



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2011



Ur innehållet:

Jaktviggen på F 17
Ett minne för livet
Emmabodaberget
Idrott som friskvård
Flottiljen byggs upp
På öv Rydströms tid

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2011. Årgång 6.

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

Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg	0457-30135
Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Sigvard Forsberg	0457-81272
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning

Ewa Anbrand

Grafisk produktion

Ewa Anbrand

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 via e-post eller brev.

Omslagsbilden visar JA37 under uppvisningsträning i hög fart med kn Anders Eriksson, som var F17 uppvisningsförare 1996-98. Foto: Gösta Bolander.

Bli medlem i F17 kamratförening

F17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott 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. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

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

Enklast tar du kontakt via e-post

medlemmar@f17kamratforening.se

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

Årsavgiften är 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.

F17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordföranden Benny Hellström

Efter en skön sommar med sol och värme, infann sig en mer normal sydsvensk sommar. Det vill säga, regn och blåst, varvat med enstaka soldagar. Hösten blev heller inte mycket bättre. Hoppas nu inte vintern blir lika snörik som senast. Jag minns fortfarande, med fasa, hur vi fick ställa in vår traditionella jultallrik på grund av snöövdret. Det gick helt enkelt inte att ta sig fram till matstället.

På försommaren återvände vår föreningsordförande, öv Mats Helgesson, från Afghanistan. Vi hälsar honom välkommen tillbaka. Under en period i våras upplevde vi i styrelsen att det var tveksamt om han skulle komma tillbaka som C F17.

Vårens resa gick till Göteborg. Där besöktes både Volvo i Torslanda och Aerozeum på Säve. Läs mer på avsnittet genomförd verksamhet.

Resan var mycket uppskattad bland deltagarna. Det var till och med så att det inte fanns plats i bussen för alla som önskade följa med. Tänk på det vid nästa resa. Anmäl er i tid.

Under våren hade vi också en intressant genomgång om försvarets nya flygande obemannade farkoster, UAV.

Inför vårens sista styrelsemöte i mitten av juni, drabbades vi av ett sorgebesked. Vår styrelsemedlem, Stig Persson, hade avlidit. Så sent som ett par veckor tidigare, deltog Stig i vårt styrelsearbete.

I tidigare ledare har jag redogjort för den utredning som Högkvarteret genomfört angående stöd till militära kamratföreningar och förbandsmuseer. Utredaren, generalmajor Björn Andersson, föredrog sin utredning under senvåren. Något resultat från denna föredragning har inte kommit till kamratföreningens kännedom efter snart sex månader.

Vårt stora bekymmer är brist på lokal för museiverksamheten. Det är nu snart tio år sedan museilokalen förstördes den 22 mars 2002. Av en händelse kom jag att läsa i "F17-Bladet", från juni 2002. Där finns väl beskrivet hur museets materiel togs om hand till en säker förvaring. Problemet är att inte någon av de då aktiva i gruppen längre är aktiva i kamratföreningen.

Kunskapen om materielen håller på att försvinna. Alla trodde 2002 att en ny lokal skulle finnas tillgänglig inom något år. Vi saknar fortfarande lokal, trots flera flottiljchefers positiva inställning. Efter samtal med C F17 i början av september vet jag att han fortfarande är positiv.

Jag hoppas att få se så många medlemmar som möjligt i samband med våra kommande aktiviteter.

Benny Hellström

RONNEBY GARNISON



Kamrater!

Hösten är i antågande. Resterna av de tropiska orkanerna har rasat in över oss i omgångar och det känns verkligen att det börjar närma sig riktig höst. Man får trösta sig med att det idoga regnandet har bidragit till att vi har ett sällsynt bra svamp- och lingonår.

Själv har jag återkommit i tjänst efter min tjänstgöring i Afghanistan och jag kastades mer eller mindre direkt efter min hemkomst in i arbetet med den pågående insatsen över Libyen.

F17's deltagande i OPERATION UNIFIED PROTECTOR (FL01) avslutades redan under sommaren, men vi står alltså i beredskap för att kunna utgöra stommen i nästa förbandsrotation. Våra politiska chefer bestämmer att vi skall förlänga operationen efter nuvarande mandats utgång i oktober. Just nu är det F21 i Luleå (FL02) som ansvarar för det insatta förbandet, som är baserat på Sicilien.

Insatsen över Libyen har varit en stor framgång för flygvapnet och det resultat som vi har levererat har varit av högsta kvalitet. Jag har själv haft förmånen att besöka de operativa cheferna för insatsen på både taktisk och operativ nivå och de har unisont varit mycket nöjda. Det finns all anledning att vara stolt, både som F17-ing, flygvapenvän och svensk.

Det är givetvis mycket annat som händer på F17 just nu. Vi håller bl a på att få in våra nya anställda soldater i produktionen och vi har redan ett trettiotal medarbetare i den ny-gamla kategorin specialistofficerare i tjänst. Specialistofficerare återfinns inom de flesta yrkeskategorier och de finns på befattningar i nivån sergeant till förvaltare. På sikt kommer kategorin specialistofficerare att vara den dominerande befälskategorin i Försvarsmakten. De anställda soldaterna kommer beroende på befattning och erfarenhet att inplaceras i tjänster med grader motsvarande soldat till furir.

Under oktober månad kommer F17 att sända iväg kontingenten KS24 till Kosovo. Vi har under den kommande sexmånadersperioden ansvar för det svenska styrkebidraget i Kosovo. Sammanlagt kommer ca 80 personer att tjänstgöra i det insatsområdet. Situationen i Kosovo är ju relativt lugn för tillfället. De svenska enheterna på plats där har som huvuduppgift att övervaka och stödja de säkerhetsfunktioner som håller på att byggas upp i Kosovo.

Avslutningsvis vill jag tacka er alla, publik och anhöriga, som deltog i medaljeringen av FL01 i Brunnsparken den sjätte september. Det blev en riktigt fin ceremoni och en värdig avslutning på insatsen. Jag har nedan ett citat ur statsrådet Tolgfors tal vid medaljeringen, som jag tycker ger en bra och övergripande bild av insatsen.

"Under FL01 bidrog Sverige med åtta Gripenplan för att värna flygförbuds zonen och bidra med spaning, samt lufttankningsförmåga genom en C130T. Inte minst spaningsrapporterna var mycket värdefulla, vilket åtskilliga gånger har betonats av Nato.

FL01 visade synnerligen goda resultat och var ett högt värderat bidrag till insatsen.

Kvaliteten och hängivenheten för uppdraget som FL01 visade har även noterats av andra. Det framgick när jag tillsammans med ÖB besökte FL 02 förra veckan. Det framgick också på Natos försvarsministermöte om Libyen, där jag anmälde förlängningen av det svenska bidraget i våras. Sverige möts av stor respekt för insatsen i Libyen.

FL01 har också bidragit till att göra flygvapnets förmågebredd, kvalitet och interoperabilitet känd för svenska folket. Er insats har bidragit till respekt för Försvarsmakten och flygvapnet."

Med varma hösthälsningar!

Mats Helgesson
Flottilj-/garnisonschef



JA 37 Jaktviggen på F 17 1981-2002

JA37 ersatte J35 F på flottiljen 1981. Detta medförde en avsevärd förstärkning i luftförsvarsförmågan i södra Sverige. Flygplanets bättre prestanda, effektivare beväpningssystem med radar och jaktrobotar höjde stridsvärdet. Bättre utrustningar för uppföljning av flygplanstatus och förarens genomförande av övningar medförde ökad tillgänglighet på flygplanet och bättre utbildning av förarna.



JA 37 med hängda rb 71 och rb 24J under start på F 17.

Omskolningen startade på hösten 1981 med att divisionschefen Bengt Larsson genomförde teoriskede och inflygning på JA 37 Viggen på F 13 i Norrköping. Han landade den första JA 37-an på F 17 den 12 december 1981. Flygvapenchefen Dick Stenberg tog emot, och man kunde ta den nya hangaren, H 37, i besittning.

Motorproblem försenade dock inflygningen och divisionens personal kunde genomföra den under sommaren 1982 på

F17. Teoriskedet var intensivt, då man skulle lära sig det mycket komplicerade flygplanssystemet med radar, sikte, motmedel, navigationsutrustning och vapensystem. Dessa var dessutom starkt integrerade med varandra. En uppfattning om komplexiteten hos JA 37 får man av den särskilda förarinstruktionen, SFI, som omfattar tre pärmar i A4-format., mot endast en A4- och en A5-pärm för J35 Draken.

Motor RM 8 B

JA 37 var i de flesta avseenden något helt nytt för förarna. Man började nu flyga världens starkaste enmotoriga flygplan. Dess dubbelströmsmotor, RM 8B, som hade ett fläktsteg mer än de övriga 37-versionernas, utvecklade 7350 kp på grundmotorn och hela 12750 kp med maximalt tänd ebk (efterbrännkammare). Omräknat i hästkrafter gav det en effekt av ca 100 000 hk på lägsta höjd. Detta gav planet mycket goda prestanda med över dubbla ljudfarten på höga höjder och Mach 1,2 på lägsta höjd. Dessa prestanda står sig bra även i jämförelse med de idag modernaste flygplanen.

JA 37 kunde även fullt ut använda det svenska bassystemet med krigsbaser, landsvägsbaser och kortbanor. Start och landning var fullt genomförbar på endast 500 m.



1. div under major Bertil Kersmarks ledning 1986-02-24.

