



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2012



Ur innehållet:

**Flyguppdrag över Libyen
Nya beredskapsbyggnaden
Krigsflygbasen Ronneby
Från propeller till jet
Första sommaren
Korttidsanställda soldater**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2012. Årgång 7.

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, Flygvapen-museum och Marinmuseum.

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg	0457-30135
Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Sigvard Forsberg	0457-81272
Ewa Anbrand	0455-81246
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning
Mats Svensson

Grafisk produktion
FMLOG/Grafiskproduktion

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.

Omslagsbilden visar lufttankning över Medelhavet under Libyeninsatsen 2011. En svensk JAS 39 C tankar från en amerikansk KC-135 R. Bild: Försvarmakten

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 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.

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

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

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

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

Årsavgiften är 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

F 17 KAMRATFÖRENING



Sommaren har nu passerat och med den diverse minnesbilder. Det har varit blåsigt, rätt kyligt och regnfattigt, åtminstone för dem av oss som tillbringat stor del av sommaren i Blekinge. Hoppas nu att den kommande vintern inte blir alltför besvärlig för oss, med alltför mycket snö.

Beträffande F17 traditionsrum är det nu på gång. C F17 har beslutat att soldat-hemmet/biblioteket, under matsalen, skall användas. I skrivande stund är dock inte lokalen helt anpassad för de nya behoven. Bland annat måste en större dörr installeras för att större enheter ska kunna tas in. Diskussioner förs mellan FortV och F17. Vi har lämnat våra synpunkter till F17. När lokalen väl är färdigställd återstår det stora arbetet med att få all materiel på plats. Några föremål är redan idag utställda i entrén till matsalen. Sammanhållande från föreningen sida är Rune Pettersson och Bengt Gustafsson med stöd av Rune Kronkvist. De behöver dock stort stöd från såväl medlemmar som F17 personal. Intresserade, hör av er! I samband med traditionsrummets till-

komst har även föreningens expedition flyttats dit.

Vid styrelsesammanträdet i september blev vi informerade om att vår kontaktman på F17, Gustav Åkerman, inte får tjänst i F17 nya organisation. Något hände dock, så Gustav blir kvar på F17 tills vidare, vilket vi är mycket tacksamma för. Gustav medverkar vid delar av styrelsemötena för att informera oss om aktuella frågor vid F17. Vi kan smidigt kunna framföra våra synpunkter. Han är även vår kontaktman beträffande museimaterielen och traditionsrummet.

Vårens resa gick till Tyskland, där vi bla besökte Peenemunde. Läs mer i avsnittet om genomförd verksamhet. Resan var mycket uppskattad av deltagarna. Resan gav mersmak, så nu planeras en ny resa till Tyskland, denna gång till Berlin i slutet av maj. Jag hoppas på lika många deltagande som vid förra resan.

För första gången i föreningens historia har vi lämnat in ett budgetunderlag till F17. Underlaget innehåller alla de kostnader föreningen åsamkar F17, pappers- och kopieringskostnader, datorstöd och mycket annat. Detta är en konsekvens av det avtal som skall tecknas mellan F 17 och föreningen. När detta blir verklighet är för närvarande något oklart. Anledningen är att HKV först vill skriva någon form av centralt avtal under 2013.

Min förhoppning är få träffa så många medlemmar som möjligt i samband med våra kommande aktiviteter.

Slutligen önskar jag alla en kommande God Jul och ett Gott Nytt År.

Benny Hellström
Styrelseordförande

RONNEBY GARNISON



Kamrater!

Tiden går fort och hösten är här. Att tiden upplevs gå fort är förmodligen till del ett resultat av att vi på F17 har och har haft mycket att göra. I förra numret av Bredåkrabladet skrev jag om omstruktureringen och vad den innebär. Den första delen av omstruktureringen är klar sedan september, det vill säga all personal är matchad mot de befattningar vi har i den nya organisationen och i huvudsak alla medarbetare har fått ett erbjudande om en plats i organisationen. För några, dock relativt få, innebär erbjudandet att man på sikt tvingas flytta, vilket naturligtvis är ett svårt val man har att göra, vilket jag av egen erfarenhet vet vad det innebär och hyser respekt för.

Det som nu återstår efter själva bemanningsarbetet är att internt beskriva hur verksamheten ska genomföras inom flottiljen. Detta är en utmaning som vi står inför och som i huvudsak bör vara tillgodosedd före juledigheten, då verksamheten och uppgifterna ska börja lösas i den nya organisationen i början av nästa år.

Omstruktureringsarbetet har upptagit en del av vårt fokus, men vi får inte glömma att ett mycket stort fokus lagts och ska

läggas på de utbildningar och övningar vi bedriver och som är vår kärnverksamhet.

Vi har på F 17 en omgång ”rekryter” som genomför grundläggande militär utbildning (GMU). Antalet deltagare i denna utbildning blev med relativt kort varsel utökat från 30 till nästan 50 personer, då vi även fick uppgiften att utbilda 20 blivande medarbetare som på sikt ska till F 21.

Nordic Air Meet, NoAM, är genomförd i norra Sverige där F17 deltagit med flyg- och basförband. Övningen pågick under vecka 35 och 36 och vi var baserade på Vidsel tillsammans med danska och brittiska förband. Under vecka 40 och 41 deltog vi i flygövningen JOINT WARRIOR med basering på Lossiemouth i norra Skottland och under vecka 42-43 har vi från F17, tillsammans med deltagare från övriga flygvapnet, deltagit med basförband i övningen VOLCANEX i Frankrike. Förutom förberedelser och deltagande i dessa övningar har vi ett omfattande arbete med de förberedelser som ska göras inför övningen RED FLAG i Nevada, USA, där vi deltar under månadsskiftet januari/februari.

Ja, det var en kort beskrivning av vad verksamheten vid F17 kretsar och har kretsat runt under sensommaren och hösten. Ses vi inte förr, och om än något tidigt, önskar jag er en God Jul och en bra avslutning på året.

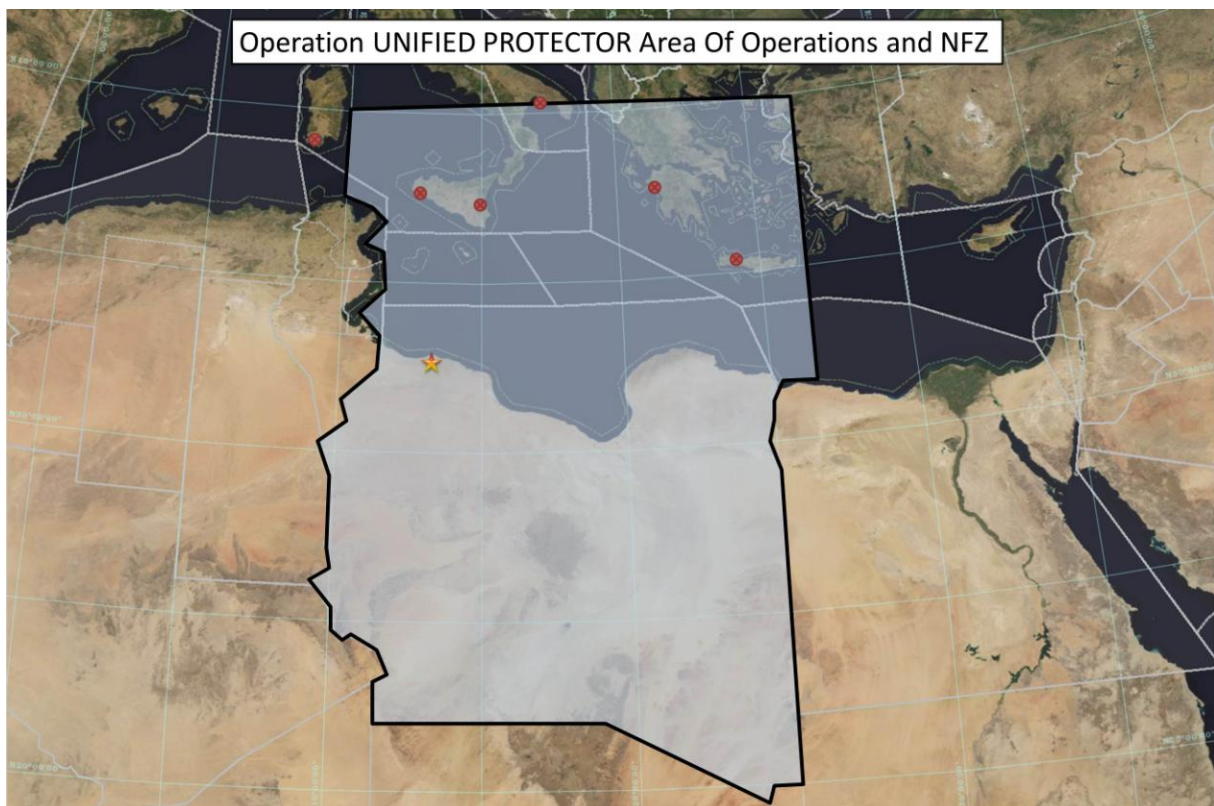
GaborNagy

Flottilj-/garnisonschef

Flygvapnets deltagande i Natoinsatsen OUP, Operation Unified Protector över Libyen.



I mitten av februari 2011 kom de första indikationerna från Libyen om att den "arabiska våren" spritt sig dit. Oroligheter bröt ut i landet och den libyska regimen svarade med att använda våld mot interna upprorsmakare. Detta ledde till att FN den 26 februari antog resolution 1970, som innebar ett vapenembargo mot Libyen. Ett par veckor senare, den 17 mars, antog FN resolution 1973, vilken påtvingade en så kallad No Fly Zone (NFZ) över Libyen. Nu fanns det en juridisk grund för att kunna stoppa vapenflöden samt för att kunna förhindra att libyska flygstridskrafter nyttjades mot den egna befolkningen. Det behövdes dock vapenmakt för att verkställa resolutionerna. Först skapades en koalition, bestående av några västländer (bland andra Danmark, USA och UK) under namnet "Operation Odyssey Dawn". Världskollektivet ville dock ha en annan bas för genomdrivandet av NFZ. NATO fick frågan och den 31 mars döptes operationen om till "Operation Unified Protector". Sverige hade ett par dagar tidigare fått en fråga om möjligheten att delta i en eventuell insats. Vid den aktuella tidpunkten hade Sverige ett flygförband (EAW) med mycket hög insatsberedskap inom ramen för EU's snabbinsatsstyrka, NBG11. Det var detta flygförband som nu var aktuellt för insats.



NFZ utsträckning över land och hav. Förbudszonens utsträckning var 150x200 svenska mil.

EAW (Expeditionary Air Wing)

Sverige har sedan drygt 10 år haft insatsförband med stridsflyg i hög beredskap. Det första JAS-förbandet var SWAFRAP (Swedish Air Force Rapid). Förbandet var beväpnat med JAS39 A och främst avsett för att kunna verka i jaktflygsrollen. SWAFRAP följdes 2008 av SE01, som var ett samprojekt mellan F17 och F21. Förbandet beväpnades med JAS39 C och hade förutom jakt även uppgifter inom AI (Air Interdiction), det vill säga attack. Huvudfokus inom attackuppgiften låg på metoden CAS (Close Air Support) där stora krav finns på direkt samverkan mellan pilot och markförband. SE01 ersattes 2009 av SE02 som i sin helhet organiserades av F17. Förbandet tillfördes spaningsförmåga och därmed fanns för första gången ett riktigt JAS-förband i bemärkelsen förmåga i samtliga tre roller. Avsikten var att ersätta SE02 med ett SE03, men här kom planeringen för EU Battlegroup i vägen. Resurserna räckte inte riktigt till i flygvapnet, så SE03 fick föra en slumrande tillvaro och istället skapades en Fighter Unit (FU) i EAW. Förutom stridsflyg bestod EAW av en stab, transportflyg (C-130), transporthelikoptrar (HKP 15), MEDEVAC (Kroatiska MI-171) och delar av en basbataljon, med uppgifter inom exempelvis samband, flygplatstjänst och terminaltjänst. F17 ansvarade för uppbyggnad och utbildning, men personal från hela flygvapnet rekryterades. Två förbandsdelar bestod dock i princip uteslutande av personal från F17. Det var dels stridsflygsdelen (171. div), dels basdelen.

