunde inte genomföras då hela övningen fick inställas ett pass på grund av dåligt väder. Ett pass inställdes på grund av att en kapsel för laserutpekning av målet inte fungerade. Det reservflygplan som normalt fanns på linjen behövde bara användas vid fyra tillfällen.

Teknisk support hemma skedde från VM-Data i Arboga och från FM LOG i Växjö. Smärre problem inledningsvis med kryptonycklar löstes efter det att tidsskillnader och beredskap styrts upp i Sverige.

-Totalt gav det en tillgänglighet på 99 procent, vilket är en osannolikt bra siffra och också ett viktigt mått på en framgångsrik insats. Teknikerna gjorde verkligen ett storartat arbete. Vi märkte också att personal från andra nationer blev imponerade över att vi, med minst antal tekniker av alla, ändå kunde ha en så hög tillgänglighet, säger Kent Lindberg.



Tvåsitsiga JAS 39 D . Gripens störnigs- och motmedelssystem visade sig effektiva i luftstridduellerna..

Kommunikation- och sambandstjänst

När ett militärt förband baseras utomlands finns det vissa funktioner som är grundläggande förutsättningar för att verksamheten skall kunna

fungera. En av de viktigaste är en fungerande telekommunikation med Sverige via satellit. Sambandssystemet skall medge att vi kan koppla upp de olika tekniska underhållsystemen för Gripen till servrar som finns i Arboga och Växjö. Dessutom skall vi kunna sända och ta emot datatrafik till Försvarmaktens IP-nät för att kunna få tillgång till olika digitala tekniska instruktioner samt e-post, säger sambandschefen kapten Peter Forslund.

All nödvändig kommunikationsutrustning transporterades över till USA i god tid före övningen började. Någon månad innan den svenska huvudstyrkan anlände fanns svensk sambandspersonal på plats för att under en vecka se till att sambandsfunktionen fungerade från start.

-Vi har planerat för detta i flera månader, men i grunden är det samma sambandssystem som är utvecklat för snabbinsatsförbandet Swafrap JAS 39 och det inryms i ett antal containrar, säger Peter Forslund.

Tekniskt fungerar det så att telekommunikationen mellan Sverige och USA går via kabel. Signalen går till en station i Lafayette utanför New Orleans varifrån den via satellit går till Eielson AFB



På väg hem efter fullgjort uppdrag! Sverige har även deltagit i Red Flag Nevada 2008.

Avslutning och hemfärd

Övningen avslutades den 4 augusti 2006. Hemflygningen skedde i olika etapper och den längsta flygningen skedde mellan Keflavik på Island till Ronneby. Denna sträcka tog två timmar och 45 minuter utan lufttankning och landning skedde på F 17 i Kallinge den 11 augusti med samtliga sju flygplan.

Flygvapeninspektörens slutsats

Flygvapeninspektören general Jan Andersson har besökt övningen och även deltagit i ett flygpass.

-Jag kan konstatera att respekten för vår personals kunnande och vår materiel har ökat och vi står oss bra i jämförelse med de andra deltagande nationerna. Detta trots att vi använde en ny och relativt omogen systemversion i JAS-39 C/D och den ringa erfarenhet som personalen därmed hade inom vissa områden. Men framgången visar att våra system har en mycket bra grunddesign, där användarna lätt kan ta till sig nya funktioner.

-JAS-39 C/D har nu prövats i internationella sammanhang och det är en användbar och effektiv resurs som är redo att kunna användas här och nu, säger flygvapeninspektören Jan Andersson.

Text: Boo-Walter Eriksson

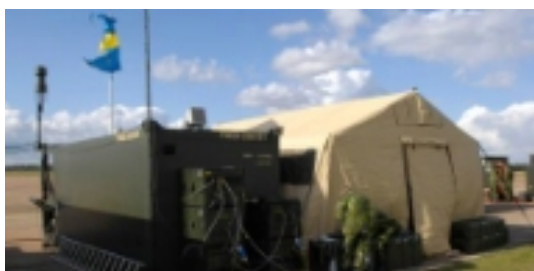
Underlag och bilder hämtade från reserapporter, artiklar och intervjuer med deltagande

F17-notiser

Saxat från F17 hemsida 2008-11-04 av Herbert Lindblom. Läs mer på www.f17.mil.se

Första utlandsresan för Komnät Flygbas

Under oktober månad genomfördes övningarna Joint Warrior och Crown Condor på flygbasen Fairford i södra England. För första gången någonsin medverkade delar av Flygvapnets nya kommunikationsplattform "Komnät Flygbas" i en utlandsövning.



Komnät Flygbas på Fairfordbasen i England.