Beväpning och motmedel

Beväpningen på Jaktviggen var två radar-jaktrobotar rb 71, Skyflash, fyra irjaktrobotar rb 24 J Sidewinder, AIM-9J. En 30 mm akan från Oerlikon med 120 granater ingick även. Automatkanonen var kopplad till flygplanradarn PS-46/A vilket gjorde det möjligt att använda automatkanonen, inte bara vid anfall i bakifrånsektorn utan även i framsektorn och i alla väder. Två

fackelfällare Boy 401 kunde hängas och totalt 42 irfacklor fällas i olika intervaller. I attackuppgifter mot markmål kunde fyra kapslar med totalt 24 stycken 13,5 cm attackraketer hängas. Dessutom kunde en centralt placerad fälltank medföras, med 1000 liter bränsle. Det var således en flerdubblad luftförsvarsförmåga som Jaktviggen hade jämfört med föregångaren Draken.



Jaktbeväpning på JA 37.

Beväpningen moderniserades under 1990-talet. Rb 99, AIM-120B AMRAAM, ersatte rb 71 och rb 74, Sidewinder AIM-9L, ersatte rb 24J. Fackelfällarna ersattes med rems- och fackelfällarna BOL 451. Mjukvaran i flygplanets olika system utvecklades kontinuerligt under flygplanets livstid.

Jaktlänk

En svensk jaktlänk gjorde det möjligt att kommunicera datamässigt mellan flygplanen. Förutom information från stril på marken kunde jaktföraren få information om rotekamratens läge och hans radarinformation. Detta möjliggjorde en effektiv taktik, då man hade i stort sett obegränsad mängd information att tillgå. Det svåraste för tillverkaren av de elektroniska systemen var att välja ut den information som var mest användbar för föraren så att han inte blev överbelastad. Saab och Ericsson lyckades väl med detta liksom övrig man-maskinutformning i kabinen.



Cockpit i JA 37.

UTB

Ett mycket värdefullt utbildningshjälpmedel var den UTB-utrustning som fanns installerad i flygplanet. Det var en databandspelare som tog upp alla värden om det egna flygläget samt information om beväpningssystemet och hur föraren använde det. Sverige var först i världen med att på detta sätt kunna ta registrera och utvärdera taktik och flygsäkerhet. I Europa byggde man istället stora markbaserade radarstationer, som samlade in informationen, vilken sedan utvärderades. Den svenska modellen var både effektivare och mycket billigare.

Flygsimulatorn var ett utmärkt hjälpmedel för att förbättra utbildningen. Driftkostnaderna för ett flygpass var bara en bråkdel av vad ett pass i luften kostade. JA37-simulatorn på F17 hade en flygplanlik kabin med alla instrument och reglage identiska med flygplanets. Kabinen var rörlig i tipp- och roll-led för att simulera rörelserna i luften och g-belastningarna simulerades genom att blåsa upp förarens g-dräkt vid svängar och belastningar.

RUF

På motsvarande sätt kunde alla data om flygplanets olika system registreras i RUF, Registreringsenhet för Underhåll och Flygsäkerhet. Felsökningen underlättades oerhört mycket och underhållet kunde minimeras för hela flygplanssystemet. Från att tidigare ha gjort tillsyner på hela

flygplanet vid olika drifttider kunde man nu underhålla och byta enskilda apparater och enheter.



1. div 10-årsjubileum 92-05-21.

Attack- och spaningsviggarna var målade i grön kamouflagefärg för att inte synas mot marken. Merparten av den taktiska flygningen skedde på låg och lägsta höjd. Med tillkomsten av Jaktviggen provades olika former av grå färger för att synas mindre då man flög på högre höjder. Till slut valdes den grå färgkombinationen som syns på bilden.

Spaningsdivisionen på F17, Qvintus blå, ombeväpnades 1 juli 1993 från S 37 till JA 37. Divisionschef var Lars Johansson, som ledde omskolningen. Personal från den nedlagda divisionen Martin blå på F 13 i Linköping tillfördes divisionen. Spaningsviggarna överfördes samtidigt till F 10 i Ängelholm.



2. div under ledning av övlt Johan Lindewall 1997-08-22.

Flygsäkerhet

Med jaktviggensystemet förbättrades flygsäkerheten påtagligt. Motorerna och de förbättrade uppföljningssystemen medförde att haverierna minimerades. Under hela JA37-epoken på F17 inträffade endast ett haveri med dödlig utgång och det kan även tillskrivas det idoga flygsäkerhetsarbetet. Som exempel kan nämnas att föraren hade bra varningssystem för att undvika överbelastning eller gå i superstall. Vibrationer i spaken och ljudsignaler varnade föraren då han närmade sig flygplanets gränser. Med det komplexa JA37-systemet lades grunden till framtagning av JAS 39, där man utvecklade tekniken ytterligare. Med detta kan man fullt ut genomföra de olika uppdragen jakt, attack och spaning enbart genom att variera den yttre lasten. Föregångarna till JAS-utrustningarna med bland annat större indikatorer infördes på ett antal Jaktviggas, som fick beteckningen JA 37D. Dessa fanns på F 4 i Östersund och på en division vid F 17.

I väntan på att JAS 39 skulle komma till F17 och de gamla 37-hangarerna uppgraderas till JAS 39-standard, ställdes första divisionen i malpåse sommaren 2000. I juni 2002 tillfördes F 17 en JAS 39 division från F10 Ängelholm. Båda divisionerna påbörjade därefter omskolningen till JAS 39. JA37-epoken var slut på F 17 efter mer än 20 års tjänst både under kalla krigets dagar och senare i samverkan med andra länders flygvapen.

Divisionschefer under JA 37 perioden

1. divisionen Q röd:

1982 Mj Bengt Larsson
1982 Mj Nils Gullman
1983 Mj Bertil Kersmark
1987 Mj Kjell Palm
1990 Mj Bertil Kersmark

1995 Mj Jan Prytz
1997 Mj Torbjörn Eriksson
1999 Mj Lars Bergstrand

2. divisionen Q blå:

1993 Mj Lars Johansson
1996 Övlt Johan Lindewall
1998 Mj Johan Svetoft



*Pelarviggen JA 37 klar för uppsättning.
Foto: Herbert Lindblom*

För att hedra Jaktviggenepokan på F 17 har jag lämnat ett medborgarförslag till Ronneby kommun att sätta upp en JA 37 på pelare i Sörbyområdet där E 22 korsar RV27. Det har nu behandlats i kommunfullmäktige och ett underlag skall utarbetas beträffande konsekvenser/ kostnader och redovisas första kvartalet 2012. Förhoppningsvis skall vi kunna få se en Jaktvigg ännu många år framöver, även om den inte flyger i luften.

JA 37- epoken på F 17 kommer även att beskrivas i kommande nummer av Bredåkrabladet. Underlaget till denna artikel har hämtats genom intervjuer med bland andra öv Lars Johansson, öv Johan Svetoft och övlt Lars Bergstrand

.Bilder: Gösta Bolander

Text: *Boo-Walter Eriksson.*

Internationellt utbyte eller den flygturen jag sent skall glömma!



SU 27 Flanker på väg till F17. Foto: Gösta Bolander.

Den 16 september år 2000 landade två ryska SU-27 Flanker och ett transportflygplan på F17 i Kallinge. Det var ett besök från den 689. jaktflottiljen i Nivenskoje i Kaliningrad som året innan blivit utsedd till F17:s vänförband. Delegationen bestod av 16 man och besöket skulle vara i tre dagar. På agendan stod rundturer i Blekinge, kulturell verksamhet, flyguppvisning och sist men inte minst en möjlighet att få flyga med i varandras flygplan.

För att förbandet skulle få flyga i Sverige leddes delegationen av en amiral som tidigare varit chef för Östersjömarinens flyg, jag har tyvärr glömt namnet. Vi fick tidigt klart för oss att amiralen var en viktig pusselbit för fortsatt samarbete med

ryssarna. Det var nämligen han som skulle rapportera hem om vi var ett lämpligt förband att fortsatt samarbeta med eller ej. Det gällde således att hålla amiralen på gott humör.

Besöket förlöpte som vi svenskar bedömde det på ett bra sätt och vi märkte att ryssarna bl.a. var imponerade av vår materiella standard och infrastruktur, såväl inne på F17 som i samhället utanför. I stort sett all konversation skedde med hjälp av tolkar och kroppsspråk. Jag minns att amiralen med beundran beskrev E22 från Ronneby till Karlshamn. Han påstod att vägarna öster om Moskva mera bestod av en "riktning" än asfalt! Så småningom blev det laxfiske i Mörrum och lunch. Ingen

fick någon lax, men amiralen var nöjd då vi serverade öl till maten.



Amiralen. Foto: Gösta Bolander

Så kom då den dagen då vi skulle få åka med i varandras flygplan. Vi hade tagit hit tvåsitsiga 37:or och det bestämdes vilka som skulle få åka med, och med vem. Det var bara ett litet aber, vädret visade sig inte från sin bästa sida. Helsslutet molntäcke, låg molnbas och små utsikter till förbättring. Att flyga 37 var inga problem, vädret ovan moln var perfekt och med våra landningshjälpmedel var det enkelt att ta sig både upp och ner. Dock kunde de ryska piloterna ingen engelska och, vad värre var, de hade inga landningshjälpmedel som var kompatibla med våra. Det beslutades dock att jag skulle få åka med den ryske flottiljchefen, överste Vasilji Jukurov, om vädret blev så bra att vi kunde flyga under moln och ständigt kunde se landningsbanan.

Jag utrustades därför med delvis lånad flygutrustning, g-byxor, flygoverall och hjälm. Hjälmens kändes något stor och hade inte alls den passform som jag var van vid. Man försäkrade då att den skulle sitta bättre, eftersom man hade en tunnare innermössa under hjälmen. Innermössan kändes emellertid för liten, men alternativet var en som var alldeles för stor, så det fick bli den lilla. Öv Vasilji och jag kom

överens om, via tolk, att han skulle säga "Your Command" när han ville att jag skulle flyga och jag skulle svara med "My Command" och vice versa. Så här i efterhand kan man nog utan tvekan säga att förberedelserna kunde ha varit bättre.