FL01

Sista veckan i mars var stf C EAW i HKV på ett möte. Han fick en fråga avseende EAW's möjligheter att delta i en operation i närområdet till Europa. Vidare dialog och kontakter gav vid handen att EAW hade förmåga att lösa tänkta uppgifter med mycket kort varsel, men att det skulle få konsekvenser avseende åtagandet i NBG. Två övergripande beslut fattades. Delar av EAW skulle förbereda sig för att basera

mot södra Europa. Samtidigt skulle resterande EAW ombildas till ett nytt förband inom NBG11 utan stridsflyg. NBG11 var tränat för ett autonomt uppträdande i svåra miljöer och förlitade sig på flygvapendelen avseende transporter, MEDEVAC (flygräddning) samt eldunderstöd. Nu skulle dock eldunderstödet försvinna. Den nya inriktningen krävde ett omfattande arbete med bland annat rekrytering av personal till det "nya" EAW.



Förbandsmärket för FL01. En karakal är en ökenkatt, som enligt uppgift finns i Libyen.

Det nya förbandet, FL01, bestod av en stab, stridsflyg (8 JAS39 C), MSE (Mission Support Element), en basdel, logistiksupport och lufttankning (C-130). Totalt ingick cirka 130 personer. Förbandet döptes till FL01, flygvapnets insats i Libyen. Förbandet fick i uppgift att kunna delta i rollerna jakt och spaning. Det fanns ett svenskt politiskt "caveat" som förbjöd användning av offensiva vapen, det vill säga att bomba. Vapen för självförsvar skulle nyttjas. Förbandet stod under operationen under NATO-befäl med en kanadensisk general som högste chef.

Deployeringen

Arbetet med ombaseringen skedde under mycket korta tidsförhållanden. Flera rekognoseringsstyrkor skickades ut i Europa samtidigt som personalen i FL01 fick inkallelseorder. Tidigt i processen fattade vi beslut om att förbandet måste bemannas, utrustas och verka så som det övats i NBG.

Något annat fanns det inte tid för. Fredagen den 1 april fattade Riksdagen beslut om insatsen och dagen efter lyfte de tre första Gripenplanen söderut. Piloterna visste inte vilken slutdestinationen var då de lättade från Kallinge. Huvuddelen av förbandet samt ytterligare JAS-flygplan följde dagen efter mot slutdestinationen Sigonella på Sicilien.

Det ska nämnas att vi även hade personal i NATO's ledningsstruktur. Personalen fanns både på operativ nivå (Joint Force Command) i Neapel och taktisk nivå (ACC/CAOC) i Poggio Renatico utanför Bologna. Det här var personal som dels skulle bevaka svensk politisk och militär vilja, dels vara förbandets kontaktyta mot högre chef. Vi ska heller inte glömma all den personal i Sverige som arbetade dygnet runt i staber, på förband och i industrin.

Förbandet landade på den italienska flygbasen Sigonella och anvisades plats i en hangar som disponerades av det amerikanska marinflyget. Basen är i praktiken uppdelad i en italiensk och en amerikansk sida. Hangaren stod på tur att rivras och var därför i princip rensad på inventarier. Detta var i sig inget problem för FL01, eftersom förbandet var utbildat och utrustat för att kunna verka från tältgruppering. Snabbt byggdes en fungerande infrastruktur med "svensk el" och "svenskt samband".



Samordningsmöte. På bilden USA, Italien, Danmark, Kanada, Turkiet och Sverige.

Ganska snart tillkom ytterligare förband och vi delade till slut plats i hangaren med Turkiet (F-16) och Förenade Arabemiraten (F-16 och Mirage 2000). Plattan utanför hangaren delade vi dessutom med amerikanska attackhelikoptrar, UAV (obemannade farkoster som exempelvis Global Hawk och Predator), kanadensiska övervakningsflygplan, franska Mirage med flera.

Insats

Vi stötte på en hel del problem, stora som små, som snabbt måste lösas för att vi skulle kunna komma i luften och börja verka. De två största problemen var tillgången på rätt typ av flygbränsle och tillgång till NATO's hemliga sambandsnät, där information, order och rapporter skickas. Flygbränsleproblemet löstes temporärt med hjälp av vårt lufttankningsflygplan, som hämtade bränsle på en annan flygbas och sedan helt enkelt fick "lufttanka" flygplanen på marken. Den slutliga lösningen blev att tankbilar transporterades ner från Sverige. Sambandsproblemet löstes initialt genom att vi fick hjälp av exempelvis det danska flygförbandet som fanns på Sigonella och senare genom att vi fick tillgång till terminaler i den italienska bascentralen. Redan ett par dagar efter ankomst flögs det första flygpasset i operationen. Efter cirka en vecka bestod normaldagen av två företag/dag med rote. De första dagarna nyttjades vårt flyg som traditionellt jaktflyg. Syftet var att övervaka och hävda den flygförbudszon som hade etablerats över operationsområdet. Ganska snart fick dock högre chef upp ögonen för den andra förmågan som JAS kunde leverera. Sverige är ett av få länder med kvalificerad spaningsförmåga. Efter ett antal lyckade spaningsföretag med hög upplösning och bra resultat kom förbandet att i princip endast användas i spaningsrollen under resten av operationen.

Ett typiskt flygpass börjar cirka 12 timmar innan beräknad start med att en ATO (Air Tasking Order) från högre chef tolkas.



Ett JAS utrustat för spaning. Planet bär SPK (spaningskapsel) och LDP (laserpod), extratankar samt jaktrobotar för egenskydd.

Ur denna utläses starttid, färdväg, målläge, samverkan med mera. Förbandets MSE lägger in data i planeringsdatorerna, analyserar hot, programmerar telekrigsbibliotek, förbereder måldata med mera. Piloterna startar sina förberedelser några timmar före start. Olika briefingar från MSE uppdaterar dem om aktuellt läge och uppgifter.

Cirka en timme före start lyfte förbandets lufttankningsflygplan, en modifierad C-130 Hercules. Detta plan flyger betydligt långsammare än Gripen och behövde därför tid för att kunna etablera sig i området. JAS-roten flög an mot operationsområdet och lufttankade sedan för att kunna gå in i området med maximalt stridsvärde. De önskade målen fotograferades på höjd (cirka 6 km) och vid behov lufttankades flygplanen ytterligare en gång innan återflygning till Sicilien.



JAS 39 C under lufttankning

Lufttankning innebär stora taktiska fördelar i och med att flygplanen kan nyttjas

längre i operationsområdet och samtidigt kunna behålla ett högt stridsvärde om ett hot skulle dyka upp.

Den största begränsningen avseende flygtid ligger idag hos piloten. Med tider fastspänd i sitsen på mellan fem och kanske åtta timmar kräver naturen sitt. Piloten måste äta och dricka för att behålla skärpan och sitt stridsvärde, men ”nöden” kan bli besvärande.

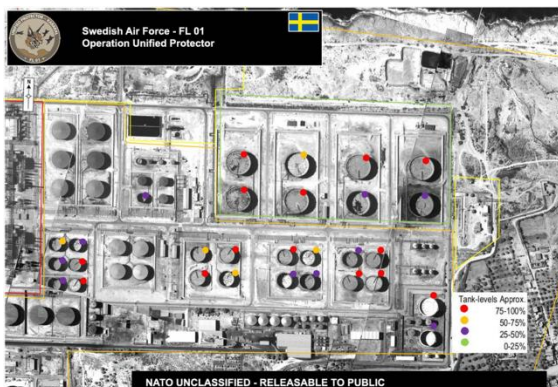
Efter landning plundras sensorerna och därefter startar efterarbetet hos MSE med rapportering och bildtolkning.



Plundring av sensor i spaningskapseln

MSE, Mission Support Element

Eftersom förbandets huvuduppgift kan sammanfattas med ordet spaning kom MSE att få en extra tydlig roll för resultatet av missionen. I våra ”gamla” flygdivisioner var uppdragsstödet begränsat. En jaktdivision hade kanske ett underrättelsebefäl och på spaningen fanns dessutom bildtolkar. I attacken fanns det lite hjälp med att skapa målunderlag. Dagens MSE har personal som i detalj kan genomföra uppdragsplanering, programmering av telekrigsbibliotek, förbereda piloterna för en flykt-/överlevnadssituation, planera vapenverkan samt tolka sensordata. I spaningsfallet räknas inte bara en spaningskapsel in, utan all information vägs samman. Här ingår pilotens rapport, bilder, radardata, telekrigsdata och film från laserutpekaren. MSE består av nästan lika många personer som antalet piloter på en division.



En tolkad bild. Här var syftet inte anfall utan att försöka utröna flödet av olja. Med olika sensorer kunde mängden vätska i de olika cisternerna fastställas.

FL02

Det svenska deltagandet var dimensionerat för att delta i en operation i max tre månader. Efter drygt en månad insåg man att operationen riskerade att dra ut på tiden. Ett avlösande förband började därför organiseras av F21. FL02 rekryterades och snabbutbildades både hemma i Sverige och på plats på Sicilien. Förbandets tankerflygplan fick återgå till tjänst i Sverige och användes för att utbilda den nya flygstyrkan i lufttankning.

I operationsområdet blev nu de svenska piloterna hänvisade till andra länders flygplan med lufttankningskapacitet som KC-10. I början av juli byttes huvuddelen av FL01 ut mot FL02 och efter en veckas överlämning lämnade de sista ur FL01 Sigonella. Nu lämnade dessutom tre JAS 39 Sigonella. Detta skulle ske utan att utefekten minskade och så blev också fallet. Flygvapnet hade lyckats anpassa sig till miljön. Länge såg det ut att behövas ett FL03, men den sista månaden byttes endast viss personal ut genom återrotation av personal från FL01.

Uppdraget slutförs

Den 24 oktober 2011 avslutades operationen och dagen efter flögs flygplanen hem. Därefter återställdes all materiel och förbandet åkte hem till Sverige. Efterarbetet har dock pågått i över ett år. Stora mängder data ska fortfarande analyseras och många erfarenheter ska tas tillvara. Huvuddelen av detta arbete kommer att ligga till grund

för nästa internationella insatsförband i samband med NBG 15. I det arbetet har EAW redan ersatts av en ny stab (EAS) som idag finns i Uppsala i F21 regi. Som planeringen ser ut just nu blir det än en gång en division från F17 som står för stridsflygsbidraget. Det återstår dock att se i vilka roller.

Författare

Övlt Anders Segerby, flygchef F17



Började i flygvapnet 1988. Flög AJ37 och AJS37 på F7 och F15. Kom till F17 1997 och genomförde omskolning till JA37 på 172. div. Stf DC på 171. div 2001. Skolade om till JAS39 2002. DC 171. div 2006-2010. C A3/5 i EAW och därefter COO (Operationschef) i FL01.

Efterord

Insatserna i Libyen har visat att målsättningarna för flygvapnet vid internationella uppdrag har uppnåtts på ett föredömligt sätt och dessutom skapat stort förtroende för Sveriges förmåga hos länder runt om i världen, hos Förenta Nationerna och i Nato. Det är kanske dags för våra politiker att fatta beslut om att Sverige skall gå in i Nato som fullvärdig medlem.