Camo Camp

Camo Camp är ett pilotprojekt med syftet att rekrytera kvinnor till Försvarsmakten och F17. Detta är ett led i arbetet med att jämställdhetsintegrera F17 samt att uppfylla de krav som regeringen har ställt på Försvarsmakten.



Fältduglighet och allmän kondition sätts på prov.

Stridsflygdivision SE 02 till övning Joint Warrior

Under oktober var delar av Flygvapnets insatsförband inför 2009 med. Stridsflygdivision SE 02 ombaserade från Ronneby till Fairford i England. Ca 100 officerare, ett antal lastbilar med materiel samt 7 JAS 39C/D lämnade F17 för att under veckorna 40-42 delta i en stor

övning i Storbritannien med fokus på att understödja markförband.



JAS 39 i formation med Tornado.

Ombyggda Superpuman på Kallinge

Den 23 okt landade den första Hkp 10B, som ombyggts till en flygande intensivvårdsavdelning, på fältet i Kallinge. Efter särskild utbildning under 2009 är den klar för internationell insats i Afghanistan 2010.



Den nya sjukvårdhelikoptern, Hkp 10B

Försvarsminister Sten Tolgfors på F17

Under måndagen den 27 okt kom försvarsministern på besök. Flygvapeninspektören hade bjudit in honom för att ge information om hur luftstridskrafterna kan utnyttjas såväl nationellt som internationellt.



Ministern hinner också med ett flygpass i JAS 39D samt ta en titt på den nya sjukvårdshkp, Hkp 10B

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Nationaldagsfirandet den 6 juni i Ronneby Brunnsparck

Kamratföreningen har i vanlig ordning deltagit i firandet av nationaldagen med svensk fana som erhöles redan 1984.



Del av fanborgen, fanbärare Herbert Lindblom i mitten.

F17 fanvakt medverkade som under alla tidigare 6 juni. Marschen fram till estraden leddes av Ronneby blåsorkester följt av fanvakt och ett antal föreningar med svensk fana.



F17 fanvakt med den nya officiella fanan, överlämnad av Carl XVI Gustaf den 15 april 2004. I fanan syns vapnen även för F5, F10 och F12 för vilka F17 är traditionsbevarande flottilj.

C F17, Öv Niclas Karlsson högtidstalade vilket enligt traditionen är en ny flottiljchefs hedersupdrag.

Medverkande i övrigt var sångkören Decibellerna samt Ronneby skolorkester.

Resa till Skåne den 10 september

Tunnelbygget genom Hallandsås var vårt första resmål. I Förslöv, vid tunnelns södra ingång finns utställningslokaler där guider med hjälp av film, montrar och planscher visade och förklarade. Tunneln ingår som del i västkustbanan, två parallella 8,6 kilometer långa tunnlar byggs, kapaciteten ökar från nuvarande 4 till 24 tåg per timme.



Nuvarande huvudarbetsplats vid Förslöv, tunnelns södra ingång.

Tunnelbygget inleddes 1992 men oförutsedda problem kom, tunnelborren kör fast, inläckande vatten, tättningsmedlet Rhoca Gil läcker giftiga kemikalier i bäckar och brunnar. Arbetet avbryts 1997 för analys, eftertanke och åtgärder. 2004 sker välplanerad nystart med utvecklad teknik, ny tunnelborrmaskin samt betongsegment för tätning. Det första tåget beräknas rulla genom åsen 2012.



Guide Caroline Arming (t v) berättar om projektets miljöpåverkan, vattendom och kontrollpunkter.

Skanska-Vinci HB bygger tunneln, arbetsstyrkan är ca 300 personer, varav 40 från Banverket. 55 % av tunneln är färdigborrad



Guide Lotta Arconge (t h) berättar om tunnelbormaskinen Åsa som tar sig igenom Hallandsåsen med en medelfart på ca 7 meter/dygn.

Tunnelbormaskinen Åsa är helt anpassad till åsen och skall klara såväl friskt hårt berg som söndervittrat löst berg. Den sätter även de gjutna betong-/tätningsegmenten på plats.

Vårt varma tack till Hallandsås guiderna, Susanna Andersson, Caroline Arming och Lotta Arconge för intressant och nyttig information.

Efter en välsmakande lunch vid Erikslunds Vårdshus var det så dags för avfärd mot vårt andra resmål för dagen.

Beredskapsmuseet Djuramåsa nära samhället Viken vid Öresund.

Batteri Helsingborg byggdes på rekordtid efter tyskarnas anfall på Danmark den 9 april 1940, efter 47 dagar var det eldberett.



Beredskapsmuseet började byggas 1996-97 och innehåller nästan allt från beredskapstiden. SMB Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek har hjälpt till i utvecklingen av den unika museianläggningen.