All utrustning togs på och Vasilji bestämde att vi skulle spänna fast oss i flygplanet för att på så sätt kunna starta omedelbart om vädret blev bättre. Det var nytt och lite omständligt, men jag fick hjälp så jag var snart fastspänd. Nu började den där trånga innermössan göra sig påmind, men jag tänkte inte så mycket på det, för snart skulle det bli åka av! Det hör till saken att SU-27 är en stor maskin, fem meter längre och bredare än Viggen, tio ton högre max startvikt och är i princip utrustad med två viggenmotorer. Vi fick sitta och vänta rätt länge i planet och jag blev mer och mer övertygad om att det inte skulle bli någon flygning, då Vasilji plötsligt startade motorerna. Det var ju fanken vad mössan satt hårt om pannan. Ytterligare väntan, sedan fick vi påbörja uttaxning. Nu var det definitivt för sent att ta av hjälmen och slopa innermössan, för jag var inte säker på att jag skulle kunna knäppa hjälmen igen och det var ju ingen idé att försöka prata med Vasilji. Ny väntan på taxibanan och innermössan började kännas som ett stålband som hela tiden spändes hårdare runt huvudet. Nu hade det gått styvt en timme sedan jag blev fastspänd och då hade jag haft mössan på minst en kvart innan och till råga på allt började jag bli kissnödig. Nu fick vi äntligen tillstånd att ställa upp på banan. Sist landande flygplan hade rapporterat rätt hyggligt väder. Vasilji varvade upp motorerna, tände efterbrännkamrarna och vi for iväg under häftig acceleration. Landstället fälldes in och vi planade ut på 100-200 meter, brant sväng söderut för att inte tappa fältet ur sikte och reduktion av farten. Vasilji gjorde uppenbarligen bedömningen att vädret var tillräckligt bra för att fortsätta. Det blev fullgas och tänd ebk igen, följd av ett par riktigt branta svängar innan jag plötsligt

hörde "Your Command". "My Command" svarade jag och tog över, släckte ebk och kände mig lite försiktigt för. Planet svarade bra på roderutslag men visst kände man att maskinen var bra mycket större och jag kunde se att vädret var sämre än förväntat, men jag kunde ju se fältet. Full ebk och åter en kraftfull acceleration, nu blev det till att svänga ordentligt för att inte tappa fältet ur sikte. När g-belastningen ökade klämde g-byxorna åt och man blev varse att man skulle ha kissat omedelbart innan jag blev fastspänd. Känslan av att vara kissnödig var dock bara en västanfläkt mot den spännbandskänsla jag hade runt huvudet. Det blev en stunds branta svängar över fältet, det gick inte att göra så mycket mer beroende på den låga molnbasen och jag tänkte på invånarna i Bredåkra. Så jag släckte ebk och sa "Your Command". Vasilji svarade "My Command" och sedan började den riktiga resan. Jag är tämligen övertygad om att han tog planet fullt ut till maxgräns för vad vädret tillät för vi flög med fullt motorpådrag och han höll nere farten genom att svänga kontinuerligt. Nu var spännbandskänslan snudd på outhärdlig och jag drog en suck av lättnad när han drog av gasen och planade ut, äntligen skulle vi landa. Då hörde jag hans lugna stämma "Your Command" och det var min tur igen! Jag tog i så mycket jag vågade och lämnade efter ytterligare några svängar över igen. Nu började molnbasen sjunka och jag tyckte även att sikten försämrades. Vasilji verkade dock oberörd och tog en ny vända med branta svängar. Det hela fortsatte en stund till, där han och jag växlade om att spaka tills vi plötsligt steg upp i moln. Jag hann bara tänka "vad i hela friden...", när Vasilji gjorde en brant grävande sväng och vi fick åter kontakt med moder jord. Förstod direkt att vi hamnat i en situation där varken han eller jag hållit i styrspaken!! Vi landade kort därefter och jag fick äntligen ta av mig hjälmen. Den åkte på igen innan fotografering så det finns mer än en anledning till att jag gör tumme upp på bilden!



Överste Vasilji och jag. Foto: Gösta Bolander.

Dagen avslutades med gemensam middag på mässen, där vi åt och drack som ett förbrödrat gäng och där det utväxlades presenter. Amiralen, som var mycket nöjd med besöket, gav mig bl. a. en flyghjälm som han använt då han flög TU-26 Backfire. Hjälmen finns nu i museets samlingar. Som personlig gåva fick jag en konjak i en fin låda. Då jag sedermera öppnade lådan kunde jag konstatera att någon redan druckit upp hälften...

Jag kan också nämna att jag under hela middagen, d.v.s. många timmar efter flygningen, fortfarande hade en rand i pannan efter den trånga mössan.

Lars Johansson
Flottiljchef, 2000-2003

Emmabodaberget

Vid andra världskriget slut var det svenska flygvapnets luftbevakning och stridsledning, stril, i sin linda. En kraftig uppbyggnad av flygvapnet hade tagit sin början, inte enbart på flygsidan. Behovet av kvalificerad ledning av flygförbanden tillgodosågs genom köp av surplusmateriel från de allierade. De första radarstationerna, såsom ER III B och PS-41, medgav enbart luftbevakning och indirekt stridsledning. Först när den rörliga radarstationen PJ-21 anskaffats kunde man tala om radarstridsledning i dess rätta bemärkelse. I PJ-21-förbanden ingick bl a spaningsdel, radarhöjdmätare och en indikatorvagn, i vilken radarjaktledaren, rrjal, opererade. Utvecklingen på radarsidan medförde längre räckvidder och möjligheter till skydd mot störning samt eliminering av markekon. Under 50-talet anskaffades ett antal nya radarstationer, varav en PS-08 placerades i Moshultamåla utanför Emmaboda, den trakt där författaren Wilhelm Moberg växte upp och gick i skola.



PS-08 antenn hade måtten 22,5 x 7,5 meter

Ökat krav på radartäckning

Efter världskriget fortsatte de politiska spänningarna i form av kalla kriget. I vår närhet pågick livlig flygverksamhet. Kränkning av vårt luftrum förekom ofta. För att kunna upptäcka och avvisa kränkande flygplan krävdes radarstationer med tillräcklig räckvidd, främst över Östersjöområdet. Nedskjutningen av en DC 3 och en Catalina 1952 blev en väckarklocka, som visade på nödvändigheten av en effektiv incidentberedskap. PS-08, en engelsk radar, tillverkad av Decca, hade förväntade prestanda. Den arbetade liksom PJ-21 på S-bandet (10 cm) och hade en räckvidd på över 400 km, dvs omkring tre gånger PJ-21:s. Fyra exemplar inköptes och placerades i den södra delen av landet; en i trakten av Tyinge i Skåne (fick namnet Fred), två i Mellansverige (Dick och Harry) och en, som nämnts, i närheten av Emmaboda. F12 fick ansvaret för bemanning och underhåll av Tom. Den 15 juli 1959 genomfördes det första interceptet med ledning från Moshult.

Radarantennens ansenliga mått medförde att energin koncentrerades till en mycket smal lob (0.28°) som gav ett distinkt eko. Man kan jämföra med den tidigare inköpta PS-16, varav en placerades på Säljö utanför Karlskrona. Den tillhörde F17 de första två åren. Dess radareko utgjordes av en lång korv, där korvens mitt var målets läge. För direkt stridsledning med hjälp av PS-16 krävdes en mycket skicklig rrjal.

Etablering i Moshultamåla

För varje PS-08 upprättades ett underjordiskt operationsrum med indikatorer och en enkel dator, som möjliggjorde elektronisk kartbild på PPI, halvautomatisk målföljning samt sändning av styrdata. Tom hade två nickande höjdmätare. En PH 12 sattes upp 1962 och en PH 40 året därpå. Ett numera nedlagt nät av styrdatasändare, fmr X, byggdes efterhand ut.

Allt detta gjorde att man, inför stril 60, talade om ”stril 59”. Toms oprum var inte



Radarhöjdmätare PH 12

klart förrän 1963. Under flygvapenövningen hösten 1960 var anläggningen således inte komplett, vilket dock inte hindrade att den gjorde en imponerande nytta.

För rapportering och ordergivning användes djurnamn som anropssignaler för centraler och radarstationer. Emmabodaradarn tilldelades signalen ”Zebran”.

Under uppbyggnadsperioden och fram till dess kn Rune Jägerstedt 1960 tog befälet för fem år framåt svarade fj Uno Månsson och hans hustru Alva för den administrativa verksamheten. Driftingenjören Bengt Karlsson hade hand om det tekniska. Fyra civilklädda vaktsoldater stod för bevakningen. En arbetsbod blev vaktlokal. Wilhelm Mobergs gamla skola utnyttjades som expedition, innan man byggde en barack för ändamålet. Den nya, sedermera nedlagda, skolbyggnaden i Mos-

hult köptes in och utnyttjades för förbandets verksamhet.



Moshults gamla skola med Wilhelm Mobergs byst.

1963 blev oprummet alltså klart och fylldes med radarjaktledare och radarobservatörer. Ledning av flygförband kunde nu ske så som avsetts. Radarobservatörerna rapporterade muntligt till luftförsvarscentralen fram till slutet av 60-talet, då en bredbandslänk till radargruppcentralen i Rödeby, rrgc S2, upprättades.

Från 1965 blev fj Månsson chef, men enligt malisen var det fru Alva Månsson som förde befälet.