Utvecklingen av JAS förmågor har nu kommit så långt att alla tre rollerna kan genomföras fullt ut. Förhoppningsvis skall utveckling till nya versioner få fortsätta, så att även framtida hot kan mötas, både mot landet och vid internationella insatser.

*Boo-Walter Eriksson. Redaktionskommittén.
Foto: Flygvapnet*

Nya beredskapsbyggnaden

Redan för 12 år sedan, när krav uppstod på bredare stråkyta runt bana 01/19, fanns det planer på att flytta räddningsstationen, eftersom den då skar igenom hinderytan. Flygplatsen fick dispens i omgångar under åren och 2004 togs det formella beslutet att bygga en samlad beredskapsbyggnad för såväl räddningstjänsten som fälthållningen. Räddningsstationen var nedsliten och behovet av nybyggnad var stort. Även övriga lokaler som användes var utdömda avseende arbetsmiljön. För två år sedan togs det första spadtaget och den 14 juni 2012 kunde invigning ske av nya byggnaden öster om taxibanan i norr, efter 35 år på den västra sidan av fältet. Samtidigt lämnade fälthållningen hangar 83 och andra utrymmen. Efter att personal och fordon för både fälthållningen och räddningstjänsten varit utspridda i nio olika lokaler på flottiljen är de nu samgrupperade i beredskapsbyggnaden. Hela området med byggnader och uppställningsytor är på 20 000 kvadratmeter. Kostnad 107 miljoner kronor.



Nya beredskapsbyggnaden inrymmer både räddningstjänsten och fälthållningen .

Efterlängtd byggnad

Efter många år har nu räddningstjänsten och fälthållningen, som betjänar både den militära och civila flygtrafiken, fått flytta in i moderna och ändamålsenliga lokaler. Huvudbyggnaden består av två våningar. Här inryms, förutom kontorslokaler och en större samlingslokal, som kan användas som ledningscentral och även en stor vagnhall för utryckningsklara räddningsfordon. Dessutom finns här kök och gym samt vårdhall och underhåll för tunga fordon och en avisningsanläggning, som rymmer ett helt fordonsekipage, bestående av dragbil med sop- och blåsaggregat. Byggnaden är helt ljudisolerad och de tidigare problemen med buller är nu helt borta.

Hela 14. flygbaskompaniet med ledning och befäl samt ett 30-tal flygplatsmän finns samlade i byggnaden. Flygplatsmännen är ut-

bildade som både brandmän och fälthållare. De arbetar då i olika skift med resp arbetsuppgifter. F17 är just nu den enda flottiljflygplats som använder sina flygplatsmän på detta kostnadseffektiva sätt.

Även Funktionsenheten med flygplatschef och stf flygplatschef (flygsäkerhetskoordinator) har sitt kontor i nya byggnaden.

Efter att tidigare ha arbetat i mindre enheter inom olika verksamhetsområden och på olika platser inom flottiljområdet löser man nu uppgifterna som ett team, med större effektivitet och harmoni inom kompaniet.

Övervakning av fältet

Fälthållningsledaren och insatsledaren i räddningstjänsten har sina utrymmen i varje ände av byggnaden där de kan ha uppsikt över fältet. För insatsledaren, som ska ha uppsikt

över hela bansystemet, skymmer kullen vid räddningslänken den södra delen av banan, vilket gör att man eventuellt kommer att bygga på en våning för att kunna få bättre sikt över området. För tillfället tar man hjälp av bildskärmar, knutna till lämpligt utplacerade kameror.



När det är bråttom till räddningsbilarna i vagnhallen kan man ta "utryckningsstängen" eller.....



så tar man rutschkanan vid trappan. Här är det kompanichefen mj Patrik Syrén som provar snabbheten.

Stora miljövinster

Inte bara det att vara samlad på gemensam plats har givit stora miljövinster. Även utformningen av lokalerna har inneburit stor vinst för miljön. I omklädningsrummen finns till exempel frånluftsskåp, där luften sugs ut direkt i ventilationssystemet och där man kan hänga in sina kläder, när de kommit i kontakt med rök och olika kemikalier. Det finns även maskiner som rengör och återställer brandslangarna i rullar, redo för nästa uppdrag.

Skärmtak



Inom det nya området finns det gott om uppställningsplatser för fälthållningens alla fordon. 1000 kvadratmeter är under skärmtak.



Snöröjning på fältet med en snöslunga 92 HLB.

Gunnar Mossberg

Foto:
F17 Gunnar Mossberg

Krigsflygbasen Ronneby

Vid krigsslutet 1945 var flygvapnet fortfarande under uppbyggnad. Aggressivitet från främst Sovjetunionen kunde inte uteslutas och i Västeuropa bildades försvarsalliansen NATO 1949. Kapprustning och terrorbalans följde, med de två supermakterna USA och Sovjetunionen som huvudaktörer. Det *kalla kriget* hade börjat. I Sverige kom nya hotbilder och ny flygtaktik att påverka bland annat flygbasernas utbyggnad. Det gällde att inte bli överraskad med flygplanen kvar i hangarerna, med "alla ägg i en korg", utan att det gavs tid till spridning inom flottiljområdet och/eller ombasering till krigsbaser ute i landet. Här följer en beskrivning över planerade och genomförda utbyggnader som krävdes för att Ronneby skulle kunna användas som krigsflygbas.



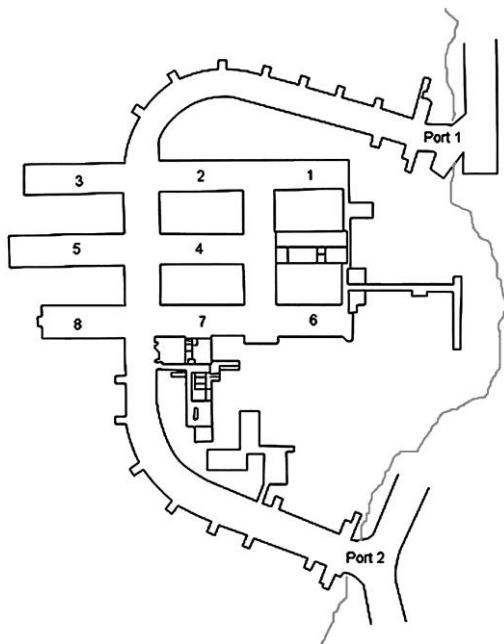
De oskyddade flottiljhangarerna med alla flygplan uppställda var vanligt förekommande under 1940-50-talen. Fortifikatoriskt skydd och/eller spridning av flygplanen vid ett angrepp utreddes i flera omgångar. Här T18 B uppställda i en av F17 hangarer. Via F17 arkiv.

F17 kunde ha haft en berghangar

1941-43 byggdes Sveriges första berghangar, den vid F 9 Säve. 1945-46 genomförde Flygförvaltningen en utförlig undersökning kring möjligheterna att bygga skyddsrum för olika ändamål, bland annat berghangarer, vid flera av flygvapnets flygflottiljer och krigsflygfält. Arbetet resulterade i en rapport, som våren 1946 överlämnades till Chefen för flygvapnet.

Rapporten omarbetades i sin tur till en plan som överlämnades till ÖB i maj samma år. Enligt denna plan skulle berghangarer anläggas vid F1 Västerås, F8 Barkarby, F9 Säve (ny hangar), F11 Nyköping, F13 Norrköping, F14 Halmstad, F15 Söderhamn, F16 Uppsala, F17 Ronneby och F18 Tullinge, liksom vid tio av krigsflygfälten, däribland Fält 37 Hultsfred, samt övriga flygfält vid Bromma, Norrköping /Kungsängen och Boden.

För F17 del skulle berghangaren ha en volym för att inrymma 45 flygplan, beräknat på större flygplan av typ SAAB B18/T18 samt tjänste- och förläggingsutrymmen. Även ammunitionsförråd ingick. Anläggningen skulle ligga under den höjd på vilken bland annat motionsspåret, idrottshallen, matsalen och kasern 21 idag ligger. Den totala volymen planerades bli 76 100 kubikmeter och byggkostnaden beräknades till 9 480 000 kr.



Skiss över berghangar typ 3, 1950-tal, som ingick i byggplanerna vid F17. Via Bernt Törnell.

Efterhand ströks alla berghangarer som hade planerats vid krigsflygfält, övriga flygfält samt vissa flygflottiljer från planerna. F17 berghangar fanns med i planeringen fram till 1953 och av de berghangarer som aldrig byggdes var F17 den sista att strykas. Den föll så att säga på målsnöret!

Berghangarer kom att byggas vid F8, F9 (+1), F13, F16 och F18. Ingen av dem är idag använd som berghangar, men vid före detta F 9 är flygmuseet Aeroseum inrymt i den berghangar som byggdes på 1950-talet.

Begreppsförklaringar

FRAMOM - Främre klargöringsområde: Bestod av "kringlor" eller svängda plattor placerade invid den ena eller båda banändarna. Främst avsett för klargöring och beredskaphållning av jaktflygplan. Försågs ibland med skärmtak, Töreobodabågar.

BAKOM - Bakre klargöringsområde: Bestod av ett antal klargöringsplatser i form av "fickor", oftast placerade invid allmän väg 1-3 km från start-/landningsbanan. Främst avsett för klargöring och beredskaphållning av attack- och spaningsflygplan

UOM - Uppställningsområde: Bestod av ett antal flygplanplatser i form av "fickor", oftast placerade invid allmän väg 6-10 km från start-/landningsbanan. Avsett för reparation och service av flygplan.

Verksamhet i BAKOM och UOM

Enligt omarbetade basplaner från 1960 planerades ett uppställningsområde invid Bredåkra kyrka och ett bakre uppställningsområde för ca 14 flygplan norr om Ettebro samt breddning och nivellering av landsvägen från Bredåkra kyrka till det bakre uppställningsområdet.

Det som då benämndes uppställningsområde kom några år senare att benämnas bakre klargöringsområde, BAKOM. Det som inledningsvis var bakre uppställningsområde blev benämnt uppställningsområde, UOM

Till dess det bakre uppställningsområdet var klart kunde flygplan ställas upp på fyra stålplanksförsedda flygplanplatser längs taxibanan till den norra banändan, samt på en slinga/platta av stålplank väster om den norra banändan. Jaktflygplan skulle stå på fyra platser på den norra banändans östra sida, det som senare kom att benämnas FRAMOM 1/Helge norr.

Under 1950- och 60-talen var Ronneby O-bas för jaktdivision, med olika flottiltillhörighet (F15, F12, F3, F9) m a p tidsperiod, samt en spaningsdivision ur F11.

1954-55 förlängdes bana 01/19 norrut till 2360 m för A32 Lansens krav på banlängd. Hårdgjorda flygplanplatser i FRAMOM har

sannolikt ingått för att möta jaktdivisionernas behov.

”Spanings-BAKOM” upprättades på flygplanplatserna längs taxibanan. Enligt en divisionsmedlem, anno 1957, var dessa platser hårdgjorda av betong. De låg också i skyl av högväxt barrskog.



Ronnebybasen ca 1964. Huvudbanans längd 2360 (A32 krav var 2300 m). Utbyggnad av FRAMOM-slingor gjordes någon gång 1962-64 i norr för fyra flygplan och i söder för två. Via F17 arkiv.

Ett BAKOM byggdes någon gång 1960-62, men det förlades ca 1,7 km nordväst om Hasselstad skola, längs dåvarande väg 30. Det bestod av fyra klargöringsplatser, ”fickor”, en på vägens östra sida och tre på den västra. Med tanke på antalet klargöringsplatser, och att Ronneby var krigsbas även för en spaningsdivision S29 från F11, bör det ha varit dimensionerat för en krigsdivision, det vill säga fyra flygplan.