Batteriet hade fyra 15,2 cm artilleripjäser, 40 mm luftvärn, ksp-skyttevärn, sambandsplats samt lasaretsbunker under jord. Dess strategiska läge gav möjlighet att bekämpa tyska mål i Öresund och en bit in på danskt territorium. Även Helsingborgs hamn var ett presumtivt mål i händelse av att tyskarna landsteg där.



Museichef och guide Johan André berättade inlevelsefullt och roligt om batteriet och händelser under dess verksamma tid samt om museets uppbyggnad, inriktning och verksamhet. Vi tackade och applåderade samt överlämnade ett F17 Kamratförenings standar.

De fyra artilleripjäserna fick namn efter ortens mest populära flickor. Maja heter den pjäs som är bevarad för eftervärlden, övriga kanonflickor var Asta, Britta och Sonja.



Johan André (andre man fr h) berättar här om pjäsen Maja innan vi går in i kanonvärnet.

Vi tillsammans, en fullsatt buss tackar vår reseledare Ulf Alderlöf för en mycket välordnad, intressant och trevlig resa.

Studiebesök i H47 och visning av JAS 39 eftermiddagen den 9 oktober

JAS 39C/D, spaningskapsel SPK 39 samt visning av flygplanet i övrigt var ändamålet för studiebesöket. Systemingenjör Anders Larsson inledde med att visa bilder och förklara hur den nya spaningskapseln var uppbyggd för att ge efterfrågad förmåga. Kapseln har dock ännu inte tillförts förbanden pga leveransförhållningar.



JAS 39C med spaningskapsel SPK39. En komplett senor, integrerad i flygplanets övriga system. Digital fototeknik men även en våtfilmskamera, SKA24 ingår.

Vi fick därefter en visning av JAS 39 C/D i olika roller och vapenalternativ. Piloterna Henrik och Niklas berättade mycket öppet och personligt om stridsflygandet av idag.



JAS 39C/D är internationellt anpassad, har ökad aktionstid genom lufttankning, samt utrustningar och vapen för samverkan med markstridsförband. Bilden visar tankning från en Boeing 707, inhyrd från det sydafrikanska flygvapnet.

Föreningsträffen som också hade gäster från Blekinge bataljon samt Flottans Män i Karlshamn avslutades med en enklare måltid och lite eftersnack på Bredåkrämässen.



Uppskattad och trevlig samvaro på mässen vid solnedgången över Bredåkrahed.

Vårt gemensamma tack till FuE och FlygE med guiderna Anders, Henrik och Niklas i spetsen för en mycket lärorik och trevlig eftermiddag.

F17 samordningsmöte i Karlskrona

Stabsoff F17, Kn Alf Svensson hade kallat till det årliga samordningsmötet med underlydande kamratföreningar från F3, F10, F12, F13 och F17 (F5 kunde inte delta) under dagarna 22-23 oktober. Herbert Lindblom och Benny Hellström var med ur vår förening.



Deltagarna samlade utanför Marinmuseum

Mötet hölls på Skönstavik fritidsläger där också inkvartering ordnats.

Förutom ömsesidig information om verksamhet och framtidsplaner byttes tankar om erfarenheter och samarbetsformer samt olika stöd från F17.

Ett besök på Marinmuseum och angränsande Litorina båtbyggarskola ingick också. Vi fick såväl idéer om museiuppbyggnad som kunskap om gamla båtbyggartraditioner, mycket trevligt.

Stort tack till Alf för ett väl genomfört möte och den omtanke i övrigt vi fick åtnjuta.

Text: Herbert Lindblom

Bilder: F17 och Herbert Lindblom

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

17 december 2008, kl 1300 i hangar 47

F17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens årsgenomgång 2008

Programmet beräknas pågå hela eftermiddagen och innehålla: C F17 genomgång samt utdelning av NOR, för nit och redlighet i rikets tjänst.

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

Föreningsträff april 2009

Avsikten är att genomföra en föreningsträff i början av april med studiebesök på F17 flygtrafikledning och vädertjänst.

Efter besöket som planeras bli under eftermiddagen inbjuds till en enklare måltid på Bredåkramässen.

Inbjudan utsänds i slutet av januari 2009, i samband med kallelsen till årsmötet.

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen

5 mars 2009, kl 1800 i F17 aula

F17 Kamratförenings årsmöte 2009

Kl 1800 inleds årsmötesförhandlingarna.

C F17 försvarsinformation följer därefter under rubriken; Försvarsmaktens inriktning och framtidsplaner.

Ca 1930 inbjuds till subventionerad middag på Bredåkramässen.

Särskild kallelse till årsmötet kommer att utsänds i slutet av januari månad 2009.

God Jul och Gott Nytt År

tillönskas

**Alla medlemmar
och
Bredåkrabladets läsare**

Styrelsen