Den 29 juni 1979 hade Zebran gjort sitt. Utvecklingen på radarsidan hade gått framåt och det fanns modernare materiel att till-



Från nedläggningen av PS-08 i Moshult

gå. Nedläggningen förrättades av flottiljchefen, öv Eric Spångberg, med biträde av drifting Gösta Waldén, som stängde stationen för sista gången. Flottans musikkår spelade och gravöl hölls i form av lunch

som serverades de närvarande i ett stationstält.

Moshults skolhus har försålts och är numera vandrarhem.

Krav på skydd

Tom ersattes nu med en PS-860. Moshult blev återigen en byggarbetsplats, mer omfattande än vid utbyggnaden av Tom. Bergrummet är betydligt större, med möjlighet att köra fordon ner i och ut ur berganläggningen.

PS-860 tillkom efter överväganden beträffande balans mellan verkan och skydd och om skyddet skulle tillgodoses fortifikatoriskt eller genom rörlighet. Den har god räckvidd, ett kvalificerat störskydd och viss, begränsad, rörlighet. Begränsningen ligger i att en färdigbyggd fortifikatorisk anläggning med teknisk utrustning krävs för varje omgruppering. Skyddet mot vapenverkan tillgodoses genom att antennen dras ner under markytan och täcks med en bastant pansarlucka. Detta avses ske när radarstationen är i vila eller vid ett omedelbart hot.

En radarstation har förstås spaning som sin uppgift och inte att ligga gömd under jord. Studier genomfördes för att åstadkomma ett system för ledning av PS-860 avseende skydd och verkan, liksom av övriga radarstationers utnyttjande. Resultatet blev att särskild personal avdelades för strilradarledning i varje lfc och rrgc. Därifrån styrs en störskyddsoperatör i PS-860 indikatorvagn.

Ledning av strilbataljon i krig

Under försvarsmaktsövningen i september 1979, Sydfront 79, inrymdes strilbataljonsstaben i en byggnad inom flottiljområdet. Detta provisorium medgav inte en effektiv ledning av bataljonens verksamhet. Skolan i Tving var tidigare inplanerad att utnyttjas i krig för ändamålet.

Övlt Håkan Blennow, som tillträtt som strilchef 1982, fick en briljant idé. Toms underjordiska oprum fanns ju fortfarande

kvar i oförändrat skick. Varför inte utnyttja detta som ledningsplats för strilbataljonen i krig? Strilchefen diskuterade saken med sin stabschef, mj Leif Arbin, och sambandsofficeren kn Mats Svensson.



Mj Leif Arbin, strilstabschef

Dessa driftiga medarbetare fick uppgiften att genomföra projektet praktiskt. Strilchefen tog kontakt med berörda myndigheter för att undanröja formella hinder och få vederbörliga tillstånd. Sådana gavs, dock efter viss tveksamhet från Fortifikationsförvaltningens sida. Anläggningen låg i träda och återupplivningen skulle medföra krav på visst underhåll, vilket ju kostar pengar.

Arvet från 08-tiden var mycket gott. I oprummet fanns materiel som kunde utnyttjas och sambandsnätet var intakt. Det krävdes endast en viss komplettering. Bl a kunde man utnyttja en befintlig kabel till Emmaboda överdragsstation med stor kapacitet, en stortrunk. Mats blev fö god vän med linjemästaren.

Mats Svensson och kn Bengt Andersson byggde också upp ett internät inom anläggningen och till skolhuset, vilket fortfarande var i försvarets ägo. Behovet av inköp var mycket begränsat. Materiel plockades i stor utsträckning från andra anläggningar, bl a från den nedlagda lfc S2.



Kn Mats Svensson stod för sambandet

God effekt av arbetet

Från den nu färdigställda platsen fick man en mycket god överblick över verksamheten inom bataljonen. Man kunde snabbt nå alla verksamhetsgrenar inom luftförsvarssektor Syd, förutom strilenheterna även luftvärnsförband, skyddstjänstenheter, personalsidan m m.

Den nya ledningsplatsen fick sitt eldprov under försvarsmaktsövningen 1989, då strilbataljonen dessutom krigsförbandsövades. Övningen gav ett mycket gott resultat.

Leif Arbin utarbetade en taktisk/teknisk målsättning, TTEM, för strilbataljon, vilken blev ett mönster för flygvapnets strilförband.

PS-08 bergrum i Moshult är nu igenfyllt. Detta exempel på framåtandan i flygvapnet är ett minne blott. De strilbataljoner som tidigare producerades vid F9, F10 och F12 är sammanslagna till 171. strilbat. Dess stab är samgrupperad med striC Syd i Hästveda.

Text: *Sigvard Forsberg*, med underlag från mj Leif Arbin och kn Mats Svensson

F17 idrott – idrott som friskvård

Idrott förknippas oftast med ett tävlingsresultat, vilket kräver viss målinriktad träning. Idrott som friskvård är en mindre ambitiös träningsform, som med fördel kan vara ett sätt att nå välbefinnande och trivselkänsla. Vissa militära kategorier, som tex flygande personal, flygbasjägare, bärgningsdykare etc, har fysiska tjänstekrav som i sin tur kräver anpassad idrottsutövning. Men det finns också personalkategorier som inte har direkta fysiska krav på sig i sitt arbete. Dessa kunde lätt bli bortglömda i utbudet av tränings- och motionsaktiviteter.

I början av 1990-talet kom nya grepp för att få med alla, även de som egentligen inte ville tävla eller jämföras med andra i en resultatlista. Kenneth Ivarsson och Johan Håkansson, ivriga förespråkare för friskvård, berättar här om F17 och Ronneby garnisons program och förutsättningar för en bättre hälsa - om idrott som friskvård.



F17-loppet omkring 1990, då banan var lagd på allmänna vägar utanför flottiljområdet, här vid växlingen vid Hammargärdet, ca 5 km nordost om F17.

En tillbakablick

Under 1950- och 60-talen skulle alla ut i skogen och orientera då vi kom till fredag eftermiddag. Lagsporter som fotboll, handboll och hockeybockey (rinkbandy) var också en naturlig del i idrottsutövandet. Under 1970-talet kom idrotten att alltmer "sjunka undan", på grund av ökande krav på personalens tillgänglighet i kärnverksamheterna men också beroende på mindre ekonomiska anslag för idrottsutövandet.

Under 1980-talet kom dock satsningar på tävlingsidrott tillbaka och flottiljen reste sig på nytt. F17 blev återigen en respekterad "idrottsflottilj".

Under 1990-talet kom friskvård in som en del i verksamheterna, att med hjälp av idrott samt upplysningar om hälsa och välbefinnande ge personalen en bättre vardag. Det gällde att skapa intresse och förutsättningar för att få med alla, militärer som civila.

TFG- orientering byter skepnad

Många av oss minns säkert TFG-orienteringen, en av Försvarsmakten beordrad orienteringslöpning, som syftade till att få ut personalen i skog och mark med visst intervall. Den motionsformen upphörde 1997-98 efter Försvarsmaktens omorganisation, då det gavs nya direktiv.

Som ersättning kom Trim-orientering, en form som var enklare att arrangera och en friare form för den enskilde löparen. Ett antal kontroller fanns utsatta i ett visst område och den enskilde kunde själv välja bland kontroller som skulle besökas och på så sätt skapa en bana som till längd och svårighetsgrad passade bäst.

Veckans bana är en annan variant av orienteringslöpning/-arrangemang. Den finns normalt utlagd under vår- och höstperiod med start och mål vid skolhuset. Arrangemanget ligger helt inom F17 närmzonen och banorna finns på eget kartmaterial. Ronneby OK:s ”veckans bana” kan även nyttjas enligt samverkansavtal med flottiljen. För att ytterligare öka intresset sker utbildning i orienteringsteknik vid några tillfällen per år. 200-300 banor avverkas årligen av F17 personal, alla kategorier.

F17-loppet

1985 var första året för F17-loppet, som var en terränglöpning i form av stafett med sex man i laget. Sträcklängderna varierade mellan 2000 och 4000 meter. Även den lite löpsvagare kunde få plats i laget.

Tävlingen syfte var, förutom motion, att väcka och lyfta fram samhörighetskänsla hos divisioner, kompanier, enheter och avdelningar. Tävlingen blev mycket populär och gav både prestige och glädjeuttryck, någon gång kanske också ett visst mått av besvikelse.

Banan var inledningsvis förlagd på landsväg utanför flottiljområdet, med växling på

särskilt utsedda platser. Från 1991 och framåt var tävlingen arrangerad i ett system med varvning samt växling vid start-/målplats inom flottiljområdet. Men ingenting varar i evighet. 2004 lades tävlingen ned på grund av för få deltagande.



Prisutdelning vid F17- loppet 1998. Segrande lag Speckomp, på andra plats Basel och på tredje plats ATS-Väder.

F17-klassikern

För att få mer utmanande motionsmål kom idéer och förslag om ett breddarrangemang som hade förebilder i en ”Svensk klassiker”, den med Vasaloppet, Vansbrosimningen, Vätternrundan och Lidingöloppet. Den kom att kallas ”F17-klassikern” och startade upp år 2000. Alla skulle kunna vara med och det var deltagandet som räknades, att ha fullföljt räckte. Alla grenarna måste göras inom ett år, men den enskilde kunde själv bestämma startdatum.

F17-klassikern finns i två nivåer, varav en är mindre krävande och i princip riktar sig till åldersklassen över 50 år. De grenar som ingår är löpning eller promenad 20/10 km, simning 1000/500 meter, cykel 50/30 km samt skridskoåkning i Kallinge ishall

580-600 har hittills genomfört F17-klassikern under de elva år som arrangemanget funnits. Några har därutöver gjort någon gren, men av olika anledningar inte kunnat fullfölja hela serien, vilket krävs för att bli bokförd i F17 klassikerlista.