Dessutom kunde BAKOM användas för spridning av flygplan vid risk för överraskande anfall, så kallad kupp. Förflyttning till BAKOM skulle ske via en utfart vid den norra banändens västra sida,

söderut på vägen mot Hasselstad, runt Hasselstad skola, och sedan norrut mot BAKOM, en sträcka på ca 3,5 km.

I ett dokument från 1962 anges dock, på flera ställen, att flygplanen skulle bogseras mellan startbanan och BAKOM, istället för taxning för egen motor, som annars var eller kom att bli det normala.

Idag finns endast den nordligaste fickan kvar. Resten är upprivna. Det går knappt att skönja var de har legat.



Den kvarvarande klargöringsplatsen längs väg 30, nordväst om Hasselstad. Foto Emil Lindberg.

Även ett UOM byggdes, ungefär samtidigt som BAKOM. Fem flygplanplatser, ”fickor”, och två fälthangarer placerades längs med en slinga strax söder om Fiskareby. Denna slinga var en smal grusväg med nära intilliggande stengärdsgård på delar av slingan. UOM byggdes aldrig klart. Färdigställandet bedöms ha legat i en krigsarbetsplan för basen. Ytterligare nio flygplanplatser samt en motorkörningsplats spreds ut längs med väg 30 norr och söder om Fiskareby-slingan.

Bogsering av flygplan till och från UOM skulle ske genom BAKOM. Ca 100 meter nordväst om den sista BAKOM-fickan ligger berg nära vägens östra kant. Istället för att spränga bort berget verkar man ha breddat vägen med en ca 100 meter lång ”bussficka” på vägens västra sida, för att möjliggöra passage av flygplan.

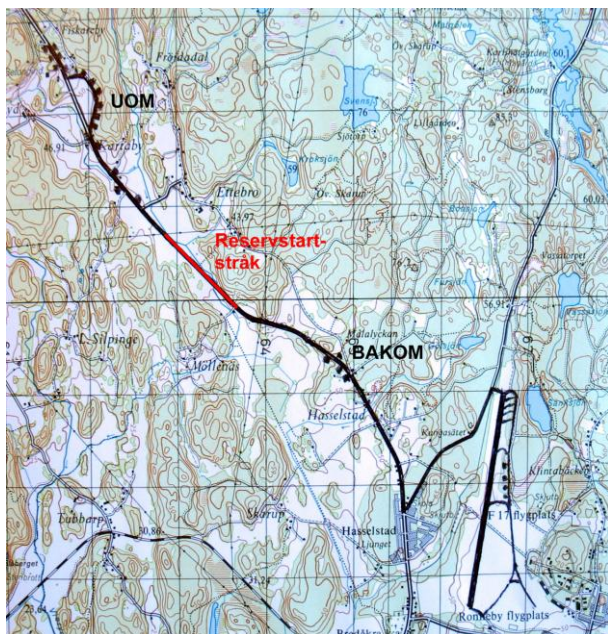
Så ser det ut än idag. Slingan vid Fiskareby är fortfarande grusad, medan flygplanplatserna är asfalterade. Dock är flera av dem ordentligt bevuxna med gräs

och mossa. På grunden till en närliggande lantbruksbyggnad står det sprayat ”omg. 712”. Någon verksamhet verkar ha bedrivits i området 1971/1972. F17 hade underhållsansvar för fälthangarerna och området närmast omkring. Fälthangarerna med ingående värnpliktiga har sannolikt varit där för att röja och städa upp, men lämnat kvar ett minne för framtiden.

Motorkörningsplatsens deflektor och förankringspunkt finns inga spår av. En rimlig slutsats är att de aldrig byggdes.



Motorkörningsplatsen längs med gamla väg 30.
Foto: Emil Lindberg



Karta över Ronnebybasen från 1978. Antalet fickor och läget stämmer inte riktigt med verkligheten. Karta från Krigsarkivet via Lennart Andersson. BAKOM och UOM samt reservstartstråk är inritade av Emil Lindberg.

Ronnebybasens BAKOM och UOM kom aldrig till användning. Inga flygplan var på plats, inte ens vid beredskapshöjning eller övningsverksamhet.

Vägen mellan BAKOM och den norra änden av startbanan förefaller inte vara anpassad för flygplanbogsering. Norr om Hasselstad har vägen en kraftig svacka. Vid halt väglag är det tänkbart att nedförsvackarna i denna svacka skulle kunna innebära problem, eftersom ekipaget då sannolikt måste bromsas. Dessutom var färdvägen ovanligt lång, ca 3,5 km. Vid andra baser var körsträckan mellan BAKOM och startbanan normalt kortare än 2,5 km. Man skulle sannolikt ha förbrukat en del värdefullt bränsle efter att ha taxat de 3,5 km och på vägen tagit sig upp ur svackan norr om Hasselstad.

Stora delar av basens UOM, inklusive de två fälthangarerna, låg längs med en slinga som utgörs av grusväg. Flera andra baser hade till en början grusvägar till eller i UOM. Förvisso skulle en hel del fältarbeten vid en flygbas vidtas först vid mobilisering, men eftersom en grusväg kunde innebära problem med bärighet, sten i däcken med mera, kom dessa vägar i de allra flesta fall att asfalteras redan i fredstid. Minsta bredd för väg där flygplan skulle bogseras, kallad flygplanväg, var och är 7 m. UOM-slingan vid Fiskareby är endast 3-4 m bred.



En av två fälthangar inne på Fiskareby-slingan. Flygplanvägen är grusad och inte särskilt bred.
Foto: Emil Lindberg.

Reservstartstråk

Varje flottilj och flygbas skulle om möjligt ha ett så kallat reservstartstråk inom eller utanför basområdet, som kunde användas för start (ej landning) om huvudbanan blev obrukbar. Detta för att flygplanen på basen inte skulle bli inestängda. Sträckan skulle vara minst 1200 meter lång och minst 8 meter bred samt vara hyfsat jämn och inte ha några större hinder i sin närhet eller i stråkets förlängningar. På många flygbaser anpassades taxibanan längs med huvudbanan, så att den kunde användas för reservstart. Flygplanet torde vid sådan start vara deltankat och inte ha någon yttre tung utrustning. För F17 och krigsflygbasen Ronneby var ett vägavsnitt på väg 30 (27) mellan Hasselstad och Ettebro rekognoserat för reservstart.

Lämpligt nog ligger denna raksträcka mellan BAKOM och UOM. På så sätt kunde man från båda dessa områden ha använt samma reservstartbana. Några andra alternativ fanns inte i basens närhet. Taxibanan på F17 kunde på grund av sina böjor inte användas för reservstart.

På hemmabasen F17 fanns en basbataljon, B171, som ansvarade för mob- och krigsplanläggning, samt taktisk ledning under beredskapstillstånd och krig. Basbataljonen utgick ur organisationen omkring 1985. Ronneby blev därefter sidobas till Uråsa. F17 attackdivisioner skulle vid beredskapshöjning initialt spridas inom F17 fältområde för att snarast ombasera till krigsbaser ute i landet.

Efter Ronnebybasens utbyggnad och banförlängning tillkom under 1950-talet O-basuppgifter för såväl jakt- som spaningsdivision. Under slutet av 1960-talet togs dessa uppgifter bort. Kustnära baser skulle undvikas. Utbyggnaden av Ronnebybasen fullföljdes inte tillfullo och kunde därför inte utnyttjas fullt ut. Detta berodde sannolikt på vid den tiden ofta förekommande omvärderingar av hotbilden samt därav föranledda utredningar och försvarsbeslut.

Emil Lindberg

Källor:

Boken ”Berghangarer”, författare Bernt Törnell

Boken ”Svenska flygbaser”, redaktör Lennart Andersson.

Boken ”Fienden i öster”, författare Lennart Andersson

Dokument (avhemligade) från Krigsarkivet via Bernt Törnell och Lennart Andersson
Publikationen ”Tekniska anvisningar för flygfältsarbeten i krig, del 1” 1962



Emil Lindberg är flygtekniker på F17 och flygbashistoriskt intresserad. Han ingår i flygbashistoriska gruppen (FBH-gruppen) inom Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Det är en rikstäckande arbetsgrupp, vars syfte är att bedriva samhällsrelevant kulturhistorisk forskning, dokumentation och bred presentation, avseende främst svenska flygbassystem, krigsflygfält och flygbaser.

FBH-gruppen härstammar från det flygbashistoriska dokumentationsprojekt som bedrevs under åren 2005-08 i ett unikt samarbete mellan Fortifikationsverket (FortV), Statens Försvarshistoriska Museer (SFHM) och Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Samarbetet resulterade bland annat i tre rapporter från FortV och den 224 sidor tjocka boken ”Svenska Flygbaser” som utgavs av SFF under hösten 2008.

Redaktionen

Redigering: Herbert Lindblom

Från propeller till jet



Omskolningen till A32 började 1956, men redan 1954 inleddes jetåldern med inflygning på A21R. Bilden visar A32 ur den första serien flygplan, kallad förserien, som byttes ut efter några år.

F17 inleder omskolning till jettflyg

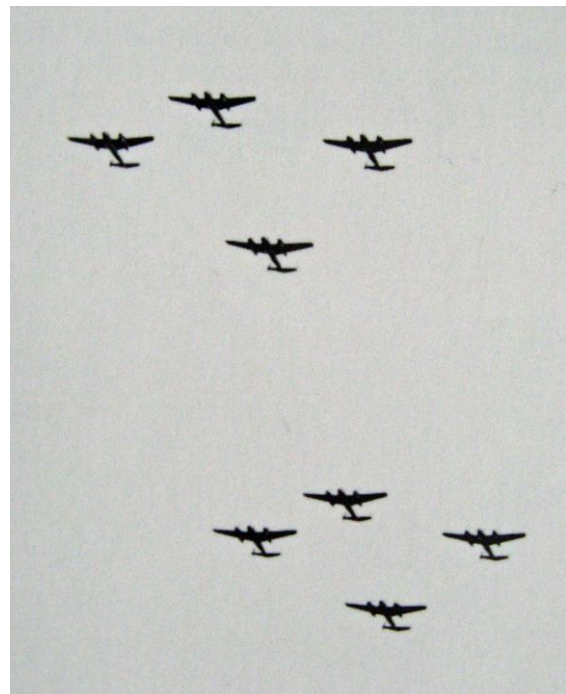
1954 inleddes jetepoken, eller reaåldern som det då hette, på Kunglig Blekinge flygflottilj. Den 27 maj var den historiska dagen då tre SAAB A21R landade på Kallingefältet.

Händelsen uppmärksammades i lokalpressen, där man kunde läsa: ”Det var en stor dag för F17 i Kallinge på torsdagen, då fick nämligen Blekinge flygflottilj sina första readrivna flygplan. Med tjutande motorer gjorde de smäckra maskinerna en sväng över fältet innan de gjorde en graciös landning”. Flygplanen ställdes upp på linje framför 1. divisionens hangar. Ur det första planet klev flottiljchefen, öv Sten Rydström.

Senare kom flottiljen att tillföras ytterligare sju A21R. Samtliga flygplan överfördes från F7. Flygplantypen var närmast avsedd för omskolning av förarna till jet, men självklart också för att ge erfarenheter för markorganisationen inför den kommande ombeväpningen till A32 Lansén, som skulle påbörjas 1956.