Flottilj-/garnisonsmästerskap

Flottiljmästerskap eller, som det numera heter, garnisonsmästerskap är ett samlat arrangemang för året inom ett antal idrotter som ingår i idrottsutbudet. Mästerskapen är öppna för alla och utgör för de flesta ett slags mål för motionsidrottandet för året.



2004 blev Stig Mattsson garnisonsmästare för 14:e gången och fick då uppvisningsspela mot Lyckeby's bordtennistjärnor Susanna Nilsson (tv) och Li Fen. Foto: Torbjörn Frennesson, Sydöstran.

Här följer exempel på grenar som vanligtvis genomförs och som har garnisonsmästerskaps status.

- Orientering, även nattorientering i par.
- Tennis, bordtennis och badminton.
- Pistolskytte samt skjutning med AK5 .
- Innebandy och rinkbandy.
- Golf på Ronneby golfbana
- Skidor vid Karlsnäsgråden.



Speckomp blev garnisonsmästare i innebandy 1993/94. Bakre raden fr v Jörgen Axelsson och Roland Franscics. Främre raden fr v Thomas Johannesson, Tomas Nilsson, Mats Crusell och Hans Evefalk. Liggande Lasse Johansson.

Korpidrott

Ronneby-korpen arrangerar årligen mästerskap i fotboll, rinkbandy och innebandy. F17 ställer självklart upp med lag och har vunnit mästerskapet i olika serier ett flertal gånger.

Korpnytt

RONNEBY
Slutresultat i Ronneby-Korpens
7-mannafotboll.

Division II

F 17	9	8	0	1	50-16	16
Club 66	9	8	0	1	46-15	16
Skolans lag	9	5	2	2	46-17	12
AMU-Fritid	9	4	1	4	38-30	9
Volvex	9	4	1	4	29-29	9
Brandkåren	9	4	0	5	17-20	8
Kockum	9	4	0	5	18-36	8
Skanska	9	3	1	5	9-37	7
Unifas	9	1	3	5	12-28	5
Tark F-näs	9	0	0	9	7-44	0

NVS har utgått

Serietabell, fotbollskorpen tidigt 1990-tal. Grattis till F17-laget!

Brett utbud att välja bland

Idrotten/sporten bör kunna passa alla och var och en bör uppmuntras att välja. Ingen ska behöva bli utan. Bättre hälsa och välmående är målet.

Den mycket framgångsrika handikappade elitsimmaren David Lega, med bl a 14 världsrekord i sin meritlista, uttryckte vid en föreläsning på F17 att; *Alla människor kan bli bra på något. Problemet är att lista ut - på vad?*

F17 har en utmärkt idrottshall och disponerar därutöver ett flertal idrottsanläggningar enligt avtal med Ronneby kommun och skolor.

Materiel för motionsidrott och rekreation finns att låna på idrottsdetaljen för flertalet utövare.

Friluftsdag blir friskvårdsdag

Flottiljen har sedan 1980-talet haft inplanerat en årligen återkommande heldag med idrott och rekreationsaktiviteter, där också fältlunch eller särskilt anordnad flottiljmiddag ingått. I början fanns skytte och fälttävlan med i programmet samt också en form av gruppövning i några praktiska arbetsuppgifter, som också var en form av befälsutbildning, till exempel olika sjukvårdsmoment.



I sjukvårdsmomentet ingår fyra man, varav en utses att vara "skadad". Övriga bygger bår och bär fram till väntande transport. Kortaste tid – vinner.

För flottiljens civilanställda fanns möjlighet att välja annan aktivitet, som tex långpromenad eller cykeltur.



Dags för fältlunch under friluftsdagen vid Karlsnäs-gården omkring 1990.

Senare kom fältidrotten att tas ur programmet. In på 2000-talet kom tankar och programförslag om det som gäller i dag. Huvudsyftet var att intressera och aktivera samtlig garnisonens personal i frågor och träningsmetoder för en bättre hälsa.

RONNEBY GARNISON

Friskvårdsdag den 2005-06-03

Föreläsare: Kanotisten Agneta Andersson
Innehavare av 7 olympiska medaljer, varav 3 är guldmedaljer

Program

0900 - 1000 Föreläsning av Agneta Andersson
1030 Tipsrunda
1200 - 1300 Fältlunch
1300 Aktivitet Du väljer själv
• Metartävling
• Bågskytte
• Kanot
• Orientering

Se även F17 för mer detaljer och mer information.

Ett exempel på F17 friskvårdsdag som normalt genomförs i juni och som innehåller såväl en föreläsning som olika aktiviteter.

Ännu fler möjligheter

Hälsoresan är en utflykt för en halvdag, vanligtvis förmiddag till okänt mål, där promenad, tipsrunda samt naturupplevelser ger goda förutsättningar att varva ned och samla nya krafter.

I F17 idrottshall finns också möjlighet att delta i av instruktör ledd gymnastik, även med inriktning på rygggymnastik samt spinning.

Berättat av:
Kenneth Ivarsson och Johan Håkansson.

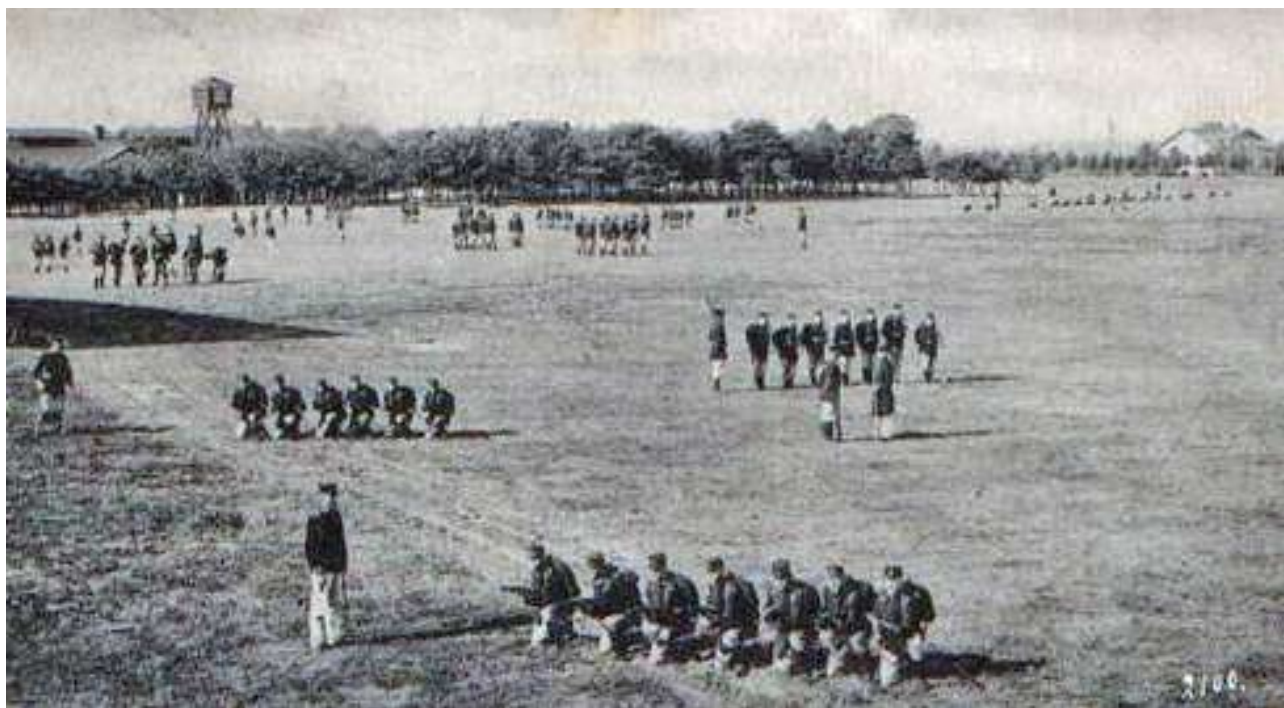
Bilder: F17 arkiv

Nedskrivet av: *Herbert Lindblom*

Bredåkra hed

Från exercisplats till en modern flygplats

Detta är den första delen av artikeln om uppkomsten av F17 på Bredåkra hed, från en exercisplats till utbyggnad av en flygflottilj och en flygplats med internationell standard.



Exercis och skjutövningar på Bredåkra hed på den del av fältet som sedan blev det ost-västgående grässtråket.

Blekinge bataljon

Det första förbandet på Bredåkra hed var Blekinge bataljon, uppsatt 1886, där verksamheten kom igång på allvar 1888, då ett större antal byggnader togs i bruk. Totalt var det 14 byggnader som låg längs en lägergata med en vacker lindallé. Även inne i Ronneby fick bataljonen en kasern 1891, den s k volontärskolan som byggdes på Ågårdens ägor väster om Snäckebacken. Den användes under vinterhalvåret för utbildning av underbefäl. Själva övningsområdet var förlagt norr om lägret och i södra delen av nuvarande F17 fljornråde, där också skjutbanan var belägen. Under åren fram till dess bataljonens verksamhet upphörde år 1901, fungerade fortfarande indelningsverket, ett försvarssystem med s k ”indelta soldater” som med sina familjer bodde i soldattorp och båtmanstorp

runt om i landskapet. Parallellt hade också allmän värnplikt börjat införas.