Flygtjänsten fortsatte således samtidigt med T18, medan alltfler flög in sig på A

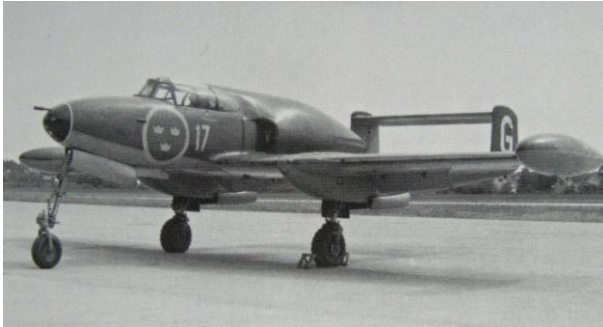
21R. Flottiljens huvudbeväpning ändrades inte förrän A 32 kom in 1956.



1954-56 var T18 fortfarande huvudbeväpningen.

Men flygplantypen A 21R var starkt ifrågasatt, eftersom den egentligen var byggd och utprovad för en kolvmotor, en DB 605-

motor, samma typ av kolvmotor som fanns i t ex T18 B. Farten var mycket högre och det visade sig vara farligt att dyka på det sätt man gjort i T18. Det var svårt att komma ur en brant dykning med hög fart. Något flyghaveri och ett antal tillbud kunde härledas till den orsaken.



10-talet A 21R tilldelades flottiljen 1954-56.

Stort steg för den flygande personalen

Omskolningen blev bekymmersam. Flygförare med A29-efarenhet från F6 tillfördes för att ge råd och hjälpa till i omskolningen. Med enbart kolvmotorerfarenheter och relativt moderata hastigheter var det svårt att hänga med i svängarna. A21R var ensitsigt, vilket ställde högre krav på piloten. Bland annat tillkom uppgifter ombord som flygsignalisten tidigare skötte. Passtiderna blev mycket kortare. Bränslet upplevdes ta slut nästan omedelbart efter start och så vidare.



J 33 Venom, nattjaktflygplan vid F 1 Västerås

Alla förare fick under tiden 1954-56 inflygning på A 21R, medan signalisterna fick radarutbildning på F1 Västerås. F1 hade J33 Venom, ett nattjaktflygplan med egen radar för spaning och målföljning. Utbildningen omfattade teori samt övning

gar i luften. 10-12 flygtimmar, sittande sida vid sida med piloten, var både nyttig och trevlig övning i den moderna J33. Navigatörerna fick senare sin fortsatta utbildning i bl a Tp83 Pembroke, som utrustats med samma radar som fanns i A32.

Första Lansen-flottiljen

1956 tog F17 det definitiva klivet in i jet-åldern efter att ha varit den sista av flygvapnets flottiljer med propellerflygplan som huvudbeväpning. F17 var den första flottiljen som skulle utrustas med det då hypermoderna och snabba attackflygplanet A 32 Lansen.



Kn Göran Rehnvall överlämnar den första Lansen till C F17, öv Rydström. Övriga på bilden: navigatör Jarflod och tekniker Nils Otto Olsson.

Den 24 maj 1956 landade den första Lansen, efter att först ha visat upp sig med några ”tryckare” över flottiljområdet. Nästan all personal hade samlats nere vid 3. divisionens hangarplatta, för att under pompa och ståt ta emot den första Lansen.

Instruktörer utbildas

Inflygningen av sju förare på A 32 skedde under åtta veckor på F3 Malmen, med början i maj 1956, under kn Rehnvalls ledning. Även tre flygnavigatörer deltog i utbildningen under sex veckor.

Tre flygtekniker genomgick utbildning, samordnat med tekniker från F 7, i Linköping på Försökscentralen och SAAB. De verkade senare som mekaniker och för egen utbildning under instruktörsomgångens, även kallad O-div, genomförande på Malmen.

Samtidigt genomfördes utbildning av teknisk personal vid F14 och F17. Dessa tjänstgjorde därefter som lärare och instruktörer vid den fullständiga omskolningen av markpersonal som genomfördes i ett par omgångar hemma vid F 17, den sista i september 1956.

Flygplanparken byts ut

Under hösten 1956 genomfördes den sista divisionsflygningen med T18 och därmed var propellereran avslutad.



Divisionen uppställd för sista flygningen med T18.

Samtidigt tillfördes nya flygplan A32 och omskolningen tog fart. De första 20 flygplanen var metallblanka, endast fenan var målad i olivgrön färg. Dessa flygplan ingick i en förserie som ganska snart kom att tas ur tjänst. Anledningen till detta var att flygplanen behövde omfattande modifiering, som var mycket kostsam. Denna utfördes dock aldrig. Flygplanen flögs i ursprungligt skick och blev efter 1960 "reservdelsflygplan". Från 1958 levererades A32 i modifierad standard som ersättning för de förserie-flygplan som efterhand utfasades. Dessa nya flygplan hade helmålad olivgrön översida, men metallblank undersida.

Omskolningen inte helt problemfri

Det rent flygmässiga med A21R och A32 kanske inte var så märkvärdigt. Men högre farter och höjder och nya tekniska system var ju något nytt. Ny flygtaktik och vapenverkan likaså. F17 drabbades av ett antal haverier under de inledande åren med jetflygplan, vars orsaker kan hänföras till ny teknik eller

flygtaktik och den "mänskliga faktorn".



Noshjulet fälldes in vid landning.

Föraren lt S Karlsson oskadd. 1957

Det var en intensiv utbildningsperiod för såväl flygande personal som markpersonal. Och markpersonalen blev särskilt uppmärksam, vilket framgår av bl a tidningsreferat från häradsrätten under denna tid. Ovanligt många ur F17 markpersonal var instämnda till Mellersta häradsrätt, anklagade för tjänstefel – försummelse i samband med arbete på flygplan på marken. Vid ett tillfälle i början av 1957 var inte mindre än tre män instämnda samtidigt. För att rätten riktigt skulle förstå svårighetsgraden på personalens arbete på det nya flygplanet höll flottiljchefen öv Rydström själv försvarstalet, som tydligen fick effekt. Endast blygsamma bötesbelopp utdömdes, medan ersättningskraven ogillades.

Flygstaben uttalade sig inför Svea hovrätt i ett motsvarande mål med orden. "Vi jagar sekunder. Vi fordrar framåtanda. Men för att flygvapnet skall vara effektivt räcker det inte med framåtanda, snabbhet osv enbart hos flygarna. Det måste finnas i lika hög grad hos markpersonalen som arbetar med flygplanen. Därför bort med skadestånden".

1957 var samtliga F17 tre divisioner ombeväpnade och F17 var därmed Sveriges modernaste attackflottilj. Lansen-eran på F17 blev 19 år och inte mindre än 90 olika flygplan A32 har, längre eller kortare tid, varit placerade på flottiljen.

Källa: F17 jubileumsböcker samt medlemmars minnesbilder.

Sammanställt av:

Ulf Wiberg

Herbert Lindblom

Första sommaren

Den 1 juli 1944 blev tjugotreåriga furiren Börje Erwing av tåget i ett soligt Ronneby för att ansluta till den lilla grupp som skulle planera och förbereda den kommande verksamheten vid Kunglig Blekinge flygflottilj, formellt existerande från och med denna dag. Han gick med sitt lätta bagage över gångbron till Ronneby brunn. Där anmälde han sig i Badhusbyggnad nr 1 för överstelöjtnanten Torsten Rapp.

Förtrupp

Övlt Rapp och fu Erwing kom båda närmast från F2 Hägernäs utanför Stockholm. Båda var nybefordrade och båda hade anknytning till flottan, Rapp som tidigare sjöofficer och Erwing som son till en flaggunderofficer. Men så mycket mer hade de inte gemensamt. Erwing hade inte tidigare haft närmare kontakt med övlt Rapp. Det tjänstemässiga och sociala avståndet mellan en major och en furir var på den tiden betydande och säkert svårt att fatta för dagens ungdom. Nu skulle den unge furiren under sommaren samarbeta mycket nära med den man som en gång skulle bli landets överbefälhavare.

Torsten Rapp utnämndes till chef för F17 från och med 1 juli. Han hade blivit överstelöjtnant bara tre månader tidigare. Att ge unga män ansvar på höga poster var nödvändigt i det unga flygvapnet. Flottiljer tillkom i tät följd före och under kriget. De befintliga flottiljerna måste brandskattas på folk att tillföras de flottiljer som tillkom, innan ny personal hunnit rekryteras och utbildas. Befordringsgången var snabb, jämfört med vad som var fallet i armén och marinen.

Det var en ödets nyck som gjorde att Torsten Rapp blev vald till chef för F17. Till en början var översten Karl Silfverberg vikt för uppgiften, men denne fick, på grund av ett inträffat dödsfall, istället trädas in som souschef vid Flygstaben.



Flottiljens första flygplan var en Sk12

Det var heller inte självklart att flottiljen skulle ligga på Bredåkra hed. Ett annat alternativ som hade övervägts, men förkastats, var Ramdala slätt, som ju låg nära Karlskrona och de marina enheter med vilka F17 enligt de ursprungliga planerna skulle samverka. Inom marinen hade man förväntat sig att F17 skulle bli ett slags sjöflygflottilj.

Sommaren 1944 skulle den del av 1942 års försvarsbeslut som innebar upprättandet av F17 verkställas. Medan en intensiv byggverksamhet pågick skulle nu ett halv-dussin personer skapa förutsättningar för att ta emot den personal och materiel som skulle utgöra ett förband i flygvapnet. Till sitt förfogande hade flottiljchefen två officerare, kapten Harry Ek (flygspanare) och löjtnant Per Lange (flygförare), som behjälpliga i planeringsarbetet. Nu tillkom flygplanmekanikern furir Erwing och, ett par veckor senare, den fem år äldre kollegan furir Owe Haglund från F7 Såtenäs.



Fr v kn Ek, fljchefen och lt Lange

Efter en tid anställdes dessutom en ung flicka som skrivbiträde.

Kaptenen Åke Klingström, flottiljens förste intendent, hade uppgiften att, sannolikt mycket självständigt, i samverkan med arméns fortifikationsförvaltning, som den då benämndes, övervaka och styra byggverksamheten och arbetet med flygfältet. Det måste ha varit en maktpåliggande uppgift för en blott 33-årig kapten.



Kn Klingström övervakar matsalsbygget

Vad som fanns

Blekinge bataljons byggnader fanns kvar 1944, men de revs något senare. Ett undantag var bataljonens officersmässa, som behölls en tid och användes av Blekinge Flygklubb, innan även den revs. Tankar hade funnits att behålla alla bataljonens byggnader, men de var inte i tillräckligt gott skick. Markententeriet, ett par kaserner och tre hangarer var färdigbyggda när Erwing anlände och matsalen samt 4. div kasern med tillhörande furirförläggning höll på att byggas. Inga hangarplattor fanns ännu färdigställda.

På Bredåkra hed pågick arbete för att få flygfältet i det skick som krävdes för de B3 som skulle tillföras F17 från Västeråsflottiljen F1. Fältet var dock tillfyllest för den Sk12 som kom 15 juli och ställdes upp vid Blekinge bataljons byggnader, ungefär på den plats där den civila flygstationen nu är belägen. För Sk12 och andra äldre flygplan behövde man inte vara så kräsen. Med dem kunde man utnyttja ganska små och någorlunda jämna gräsytor för start och landning.



B5, Northrop 8A-1

24 juli tillkom en B5, som hämtats av flottiljchefen och fu Haglund på F4, och senare ytterligare en Sk12. De båda Sk12:orna överlämnades efter någon tid till Östersunds respektive Blekinge flygklubb för en symbolisk summa.

Flygplanen bevakades, liksom hela området, av ett mindre landstormsförband under befäl av en reservofficer ur I18, löjtnanten Stig Tornström. Förbandet svarade också för att start och landning skulle kunna ske utan att hindras av den fårhjord som betade på fältet, liksom för att de på fältet utlagda mineringarna inte skulle påverka flygverksamheten. Fåren måste drivas undan och ett stråk minröjas inför varje flygning. Någon trafikledning hade inte etablerats ännu. Flygtjänsten bedrevs på ganska lösa boliner. Det var något av en idyll.