Även åren efter att bataljonen upphört fanns viss övningsverksamhet kvar på Bredåkra hed. År 1902 uppgick Blekinge bataljon tillsammans med Smålands grenadjärer i det nyuppsatta Kunglig Karlskrona grenadjärregementet. Detta var under sina första år, fram till 1905, förlagt till Bredåkra hed, varefter det kunde ta sina egna kaserner i bruk i Gräsvik. Bredåkra hed användes dock även fortsättningsvis som sommarövningsplats fram till 1927, då regementet drogs in; ett öde som delades med många andra militära förband under 1920-talets nedrustning. Efterföljande Kunglig Kronobergs regementes detachement i Karlskrona utnyttjade även Bredåkra hed som övningsplats fram till 1939, då även detachementet lades ned.



Karta över Bredåkrahed ca 1920

Under krigsåren var heden platsen för övningar av flera andra förband, ända tills arbetena med iordningställande av flygfältet påbörjades.

Minnen från Blekinge bataljon

Idag finns några saker som minner om tiden från verksamheten på Bredåkra hed, bl a på själva platsen där lägergatan och lindallén finns kvar. Minnesstenen, som restes 1923, placerades först vid sidan av den gamla lägergatan och har senare flyttats till bataljonens skjutvall. Platsen framför skjutvallen fungerar nu som F17:s paradplats.

Blekinge bataljons minnessköld i silver med emaljinslagningar överlämnades 1902 till Karlskrona grenadjärregemente och finns nu förvarad på Bredåkramässen på F17.

Grundstenarna till många av byggnaderna från bataljonen finns placerade i stenvallen vid Bredåkra kyrka.

Planerna för flygfält och flygflottilj på Bredåkra hed

I december 1935 behandlade stadsfullmäktige i Ronneby frågan om iordningställande av ett flygfält på Bredåkra hed. En flygfältskommitté tillsattes för att tillsammans med delegerade

från Ronneby landsförsamling arbeta med frågan. Kommittén kontaktade socialministern och Chefen för flygvapnet. Något större intresse fanns inte hos någondera parten, varför kommittén måste låta saken vila.

Flygvapnet var en ganska liten försvarsgren, men i och med utbrottet av 2:a världskriget klargjordes emellertid att de tillgängliga resurserna inte alls var tillräckliga. Genom ett riksdagsbeslut den 26 juni 1942, som bl a omfattade 1942 års försvarsplan, beslutades att flygvapnet skulle förstärkas. I praktiken innebar detta att flygvapnet kom att flerdubblas under en femårsperiod 1942-1947. I försvarsplanen ingick också planer på upprättande av en flygflottilj i Blekinge.

Under sommaren 1942 genomfördes rekognosering för att finna en lämplig plats för att anlägga ett flygfält. Ett av alternativen var slätten utanför Ramdala, som gav utrymme för både land- och sjöbasering, vilket var ett starkt marint önskemål. Att den goda åkerjorden skulle försvinna vid ett flygfältsbygge uppskattades inte av jordägarna och detta understöddes livligt av dåvarande landshövdingen Hagströmmer. När även flygteknikutvecklingen var sådan att kraven på sjöbaserat marinflyg kunde slopas, enades man om Bredåkra hed i Kallinge. Platsen ägdes av kronan och var ju gammalt militärt övningsområde.

Det hade t o m landat ett flygplan någon gång på 1930-talet, där flygfältet skulle ligga. Troligen var det en civil Avro 504 som landade vid Bredåkra gård i sydvästra hörnet av fältet.

Byggstart



Schaktmaskinerna på Bredåkra hed hade ett hårt arbete vid byggandet av flygfältet.

Under hösten 1942 började arbetena med att bygga det nya flygfältet, som skulle bli Kung-

lig Blekinge flygflottilj, F17. Det var inte bara ett flygfält som skulle byggas. Det var ett helt samhälle, med hangarer, verkstäder, kanslihus med flygtrafikledning och väderavdelning, expeditioner, förläggningar och förplägnadsplatser m m. Huvudentreprenör var Skånska Cementgjuteriet, som sysselsatte mellan 400 och 500 personer. Nästan 90 000 träd fälldes och 90 000 kbm berg sprängdes bort. Bortschackning av 270 000 kbm jord, som sedan fördelades tillsammans med 130 000 kbm matjord över fältet.



Flygfoto från 1946, som tagits över fältet, visar att många byggnader inom fljområdet var färdigbyggda två år efter upprättandet.

Vid upprättandet den 1 juli 1944 var fältet färdigt med två grässtråk, ett i ost-väst och ett i nordost-sydvästlig riktning. Endast ett fåtal byggnader var då färdiga. F17 tilldelades sitt första flygplan i mitten av juli 1944, ett skolflygplan av typ Sk 12. Det hämtades på F8 av flottiljadjutanten, lt Per Lange. Efter som inga hangarer var färdiga stod flygplanet utomhus. En gammal arrestbyggnad från gamla Blekinge bataljons område hade flyttats och placerats i södra kanten av fältet ca 100 m öster om den nuvarande flygstationen. Byggnaden användes som förråd och verkstadsbyggnad för flygplanet.

Invigning av flottiljen

Den 6 november 1944 invigdes Kunglig Blekinge flygflottilj. Tal hölls av flottiljchefen, Torsten Rapp, och av ordföranden för Ronneby kommunfullmäktige, Nils Malmström,

som hälsade flottiljen välkommen till kommunen. Flottiljens fana visades för första gången på flottiljen. Flottiljchefen hade ur Konung Gustav V:s hand mottagit fanan vid en ceremoni på F 8 den 17 september. Vid invigningen spelade även F17:s egen musikkår för första gången offentligt.

Borttaget heraldiskt minne

Halvvägs mellan Blekinge bataljons officerspaviljong och Bredåkra gård fanns en kraftig och dominerande ek som under bataljonens tid vårdades och tuktades till ett levande heraldiskt länsvapen; eken med de tre stamkronorna.

Det bestämdes att den skulle räddas för framtiden, men när fk Karlsson på kort final under landning på det nordostgående grässtråket slog i huvudstället, fick den av flygsäkerhetsskäl sågas ned. Många var det som kom att sakna den vackra eken.



Den gamla kroneken med de tre stamkronorna vårdades och tuktades till ett levande länsvapen.

Artikeln om flygfältets utbyggnad fortsätter i nästa nr av Bredåkrabladet.

Gunnar Mossberg

Fakta:
F17 Arkiv
Bengt Andersson, SFF Blekinge, "Quintus 72"
Böckerna: Blekinge flygflottilj 40 år
Från B3 till Jaktviggen
Bekinge bataljon 1886-1902

På överste Sten Rydströms tid



Överste Sten Rydström tar befälet.

När den 43 årige översten Sten Rydström på hösten 1951 utsågs till chef för Kungl. Blekinge flygflottilj var förbandet bara sju år gammalt. Han hade, liksom den förste C F17, legendariske Torsten Rapp börjat som sjöofficer. Till sina närmaste medhjälpare hade han regementsofficeren mj Gunnar Rissler, senare C F12, och mj Sven Holmberg. Den sistnämnde var en hedersman som, beroende på sitt stoiska lugn och sin signatur, Hg, kallades "Kvicksilver".

Inflygningen på flygplanstypen SAAB T 18 B leddes av en verklig långvägare, löjtnant Nils Börjeson, vilken startat sin karriär inom flygvapnet som mekaniker. "Efter den utbildningen blev vi vänner för livet" sade Börjeson på äldre dagar. Denne värmlänning hade en gång börjat som elev med att torka olja på flygplan B 3, med en realexamen i bagaget.

Studentexamen tog han vid Försvarets Läroverk i Uppsala på en termin, mot normalt fyra.



Överste Sten Rydström (tv) diskuterar flygpasset med sergeant Alf Olsson framför en T18 B.

Charmig, men bister

Rydström var en mycket charmerande och uppskattad ledare, men var också känd för att "ha kort stubin". Han kunde snabbt fatta humör om han inte tyckte att saker och ting gick hans väg. Att få flyga som signalist i chefens besättning var dock alltid trevligt.



Fte Conny Levin (tv) hjälper till och är beredd lämna av till öv Rydström inför ett pass i A21R.

Vid sträckflygningar hade han ofta som spanare major Holmberg, vilken emellertid hade en något nedsatt syn och ibland kunde rapportera underliga företeelser på havet söder om Blekinge, vilket tycktes roa Rydström. Ofta kom därför kommentaren ”ta på dig glasögonen, Sven”!

Den berömde globetrottern

Avspänt kunde chefen ibland berätta om studentkamraten Hans Ostelius från Gaffelgränd i Ystad och vad de båda ynglingarna hade för sig som gymnasister i 1920-talets Skåne och Danmark.

Varje år brukade Ostelius inbjudas att hålla föredrag för flottiljens personal. De var alltid välbesökta tillställningar som avslutades med en bättre fest på officersmässen. Den gode globetrottern var känd för att inte spotta i glaset och inte alltid hålla sig till sanningen. I bland kunde man höra gästens förstulna klagomål över att den konjak han druckit på baren El Trocadero i någon Sydamerikansk stad smakade så mycket bättre än den mäss-officeren på F17 fann för gott att från sitt lager av finare dryckjom bjuda på.

Nästa dag sågs Ostelius, inte utan besvär, placera sig i chefens tjänstebil, en blå Volvo PV 60, för att med den värnpliktige bilförarens hjälp förpassa sig till Ronneby järnvägsstation.



Öv Rydström deltog i omskolningen till A32 Lansen 1962. I mitten ses Öv Rydström, kn Börjesson och kadett Eriksson diskutera något utbildningsmoment.

Förstod framtidens krav

Under flera år var Rydström ordförande i Blekinge flygklubb och ordnade mycket positivt för det civila flyget i länet.

Reguljärflyg till Stockholm etablerades under Rydströms chefstid.

Man fick en civil flygskola i samarbete med företaget Engströms i Eslöv.

Vid årsskiftet 1961/62 fick jag själv som civilt utbildad pilot en förfrågan om jag ville genomgå Marinens helikopterskola, något som givetvis emanerade från överste Rydströms tankar om framtiden och kanske ändrade grundkrav på piloter inom vapnets sidoverksamheter.

Kanske behövdes inte Krigsflygskolan på F5 i Ljungbyhed och dess hårda utbildning på samma sätt som förr och i lika stor numerär? Sten Rydström skulle få rätt på alla punkter.

Nio chefer

År 1963 gick Rydströms chefsförordnande ut. Han hade då fått tillfälle att utbilda sig på jet i form av SAAB J 21 R samt SAAB A 32 Lansen.



Vid F17 25-års jubileum fanns alla tidigare flottiljchefer på plats. Fr v Öv Svensson, öv Svenow, general Rapp, öv Rydström och öv Larsson.

Så blev det stabstjänst och slutligen pension med betydande civila uppgifter inom politiken i Båstad dit han och hustrun Märta flyttade.

Översten Per Th Svensson blev näste chef. Han avlöstes i sin tur 1966 av C-O ”Clott Larsson vilken tjänade flottiljen fram till år 1975. Mellan åren 1944 och 1990 hade F17 nio olika flottiljchefer, alla lika populära.

Bilder: F17 arkiv

Ulf Wiberg

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Föreningsträff och föredrag om UAV

Torsdag eftermiddag den 28 april var det samling i skolhusets konferenssal för föredrag om obemannade luftfarkoster, UAV.



Många medlemmar slöt upp för att lyssna och lära.

Kn Lars-Olov Hansson, Materielsystem Flyg hade inbjudits för att ge oss en bild av UAV-verksamheten i Försvarsmakten.



Lars-Olov har jobbat med UAV-utveckling under 10 år bla på underrättelseskolan vid K3 Karlsborg.

Den första typen, UAV 01 Ugglan, har gått i pension. Den var i tjänst 1999-2010. Den sista flygningen genomfördes den 23 sept.



Ugglan var en stor farkost, ca 330 kg, som kunde hämta information över stor yta med sin räckvidd på 75 km och flygtid på max 3 tim. Bild: FM

Nästa generation, UAV 02 Falken, togs i tjänst 2007 och planeras finnas kvar till 2014. Den är ett stridstekniskt system med 12 olika system för spaning och underrättelseinhämtning. Den ingår bland annat i svenska ISAF-förband i Afghanistan. I19-förband, som ingick i NBG 11, hade även sådana system för spaning.



Falken är liten och lätt, endast några kilo. Den handstartas/kastas mot vinden, är batteridriven och kan genomföra åtta flygningar per laddning. Bild: FM

UAV 03 Örnen är ny för Sverige men beprövad. Typen, som är tillverkad i USA, har flugit 1000-tals timmar i Irak. Första leverans kom till Karlsborg 27 april 2011, åtta farkoster har inköpts. Den kommer att användas i ett system för Afghanistan och ett för utbildning hemma i Sverige.



Örnen startas från ramp, drivs av en wankelmotor och väger 170 kg. Den har en räckvidd på 10 mil och flygtid på max 6 tim. Bild: FM

UAV 04 Svalan är en liten farkost (485 gram) av typ ”engångs-UAV”. Max 5 km räckvidd och ca 30 min flygtid.

UAV 5 och 6 kommer att ersätta äldre system, både stora och små farkoster ingår. Ett systems livstid beräknas till 5-7 år.

UAV är en arméresurs för taktisk spaning och elddledning. Bilder överförs i realtid från kameror för dager- och mörkerbilder (IR) samt från omvärldskamera för orientering och navigeringshjälp. Uppdragen som är militär flygning ska ledas enligt luftfartslagarna. Företrädesvis nyttjas låga flyghöjder med system som följer terrängen på förutbestämd flyghöjd och flygväg.



Fundersamma medlemmar synar 02 Falken.

Ledning, styrning och bildbearbetning sker från operatörsplats i container. UAV har GPS- och tröghetsnavigering och är inprogrammerad att återgå till startplatsen vid tex störning eller förbindelsebortfall. De första typerna UAV landades med fallskärm medan 03 Örnen kortlandas likt ”hangarfartygsländning”.

Organisatoriskt leds verksamheten av en UAV-pluton om 36 man, enligt förslag som ska gälla 2014. Piloter ska ha privatflygcertifikat i grunden och vara influgna på aktuell UAV, tekniker ska vara flygtekniker med påbyggnadskurs, därtill kommer specialutbildade operatörer för foto- och underrättelsearbetet.

Vårt gemensamma tack till Lars-Olov för en mycket initierad och trevligt framförd redovisning.

HL

Resan till Göteborg

Tidig fredag morgon den 6 maj gick en, till sista plats, fullastad buss till Göteborg.

Vårt första resmål var **Volvo Torslanda-verken**. Väl framme stod lunchen dukad i enskild matsal, reserverad för F17 kamratförening. På eftermiddagen var det ordnat för guidat besök i bilfabriken. Vi steg ombord på Blå tåget och matades sedan med information under den dryga timme turen tog.



Här väntar Blå tåget. Tag plats och stäng dörrarna.

Vi fick se och höra om karosstillverkning, först pressverket och sedan sammansvetsningen till karosser. Den tillverkningen var automatiserad och robotar stod för arbetet. Sedan kunde vi se hur chassi, kaross, motor och övriga komponenter monterades samman. Den delen var mindre automatiserad och mot slutet av bandet utfördes det mesta arbetet manuellt. Vi fick även en inblick i säkerhetstänkandet och olika tillverknings-/funktionskontroller som varje bil genomgår. I Torslandafabriken tillverkades modellerna S80, XC90, V70, XC70 och V60, totalt 136 323 bilar under 2010.



Efter fabriksbesöket väntade Sköneviks buss, som tog oss till Volvo museum vid Arendal skans.

Vårt andra resmål för dagen var **Volvo museum**. Vi välkomnades där av museichefen som också sammanfattade Volvos

historia och berättade om museets uppbyggnad och innehåll. Sedan var det fritt att vandra runt och njuta av alla gamla bilar, lastbilar och bussar samt flyg- och båtmotorer.



Museichefen Sten-Åke Lingstam tog själv hand om vår grupp och berättade på bekant Göteborgsmanér om Volvos historia.

Företaget Volvo grundades 1927 av den merkantilt lagde Assar Gabrielsson och den tekniskt inriktade Gustaf Larsson. Dessa övertalade SKF (svenska kullagerfabriken) att starta ett dotterföretag i syfte att bygga bilar av detaljer som levererats från olika underleverantörer.



Den första serietillverkade bilen ÖV4 (Jakob) kom 1927, en modell med öppen kaross.

Den första personbilen kom 1927. Produktionen utökades sedan med lastbilar och bussar. Årsproduktionen uppgick vid 1930-talets mitt till 3000 bilar. Pentaverken i Skövde, som levererade motorerna, inköptes 1930. Efter en ökning av aktiekapitalet kunde Volvo 1935 också frigöra sig från SKF. Under 1940- och 50-talen kom stora försäljningsframgångar med PV 444 och Amazon. Under 1950-talet fick man också fart på USA-exporten,

vilket gjorde Volvo till ett "världsföretag".

1957 befann sig Volvo vid en skiljeväg. Produktionstaket hade nåtts och den gamla fabriken vid Lundby tillät inte fler utbyggnader. Ny mark upphandlades ca 7 km väster om den gamla fabriken och en ny större fabrik byggdes vid Torslanda. Den färdigställdes 1964 men har under åren utökats för att klara de allt högre produktionskraven. 1970-talets oljekriser gav en negativ trend i produktion och lönsamhet, vilket väckte tankar om ett samgående med Saab personbilar, men det blev aldrig av. Från 1980-talet kom satsningar på nya bilmodeller och nya marknader och Volvo tog återigen marknadsandelar.



Högt markandsvärde! Rickard Rydell i Volvo S40 vann BTCC (British Touring Car Championship) 1998.

1999 såldes Volvo Personvagnar till Ford Motor Company i USA som i sin tur 2010 sålde företaget till Zhejiang Geely Holding Group i Kina.

HL

Besöket vid Aerozeum vid Säve Depå

På den andra dagen, den 7 maj, under vår Göteborgsresa var det flyghistoria som stod på programmet. Efter en trivsam kväll i Göteborg och en välbehövlig vila på Scandic hotell i Nordstan var det uppsittning i bussen för färd till före detta F9 i Säve och ett efterlängtat besök vid aerozeum i det "nya F9-berget".



En förväntansfull grupp vid nedgången till berget.

Kunglig Göta flygflottilj lades ned 1969. Några av oss har tjänstgjort på F9 under dess aktiva tid, varför besöket också blev ett kärt återbesök på platsen.

Vår guide Anders Sylván med assistans av Göran Modh hälsade oss varmt välkomna och berättade översiktligt om gamla F9 och om Sävebasen idag som numera heter Göteborg City Airport.



Anders Sylván berättade initierat och personligt om allt som fanns.

F9 sattes upp 1940 men fältet var inte klart för användning förrän 1941. F9 blev också 1942 den första flottiljen i Sverige, kanske i världen, med bergshangar, numera kallad det gamla berget. Sedan kom en annan hotbild in och det nya berget byggdes 1950, det som idag inrymmer Aerozeum.

Aerozeum är ett flygets upplevelsecenter med utställningar av militära flygplan och helikoptrar samt basmateriel från kalla krigets dagar och framåt. Även civilt sport-

flyg, och till och med Apollo rymdkapsel, finns att beskåda.



Försvarsmaktens sista Hkp 4 är komplett och har gångtid kvar. Senaste basering var på F17.