På fältet fanns en amerikansk B-17, Flying Fortress, som hade nödlandat 9 mars detta år. Dess besättning var internerad en kortare tid på F17. De bodde i en av kasernerna och intog, liksom landstormssoldaterna, sina måltider i markententeriet.

Övlt Rapp ägde en liten Fiat, vilken han stundom, som det sades, ”trädde på sig”. Han hade en Volvo och de två furirerna en Adler som tjänstefordon.

Arbetet börjar

Det embryo till en flygflottilj som övlt Rapp och hans mannar utgjorde etablerade sig på Ronneby Brunn. Badhus nr 1 blev uppehållsplats och kontor. Hotellet utnyttjades förstas även för inkvartering och för-

plägnad. Måltiderna intogs i lilla matsalen i den senare nedbrunna huvudbyggnaden. Haglund och Erwing fick bebo den s k läkarvillan.

Flygplanen utnyttjades för smärre transporter och för att officerarna skulle få sina tre flygdagar per månad, vilket var förutsättningen för att flygtillägget skulle betalas ut. De två furirerna svarade för att flygplanen hölls flygklara. Vid motorstart av Sk12:an gällde det att vrida propellern för att få in rätt cylinder och därefter rycka igång motorn och hålla sig undan från propellerfältet. Tankning av flygplanen gjordes från fat med handpump.

Utöver ansvaret för att hålla flygplanen flygklara lades en del pappersarbete på de två furirerna. Bl a fick de sortera tekniska order och ordna dem i pärmar. I övrigt hade de ganska stor frihet och kunde använda tiden till annat än tjänst. Det fanns ju rika tillfällen till bad och tjänstebilen kunde de utnyttja för att ta sig till badplatserna. Sommaren var mycket varm, men svalka fanns att tillgå på nära håll, dels i badhuset på Kockums emaljverk, dels i en brunn i Kallinge där man klappade kläder. När inte tvätterskorna var där kunde de två furirerna ta sig ett dopp.

Trots dåtidens skrankor mellan olika befälskategorier var stämningen inom gruppen enligt Börje Erwing trivsamt. Det rådde en viss sammanhållning, även om officerarna höll sig på sin kant, som han uttrycker det.

När sommaren var över och Brunnen stängdes i september flyttades förberedelsearbetet till fältet. Som tillfälligt kanslihus utnyttjades 4. div kasern medan ordinarie kanslihus byggdes färdigt. De två furirerna blev nu de första hyresgästerna i 4. div furirförläggning.

Under oktober utbildades den flygande personalen på flygplan B3 vid F1 Västerås, innan flygplanen levererades till F17 och flygverksamheten började på allvar.

Etablering i bygden

Flottiljchefen manade i sitt invigningstal den 6 november 1944: ”Gör denna bygd till din egen.” För furirerna Erwing och Haglund var denna uppmaning onödig. De hade från början utnyttjat möjligheterna till nöjen i Ronneby och Kallinge. De hade det mycket beviljat under den tid de var gäster på Brunshotellet, där det var dans varje kväll. Om lördagarna var det stort pådrag enligt Erwing. De två flygarna stod högt i gunst hos Ronnebys och Kallinges unga flickor.

Liksom många andra som kom att placeras på F17 gifte sig båda med flickor från Ronneby. Erwing fann dock inte sin Edith på Brunnen, utan på en luciafest, dit den musikaliske furiren begivit sig och tagit med sin gitarr för att bidra till underhållningen.

Sigvard Forsberg



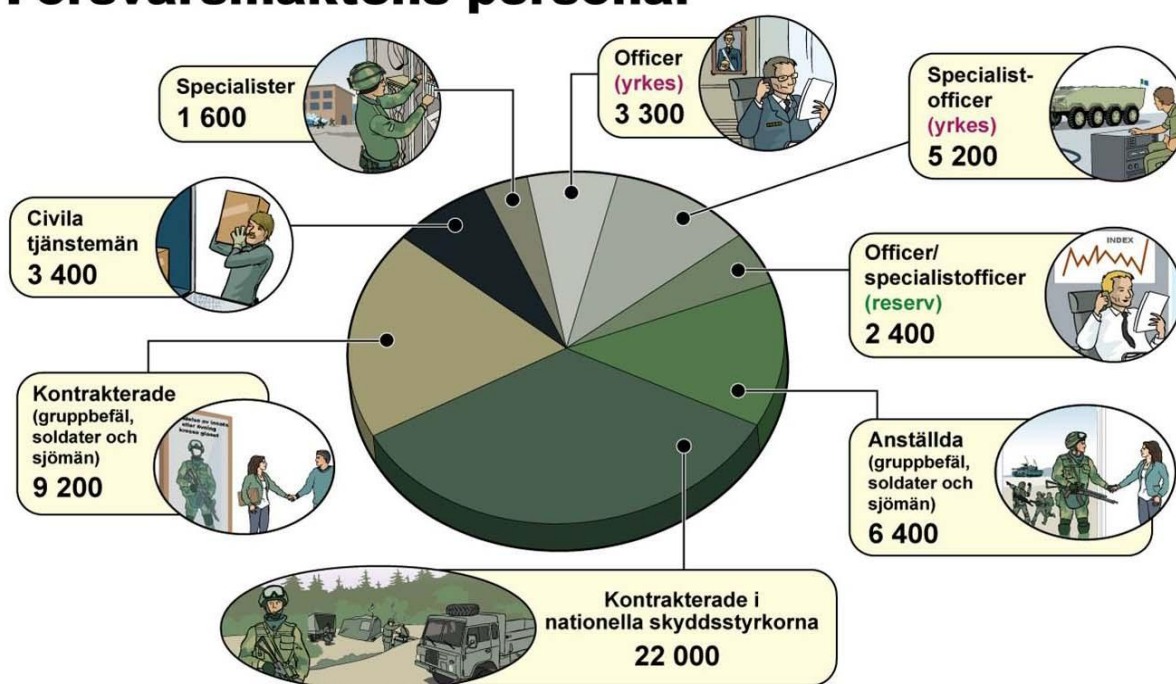
Börje Erwing föddes i Karlskrona 1921. Han fick sin utbildning på F1, var en kort tid på F2 och pensionerades som 1. flygtekniker. På bilden som volontär.

Korttidsanställda soldater

Ett professionellt försvar

När det kalla kriget var över i slutet av förra seklet fick den svenska säkerhetspolitiken en ny inriktning. Hotbilden hade förändrats radikalt. Risken för invasion ansågs nu vara minimal under överskådlig tid. Som medlem i EU har det bedömts att Sverige, om ett militärt hot trots allt skulle uppstå, kan påräkna hjälp från andra EU-länder. Dessa överväganden har medfört omfattande förändringar i det svenska försvaret. Bland annat har det drygt sekelgamla värnpliktsystemet avskaffats och ersatts av ett system med korttidsanställda soldater.

Försvarmaktens personal



Nackdelar med värnpliktsystemet

Att hålla militära förband i hög beredskap för insats med stöd av lagen om allmän värnplikt har inneburit problem. Vid utlandsmissioner kunde inte värnpliktiga kommenderas att ingå i förbanden med stöd av värnpliktslagen. Detta måste ske på frivillig basis.

När rekryteringsgrunden utgjordes av grundutbildade värnpliktiga krävdes ett överskott att rekrytera ur. Ett sådant överskott uppstod kontinuerligt, när i princip alla män skulle göra militärtjänst, men när man övergav detta oekonomiska system

och endast en mindre del togs ut till grundutbildning kunde bekymmer uppstå.

Ett annat bekymmer var att utbildningsnivån ansågs alltför låg för uppgiften. Dessutom blev samträningen för insats otillräcklig, när man rekryterade soldater som utbildats främst för nationellt försvar.

Allt detta ledde till övertygelsen att ett system med ett mindre antal frivilligt kontrakterade soldater, med skyldighet att tjänstgöra i utlandsmissioner, skulle vara lämpligare och, trodde man, även mer kostnadseffektivt.

Riksdagsbeslut

Enligt riksdagsbeslut 2010 ersätts värnpliksystemet med ett system med fast anställda och kontrakterade soldater. Detta är den största militära reformen sedan 1901, då indelningsverket avskaffades. Värnplikssystemet är vilande och kan alltså återinföras, vilket lär kunna ske vid en förändrad och allvarlig hotbild. Om det nya systemet skulle permanentas idag skulle 111 år med allmän värnplikt bli historia.

Försvarsmaktens nya struktur skall vara intagen 2019. Den totala styrkan skall då vara 47 000 man, varav 22 000 i Hemvärnet. Förband skall efter order om höjd beredskap vara tillgängliga inom några dagar. Insatsen skall kunna genomföras på nationell eller internationell basis tillsammans med andra länder. Förbanden skall kunna verka i Sverige och dess närområde, men även, huvudsakligen i fred, utanför detta.

Jämförelse med tidigare system

Idag är svenska soldater och sjömän anställda enligt två alternativ. Man kan antingen ta fast anställning under åtta år eller kontrakteras för tidvis tjänstgöring.

Det hävdas från en del håll att erfarenheter från modern tid av ett sådant system saknas. Fram till 1960-talet fanns emellertid ett system med fast anställda soldater och sjömän. Det var volontärsystemet, där den anställde skrev kontrakt på tre år i en första omgång och därefter för ett år i taget. Detta system påminner mycket om det nu påbörjade, vad avser fast anställda.

Volontärens samhällsstatus var inte hög och lönen var blygsam. Avhoppen på vägen till eventuell befördran till underbefäl eller underofficer var många. Genomsnittligt blev tjänstgöringstiden per volontär tre och ett halvt år. Målsättningen att kadern skulle utgöra 22 000 man gick inte att uppfylla. Vakanserna blev uppåt 40%.

Man kan fråga sig om soldatyrkets status idag är högre än för 60-70 år sedan. Å andra sidan har väl inte begreppet status riktigt samma betydelse idag.

Den soldat som idag kontrakteras för tidvis tjänstgöring kan man med lite god vilja jämföra med indelningsverkets. Knektens slit på soldattorpet mellan kompanimötena kan sägas motsvara den nuvarande soldatens, i de flesta fall säkert mer behagliga och välbetalda, civila verksamhet mellan tjänstgöringsperioderna.



Knektens slit på soldattorpet kan med lite god vilja jämföras med dagens kontraktsanställda soldat.

Två stora skillnader mellan förr och nu avspeglar samhällsutvecklingen. Dagens krav på utbildningsnivå för anställning är godkänd gymnasieutbildning medan volontären endast hade en sexårig folkskola bakom sig och i en del fall realexamen. Knekten hade gått några få år i skolan. Och kvinnan har kommit in i försvaret på samma villkor som mannens, med framgång dessutom. F7 t ex har en kvinna som flottiljchef.

Rekrytering

4000 soldater behöver rekryteras per år, Hemvärnets behov inräknat. Givetvis uppstår problem när en stor organisation byter system för sin personalförsörjning. De är inte oöverstigliga, men det måste finnas en insikt om att det nya systemet kan innebära höga kostnader. De utmaningar Försvarsmakten har att bemästra är många.

- Man skall attrahera människor som har god fysik och hälsa samt, inte minst, har den värdegrund som krävs för uppgiften.

- Man skall attrahera tillräckligt många unga i åldersgruppen 18-25 år, däribland

kvinnor och invandrare i tillräckligt stor andel.