Berget inrymmer även en KC, kommando-central för taktisk ledning. Den ingick i krigsorganisationen på Sävebasen 1974-94, men är idag ett värdefullt minne för framtiden.



Vår guide avslutar besöket i KC med att berätta om de olika befattningshavarnas uppgifter och ansvar.

F17 kamratförening tackar för sakkunnig och fin visning av ett mycket välordnat flygmuseum.

Ett stort tack också till Ulf Alderlöf och Bosse Hagertz som planerat resan och lot-sat oss runt i Göteborg.

HL

Nordiskt kamratföreningsmöte i Norge

Den 16-19 juni genomfördes det 33:e nordiska kamratföreningsmötet på Sessvollsmoens lägerplats, ca 5 mil norr om Oslo. Som vanligt deltog ca 60 deltagare från vardera Norge, Finland, Danmark och Sverige. Från vår förening deltog Benny

Hellström. Mötet genomförs vartannat år och värdskapet skiftar mellan deltagarnationerna. Vid nästa tillfälle står Finland för värdskapet.

Inviigningsceremonin ägde rum på lägrets stora gräsplan, med traditionell flagghissning. Välkomstalet hölls av presidenten för Norges kamratföreningars förbund, Arne Broberg.

Kommun, fylke och militärledning var representerade. För musiken svarade HM Konungens Garde.

Under eftermiddagen genomfördes korum och kransnedläggning vid Akershus fästning i Oslo. Därefter marscherade samtliga, drygt 200 man, längs Karl Johan till Oslo rådhus. I tåten gick gardesmusikåren. Tåget mötte stor uppmärksamhet bland alla flanörer längs vägen.

I rådhuset välkomnade Oslos vice borgmästare med tal, förfriskningar och tilltugg.



Marschen längs Oslos välkända gata Karl Johan

Andra dagen var försvarsmaktens dag. Lägrets chef, oberst Kurt Gimme, gav en bra bild av det Norska försvarets utformning idag. Han tyckte dock att norska flygvapnet fick för stor del av "försvarskakan". Känns det igen? Även modern armémateriel visades.

Under eftermiddagen besöktes en plats inte långt från lägerplatsen. Här arkebuserades bland andra 176 normän under andra världskriget. Avrättningarna skedde utan rättegång.



Kransnedläggning vid platsen för arkebuseringen i Trandumskogen under andra världskriget

Även ett besök på ett flygmuseum vid Gardemoens flygplats genomfördes.

Under tredje dagen genomfördes ett guidat besök i Oslo. Det hela inleddes med en rundvandring i Vigelandsparken. Mycket uppskattat. Därefter upp till skidparadiset vid Holmenkollen. Guiden ville helst tala om de norska skidresultaten vid vinterns skid-VM.

Därefter gavs även tid till en egen rundvandring i Oslo. Kvällen avslutades med en traditionsenlig bankett.



Den högtidliga banketten vid Sessvollsmoen

Efter frukost på söndagsmorgonen var det dags att återvända hem till Blekinge igen. Det finns mycket att minnas från dessa dagar.

BH

Våravslutning i brunnsparken 2011

I år sammanföll våravslutningen med sommarsolståndet den 21 juni och som traditionen påbjuder var styrelse och föreningsfunktionärer inbjudna till lunch.

Ett utmärkt tillfälle också att, under trevliga former, byta erfarenheter och kläcka nya idéer.



Föreningsfunktionärer samlade framför Brunns-parkens restaurang och café i Ronneby.

HL

Museiföreståndarkonferens 2011

Den 6-7 september genomfördes museiföreståndarkonferens och kamratföreningsträff på flygvapenmuseum i Malmslätt. Ur vår förening hade Herbert Lindblom och Herman Pålsson nöjet att delta.

Med anledning av Flygvapenmuseums ombyggnad har konferensen fått vila ett antal år, men är nu tillbaka till alla museivänners gillande.

Museichefen Mikael Parr välkomnade oss och berättade övergripande om museiföremål och byggnader på Malmen fram till dagens fina museum, som för övrigt utsetts till årets bästa museum 2011.

På programmet stod orientering om SMHA, statens militärhistoriska arv, av och med Christian Braunstein. SMHA är ett nätverk för statliga och statligt stödda museer över hela landet, där huvuddelen behandlar Sveriges försvar under det kalla kriget.

Därefter följde genomgång av regelverk rörande vapenförvaring på museer, om bl a licenskrav samt säkerhetsklasser och larm.



Kamratmiddagen var mycket trevligt arrangerad bland flygplanen i en av utställningshallarna.

Den andra dagen gavs företrädare tillfälle att orientera om sitt respektive flygmuseum ute i landet. Jag räknade till 17 museer som fick komma till tals och man blir onekligen imponerad av idériakedomen och entusiasmen. F17 har ännu inget återuppbyggt museum och hade därför inget att berätta.



Lennart Öberg berättar om och kör en flygmotor RR Merlin 38, en gång monterad i kanadensisk Lancaster.

Vi var även inbjudna till ett studiebesök på Helikopterflottiljen, där verksamheten med Hkp 14 och 15 redovisades samt självklart en rundvandring och visning av det nya flygvapenmuseet.

HL

Föreningsträff med berättelser och minnen

Den 22 september var det samling på Bredåkrämässen för att lyssna på ett målade kåseri och anförande av

professorn och f d flygläkaren Lars Malm om ”ovanliga flygläkare” där givetvis Arne Frykholm och Lars Laurell var aktuella, liksom ”vår egen” Jerker Larsson, som vi kommer ihåg bl a för att han älskade att flyga så fort tillfälle gavs. Det var många timmar som han åkte med i baksitsen på A32 Lansen.

Sedan tog Milton Moberg över och berättade om sin intressanta tid som provflygare på SAAB. Bl a var han med om utprovningen av dragkraftsreverseringen av AJ37 Viggen, där han i maj 1969 fick en så kraftig störning att flygplanet girade ut 90 grader och inte kunde hållas kvar på banan. Vänster vingskar ner i marken och bröts av, samtidigt som flygplanet rollade över på rygg. Det enda som höll vid kraschen var frontrutebågen och frontrutanket, kombinerat med att ingen brand uppstod, räddade Miltons liv.

Han deltog även i styrsystemutprovningen på 90-talet av JAS39 Gripen.

Vi fick slutligen lyssna till P.A. Rydberg som framförde Andante av Mozart på tvärflöjt.



Fr v Lars Malm, P.A.Rydberg och Milton Moberg

Dessa tre tillhörde ett ”gäng” före detta piloter som gick ut från Ljungbyhed 1954. Som reservofficersaspiranter flög de bl a på F8 och F18. De skaffade sig därefter olika civila yrken. De träffas numera årligen och besöket var denna gång förlagt på F17.

Träffen avslutades med ”pytt i panna” och trevlig samvaro.

GM

Till minne Styrelseledamot Stig Persson



Stig Persson har avlidit den 4 juni i en ålder av 68 år.

Stig Persson började sin flygvapenbana 1959 i Västerås med utbildning på FFV, flygförvaltningens verkstadsskola.

Stig kom till F17 1962 med tjänst på flygplanverkstaden.

1963 övergick han till avdelningen för marktteleunderhåll och har sedan genom åren arbetat med basel/bastele och teledrift. En tjänst han innehade fram till sin pensionering 2008.

Stigs stora fritidsintressen var golf samt resor.

Vi tackar Stig för ett gott kamratskap och fint samarbete i såväl styrelse som föreningen.

Styrelsen

Text och foto: *Herbert Lindblom HL
Benny Hellström BH
Gunnar Mossberg GM*

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

6 december 2011, kl 0800 i hangar 47

F17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens helårsgenomgång 2011

C F17 årsgenomgång börjar 0800 och beräknas pågå fram till 1000. Platserna i H 47 ska vara intagna senast 0755.

*Inbjudan till Luciafirandet vid Ronneby garnison **den 13 december.***

Plats: Militärrestaurang Sleipner
Tid: 0800-0845 alternativt 0900-0945

Anmäl ditt deltagande senast 23 nov till e-post anmalan@f17kamratforening.se eller Bengt Gustafsson 0457- 471062 dagtid, 21246 övrig tid. Ange aktivitet samt tid.

Kamratföreningens årsmöte i mars 2012

Särskild kallelse samt program och tid för anmälan utsänds senast tre veckor innan.

Någon dag i april månad 2012

Studiebesök vid nya beredskapsbyggnaden

Byggnad 091 blir ny bas för flygplatsens räddnings- och fälthållningstjänst som ska betjäna såväl den militära som den civila flygtrafiken.

Huvudbyggnaden är på 3700 kvm i två plan och blir arbetsplats för ca 50 personer. Den innehåller bl a vagnhall, tvätt- och avisningshall, slangtvätt samt jourrum, kontor och personalutrymmen.

Slutlig inbjudan utsänds under mars 2012.

Resa till Tyskland 11-13 maj 2012

*Bussresa till norra Tyskland
Besök på raket- och marinmuseum i
Peenemünde*

Vi åker helturistbuss och i resan ingår färja, logi, 2 frukost, 2 middag, 1 lunch samt entré till museet. Vårt hotell ligger i Greifswald. Möjlighet till shopping på hemresan.

Beräknat pris: 2200-2450 kr/person.
Enkelrumstillägg 450 kr.

Närmare information kommer under våren men redan nu kan föransökan ske.
Begränsat antal platser, en buss.

Anmälan till: Bosse Hagertz 0457-21689, 070-5654723, bo.hagertz@telia.com
Ulf Alderlöf 0457-24674, 0708-578935, ulfald@hotmail.com

**God Jul och Gott Nytt År
tillönskas
Alla medlemmar och
Bredåkrablads läsare**