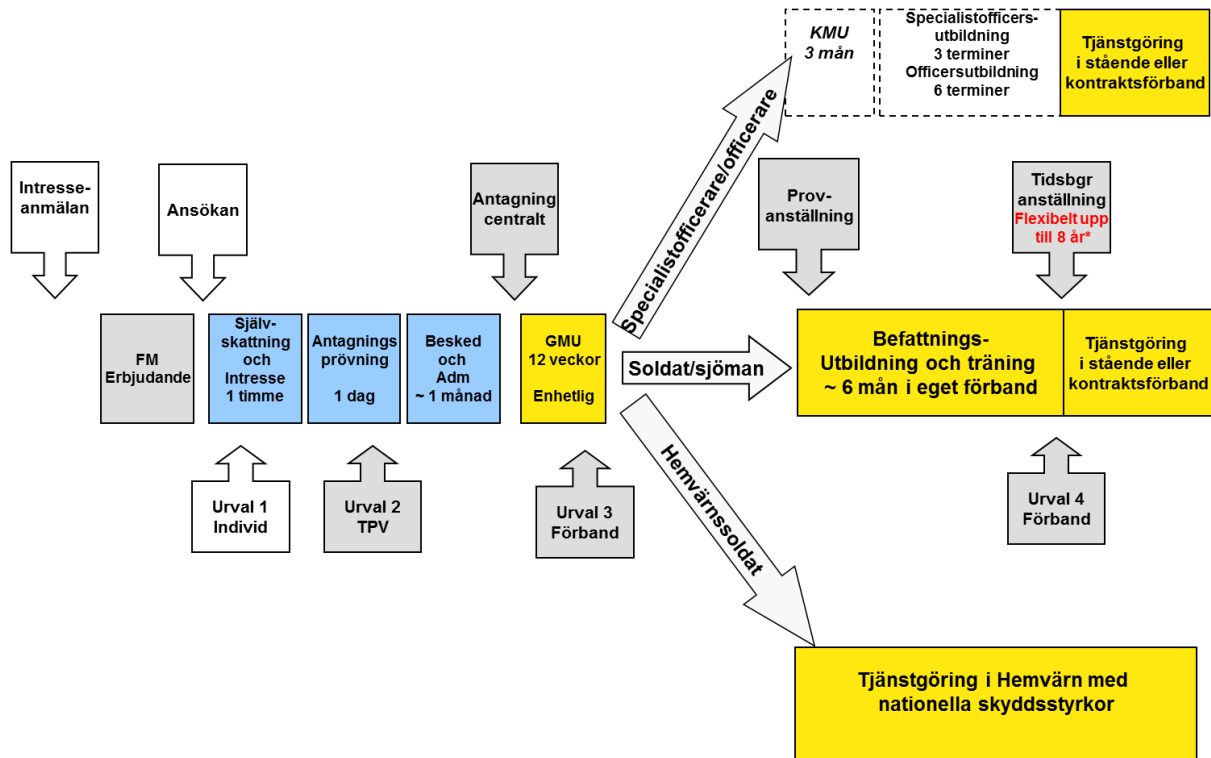
- Man skall locka till anställning vid förband som är förlagda till orter betraktade som mindre attraktiva.

- Man skall sträva efter att behålla ett tillräckligt antal av dem som genomgått den grundläggande militära utbildningen och som har de rätta förutsättningarna att fortsätta i yrket.

- Man skall intressera människor utanför storstadsområdena för de militära yrkena.

- Man skall hålla en rimlig balans mellan Försvarsmaktens personella och materiella kvalitet.

- Man skall finna en bred enighet bland samhällets olika aktörer på arbetsmarknaden beträffande de militära yrkenas meritvärdering.



Alternativa utbildningsvägar.

Grundläggande militärutbildning, GMU
 GMU genomförs under tre månader vid något av Försvarsmaktens verksamhetsställen. Vid F17 har GMU under hösten genomförts med en utbildningsomgång om 47 rekryter. Normalt utbildas fyra omgångar per år, men utbildande förband skiftar.

Efter ansökan sker uttagning till test och inter-vjuer vid totalförsvarets rekryteringsmyndighet, efterföljaren till det tidigare Pliktverket. Man kan välja om man vill tjänstgöra vid något av Försvarsmaktens fasta förband eller i Hemvärnet (som ingår i armén). Utbildningen är densamma.

Rekryten kan när som helst under GMU avbryta utbildningen och återgå till civil verksamhet.

Efter genomförd GMU

Rekryten har, när GMU har genomförts, behörighet att söka fast anställning och fortsätta utbildningen till gruppbefäl, soldat eller, i flottan, sjöman. De följande sex månadernas fortsatta soldatutbildning sker under provanställning. En uppdelning görs med avseende på vilket arbetsområde som valts. De är

- teknik
- strid
- jägare, att ingå i basjägarförband

- logistik, dvs vad vi en gång kallade underhåll, samt transport-, sjukvårds- och reparationstjänst
- ledning, omfattande bl a sambands- och informationssystem (där stridsledning och luftbevakning ingår)



En skyttegrupp under utbildning och övning.

Efter provanställning och genomförd soldatutbildning anställs rekryten för åtta år. Därefter kan anställningen förlängas med fyra år. Efter dessa är anställningen över, men kontrakt som tidvis tjänstgörande soldat kan tecknas..

Den som avses för tidvis tjänstgöring anställs och genomför efter GMU samma utbildning som de blivande fast anställda soldaterna.

Om inriktningen från början varit en officerskarriär, genomförs efter GMU kompletterande militärutbildning om tre månader (KMU) inför senare utbildning till officer eller reservofficer. Efter KMU sker tre års utbildning vid Militärhögskolan och Försvarets högskolan. Vid den senare läser kadetten krigsvetenskap, militärteknik, nautiska ämnen eller aviatik till 180 akademiska poäng.

För stridspiloter och helikopterpiloter gäller särskild ordning, där flygutbildningen förstås utgör en väsentlig del. De förra går officersprogrammet, medan de senare även kan välja vägen till specialistofficer.

Befordringsgång och kategorier

Likheterna med knekten i indelningsverket stannar vid att dagens soldat har omfattan-

de möjligheter till befordran. Knekten kunde på sin höjd bli distinktionskorpral eller, i mycket sällsynta fall, underofficer. Den möjligheten var förbehållen bond-söner eller söner från lägre medborgarklass. Dagens soldat kan avancera hur långt som helst, precis som volontären. Det har funnits volontärer som blivit både överstar och generaler.

Soldaten kan hela anställningstiden, precis som knekten, stå kvar som menig om "hen" (för att använda detta moderna och förhoppningsvis kortlivade androgyna pronomen) inte strävar efter att nå högre grad. Den menige blir efterhand menig av 1. klass och får tecken på detta i form av streck, som de forna underbefälens, dvs man får ett slags gradbeteckning, men ingen grad.

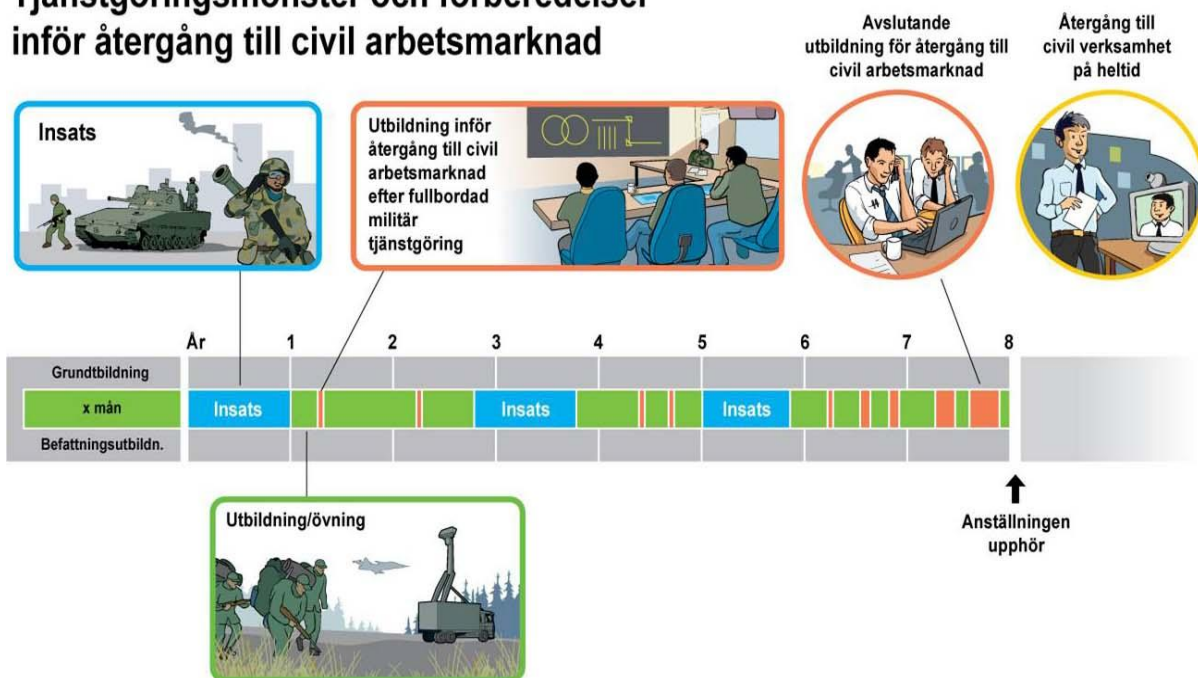


Växlar mellan två yrken. Till vardags polis hemma i Sverige, men sedan 2012 också en del i den svenska afghanistanstyrkan.

Men soldaten kan bli gruppchef. Där är graderna vicekorpral, korpral och sergeant. Därefter kan tjänst erhållas som specialistofficer, med graderna förste sergeant och fanjunkare. En grad som också har dammats av är den högsta före detta underofficersgraden, förvaltare, och en ny har tillkommit; regementsförvaltare i armén och flottiljförvaltare i flottan och flygvapnet. Möjlighet finns också att växla karriär och vidareutbildas till officer.

Den tidvis tjänstgörande soldaten har motsvarande möjligheter till karriär som den fast anställde.

Tjänstgöringsmönster och förberedelser inför återgång till civil arbetsmarknad



Bilden visar tjänstgöringsmönster för den fast anställde soldaten. Den tidvis anställde soldaten ägnar sig i huvudsak åt sitt civila yrke eller studier. Han eller hon genomför en utbildningsövning per år och skall vara beredd att genomföra två insatser/missioner under 8-årsperioden.

Tjänsten

För den *fast anställda* soldaten är vardagen efter grundutbildningen ett slags 8-5-tillvaro, med uppgifter inom respektive verksamhetsområde och förkovran inom detta. Vidareutbildning sker vid kortare kurser och genom fysisk träning hålls stridsvärdet på en godtagbar nivå. Det är alltså inte så stor skillnad från hur det var förr. Soldaten av idag skall emellertid vara beredd att ingå i ett förband som kortare eller längre tid skall genomföra mission utomlands. Det kan också bli aktuellt att i vissa lägen ingå i en beredskapstropp vid beredskap hemma ”på roten”.

En *tidvis anställd* soldat skall vara beredd att avbryta sin civila verksamhet och delta i övningar och fortsatt utbildning eller, med kort varsel, ingå i utlands-kommenderat förband eller delta i övningar och fortsatt utbildning.. Utöver detta framlever soldaten sitt civila liv, med arbete eller studier.

Resultat hittills

Rekryteringen av soldater anses ha lyckats mycket bra. Tillströmningen av sökande har varit stor och tillräcklig för att personer med rätt kvalitet har kunnat tas ut.

Utbildningsresultatet är gott och ger ett hopp om hög kvalitet hos de blivande befälen.

Avgångarna har varit få vid F17, endast åtta, varav fem har gått över till andra förband. Endast tre har alltså avstått från ett liv som militär.

Sammantaget kan man på F17 hittills vara mycket nöjd, men ett bekymmer kvarstår; förbanden konkurrerar med varandra om de färdigutbildade soldaterna.

Sammanställt efter underlag och samtal med F17 rekryteringsofficer, Lt Fredrik Stark.

*Herbert Lindblom
Sigvard Forsberg*

FÖRENINGSSIDORNA

Genomförd verksamhet

SMKR representantskapsmöte 2012

Den 17-19 april avhölls det vartannat år återkommande SMKR representationsmötet ombord på Tallink/Siljaline fartyg Romantika till Riga. Från F17 kamratförening deltog ordföranden, Benny Hellström.



Fr v övlt Anders Stach, öv Peter Öberg och SMKR ordförande Christer Olofsson.

Mötet inleddes som vanligt med en representation från HKV. Denna gång var det öv Peter Öberg, stabschef i personalstaben, och övlt Anders Stach, chef i den nyligen inrättade veteranavdelningen. Peter Öberg informerade ingående om det omfattande omstruktureringsarbete som för närvarande genomförs i Försvarsmakten. Anders Stach informerade om veteranavdelningen och det omfattande ansvar som åligger Försvarsmakten att ta hand om sina veteraner. För att lösa denna uppgift avser föreningen ta stöd av följande organisationer: Svenska soldathemsförbundet, Individzonen, Fredsbaskrarna samt SMKR.

Efter denna inledning genomfördes de formella årsmötesförhandlingarna. Mötet inleddes med en tyst minut för Stefan Bergkvist, som avlidit under mandatperioden. Christer Olofsson omvaldes till ordförande. Till ersättare för Stefan Bergkvist valdes Jan-Olof Johansson. Vid representantskapsmötet deltog representanter från ett trettiotal kamratföreningar.



Årsmötesförhandlingar, ordf Christer Olofsson i talarstolen, sekr Jan-Olof Johansson vid bordet.

Under dag två genomfördes en guddad tur till fots och med buss i Riga. Senare på eftermiddagen återupptogs informationsutbytet mellan styrelsen och närvarande representanter från kamratföreningarna.



Rundvandring och guidning i Riga.

Besök gärna SMKR hemsida för att få mer information om verksamheten, medlemsavtal, förmåner med mera. www.smkr.se



Middag på hemvägen. Del av styrelsen fr v Christer Olofsson, Jan-Olof Johansson, Sune Birke. Steve Gunnarsson, Bertil Andreasson och Tom Olson.

BH

Resan till Tyskland

Fredag morgon den 11 maj steg en pigg och förväntansfull grupp medlemmar ombord på Carlshamns buss för resa till Greifswald, via Trelleborg och färjan till Mukran på Rügen. Efter en hel dags resa genom vårfager natur i såväl Skåne som norra Tyskland, väntade en tre-rätters middag på Europa Hotel, där vi också bodde under de två dagar vi var i Tyskland.



Staden Greifswald, torget i centrum.

Målet för resan var Peenemünde museum, som vi besökte nästa dag. Här fanns, 1936-1945, vid tiden före och under andra världskriget, världens mest moderna teknologicentrum. Armén och flygvapnet hade sina forsknings- och försökscentraler, sida vid sida, på ön Usedom vid Östersjökusten.



Med ett "talminne" likt en mobiltelefon, kunde vi lyssna till svensk guide som berättade om de olika föremålen och utställningarna.

Wernher von Braun hade 1935 föreslagit ett gemensamt forskningscentrum för att utveckla både vätskedrivna raketer och raketaggregat till flygplan.

Detta föll i god jord, då man såg ett samarbete mellan armén och flygvapnet som önskvärt. Anläggningen var en av världens mest moderna och mycket finns berättat om teknik och uppfinningar för den tyska krigsmaktens vedergällningsvapen. Våren 1936 hade planerna för arméns aggregat 4, kallad A4, tagit form. Det var en vätskedriven rymdraket som utvecklades genom ett antal mindre lyckade provskjutningar från 1933 och framåt med A1 till A3. I oktober 1942 kom den lyckade uppskjutningen i rymden med A4, den första i världshistorien. Raketen nådde 80 km höjd och slog ned i Östersjön 190 km bort.



Tyskarnas vedergällningsvapen under 2. världskriget. V-1 bomben närmast och bakom den V-2-raketen.

Därmed började ett sorgligt kapitel i forskningsanstaltens historia. Man engagerade inte bara tvångsarbetare utan även koncentrationslägerfångar för produktion av V-2-raketen (tidigare A4). Vid krigsutbrottet 1 september 1939 var arbetsstyrkan totalt 938 personer och hade november 1941 blivit 4443.

Bombardemanget mot belgiska, engelska och franska städer började 6 september 1944 och pågick till 27 mars 1945, då den sista bomben mot Amsterdam avfyrades. Då hade 3200 V-2-raketer avfyrats, vilket kostat 8000 människors liv, huvudsakligen civila. Långt fler dog på den "egna sidan" i samband med produktionen av dessa projektiler.



V-1 drevs av en pulsjetmotor och katapultstartades från ramp. I bakgrunden syns kraftverket.

Samtidigt utvecklade flygvapnet V-1-bomben, *Fieseler Fi 103*, som var en aerodynamisk robot, som ett litet flygplan, med en enkel pulsjetmotor monterad ovanpå robotkroppen. Den hade en maxhöjd på 1500 meter och en fart på cirka 600 km/t. Den första V-1 sattes in mot London den 13 juni 1944. Staden fick sedan ta emot nästan 2500 träffar, vilket dödade ungefär 6000 engelsmän och allvarligt sårade tre gånger så många. Mot krigets slutskede flyttades målområdet till städer i Belgien, där lika stort antal robotar slog ned.



Interiör från det enorma kraftverket med koleldade pannor samt turbiner för elproduktion.

Utställningarna finns i arméns försöksanstalts kraftverk, men till hela anläggningen hörde även en fabrik för tillverkning av flytande syre samt lokaler för själva robottillverkningen. Forskningscentrum var ett, för allmänheten hemligt "slutet samhälle", inom ett skyddsområde där tillträde och fritid övervakades noga.



Samtidigt som man började bygga försöksanläggningen, anlades 1936 en järnväg för gods och persontransporter till området.

Under 1943 inledde *de allierade (RAF)* omfattande flyganfall mot försöksanläggningen. Den 17-18 augusti lyckades en bombarmada med cirka 500 flygplan åstadkomma stor skadegörelse, vilket försenade robotutvecklingen och försvårade verksamheten framöver. Under mars 1945 avfyrares de sista raketerna. Krigsslutet var nära. Efter kriget användes de militära anläggningarna först av den sovjetiska ockupationsmakten och sedan av den östtyska armén, vilket inkluderade även inom området befintlig flygplats och örlogshamn.

Wernher von Braun ville säkert inte att det skulle bli så här. På våren 1944 arresterades han för att ha haft defaitistiska tankar, men släpptes fri efter påståtningar från "högre ort". Då krigslyckan definitivt vägde över till de allierades fördel valde von Braun att, den 2 maj 1945, överlämna sig till U.S. 44th Infantry Division. Hans kunskaper kom senare till användning i USA, vilket ledde till utvecklandet av den första interkontinentala missilen.

Efter detta intressanta besök tog vi vägen via Swinoujscie i Polen för lunch på restaurang *Des Kaisers Pavillon*. Väl tillbaka i Greifswald såg vi oss omkring i stadens centrum. Senare på aftonen väntade middag och kamratlig samvaro på hotellet. En händelserik dag var till ända. Nästa dag var det hemresa till Blekinge.

Vårt gemensamma tack till Ulf Alderlöf och Bo Hagertz, som i vanlig och god ordning planerat och assisterat under resan.

HL

Våravslutning 2012

Traditionen håller i sig, med lunch och trevlig samvaro vid våravslutningen. Den 21 maj inbjöds till lunch vid restaurang Putt Inn vid Ronneby golfbana. Samtalen handlade mest om framtidsplaner utifrån de utredningar som gjorts rörande kamratföreningarnas verksamheter och stödformer. Något att ta tag i då vi ses igen vid uppstarten på eftersommaren. Ordf Benny Hellström framförde avslutningsvis ett stort tack för engagemang och arbetsinsatser för föreningens bästa. Njut av sommaren – väl mött i augusti.



Ett alltid lika fulltaligt och glatt gäng mötte upp till vårlunchen. Foto: Herbert Lindblom.

HL

Studiebesök i nya beredskapsbyggnaden

Torsdagseftermiddag den 25 oktober hade vi nöjet att besöka F17 nya beredskapsbyggnad, där brand- och räddningstjänst och fälthållning är samlat under ett tak.



Flygplatschefen mj Anders Folkesson tog själv hand om vårt besök.

Erfarenheter från verksamheterna under den första tiden har medfört vissa tekniska

anpassningar. Bl a har insatsledaren fått uppsikt över hela fältet, genom tre kameror som kan manövreras för bästa överblick. I övrigt hänvisas till artikeln på sidorna 10-11, Nya beredskapsbyggnaden.



Det blev trångt i korridorerna vid rundvandringen och visningen av de olika lokalerna.

Inför en, i det närmaste, fullsatt lektionssal berättade en stolt flygplatschef om de nya lokalerna och om "arbetslagets" sammansättning och arbetsuppgifter. Flygplatsen är civilt klassad 4D och militärt klass 1, vilket innebär att stora flygplan, ex C-17, ska kunna landa utan särskild dispens.

Vid räddningsinsatser kan samverkan ske med den kommunala räddningstjänsten. Byggnadens lektionssal kan vid en större händelse förvandlas till ett operationsrum för insatsledningen.



En avslutande frågestund.

Stort tack till Anders och medarbetare för ett mycket intressant och välordnat besök.

Dagen avslutades med ärtmiddag i restaurang Sleipner, följt av en trevlig och kamratlig samvaro.

HL

Text och foto: Benny Hellström (BH) och Herbert Lindblom (HL)

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudningar

5 december 2012, kl 0800 i hangar 47

F 17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens helårsgenomgång 2012

C F17 helårsgenomgång börjar 0800 och beräknas pågå till 1000. Platserna i H 47 skall vara intagna senast 0755.

Anmäl ditt deltagande senast 29 november till e-post anmalan@f17kamratforening.se eller på telefon 0457-21246

13 december 2012, kl 0900 i militärrestaurangen Sleipner

F 17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till garnisonens luciafirande.

Firandet pågår 0900-0945

Anmäl ditt deltagande senast 29 november till e-post anmalan@f17kamratforening.se eller på telefon 0457-21246

Alla varmt välkomna !

God Jul och Gott Nytt År
tillönskas
Alla medlemmar
och
Bredåkrabladdets läsare

Förändring på gång !!!

Denna sida eller programsidan om man så vill, kommer inte längre att innehålla föreningens aktiviteter för kommande halvår. Planering för t ex studiebesök och arbetsplatsträffar har alltmer måst göras i närtid. Detta leder till att underlag för inbjudan inte, till alla delar, funnits tillgängligt i tid för tidningens utgivningsdatum.

Separat inbjudan kommer fortsättningsvis postledes till medlemmarna inför varje aktivitet. Så har även skett under de senaste åren och då också haft som syfte att i närtid påminna om kommande aktivitet. Programsidan har mera blivit en översikt på föreningens aktiviteter över kommande halvår.

Sistasidan, programsidan kommer från och med vårumret 2013 att ha annat innehåll. Hur den nya sidan kommer att se ut och innehålla är ännu en öppen fråga.

Styrelsens beslut att ta bort programsidan från 2013 ligger således i tiden. Aktiviteterna kommer inte att förändras, men inbjudan kommer endast brevlades inför varje aktivitet.

Se även hemsidan för program och senaste information.

www.f17kamratforening.se

Väl mött vid föreningsträffar och resor!
Styrelsen