



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2013



Ur innehållet:

- T 18B haverier**
- Från Livgrenadjär till FV-officer**
- Bränsletrubbel i A 32**
- Kustspaningsradar**
- Reservflygkåren**
- JAS 39 på museum i Thailand**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2013. Årgång 8.

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

Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Mats Svensson	0455-21956
Bengt A Andersson	0457-31367
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning

Mats Svensson

Grafisk produktion

FMV – Försvarets Materielverk

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 JAS 39D utrustad med fälltank samt sjömålsrobot Rb15F, radar-jaktrobot Rb99 AMRAAM samt i vingspetsarna IR-robot Rb98 IRIS-T.
Foto: Björn Hellenius

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



Medlemmar !

När jag skriver detta är det en av de sista dagarna i september. Sommaren har passerat på ett kusligt snabbt sätt. Min minnesbild är att det varit en enda lång solig dag. Verkligheten är troligtvis något helt annorlunda. Var och en av oss har säkert sin egen bild. En sak är dock sann. I oktober är det höst och vintern närmar sig med stormsteg.

Beträffande vårt museum eller rättare sagt traditionsrummet, tycker vi i styrelsen att det går trögt att iordningställa det. Vi har lämnat underlag till F 17, vad som måste åtgärdas. F17 har avsatt ekonomiska medel och lämnat ett underlag till FortV. Bland annat måste en ny entrédörr till traditionsrummet monteras, så att utrustningen, som idag finns på lastpallar, kan tas in. Kompletterande eluttag måste monteras, bland annat trefas. Hyllor med mera ska monteras.

I dagarna har budgeten för dessa åtgärder reducerats till 50 000 kr. Vad konsekvenserna blir av detta vet vi inte. Positivt är att två av föreningens medlemmar anmält, att de är beredda att hjälpa till i museigruppen. Vi behöver dock många fler som är villiga att hjälpa till. Både att få materielen på plats och att få tillgång till kompetensen vad materielen använts till. Många av medlemmarna har denna kunskap. Så anmäl Dig snarast!

Hittills har jag kanske varit något negativ i mitt tyckande. Det mesta är dock väldigt bra. Styrelsen arbetar i en positiv anda, för att göra det bästa för medlemmarna. Ett exempel är de lyckade utlandsresorna, som genomförts de senaste åren. Styrelsens ambition är att nya resor ska genomföras. Även i detta fall önskar jag att Ni tar del av hemsidan. Där hamnar all information först. Styrelsen uppmanar medlemmarna att höra av er till oss, med förslag om hur vi ska kunna förbättra vår verksamhet. Om ni har idéerna, så ska vi försöka förverkliga dem.

När vi nu närmar oss slutet av året, vill jag framföra ett stort tack till alla för väl genomförd verksamhet. Samtidigt önskar jag alla GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR.

Det finns gott om arbetsuppgifter 2014. Tillsammans ska vi genomföra dem på ett bra sätt.

Benny Hellström

Styrelseordförande

RONNEBY GARNISON



Bredåkra-kamrater!

Inledningsvis vill jag säga att det under året gått mycket bra för oss på F 17. Det var många år sedan vi bedrev en sådan verksamhet och med sådan intensitet som vi gjorde under främst inledningen av året. Som jag skrev i förra numret var våren full av verksamhet med bland annat Red Flag, TTP, Flygvapenövning och högvakt. Vi hade dessutom två omgångar av Grundläggande Militär Utbildning, GMU, som vi utbildade på såväl Kvarn utanför Linköping som här på F 17. Hösten har dock präglats av viss nedgång i tempo. Detta beroende på att höstens planerade verksamhet inte var lika intensivt planerad som vårens, men också därför att vi under våren tilldelades nya uppgifter som innebar att vi var tvungna att prioritera ner tidigare planerad verksamhet. Vi fick dessutom såväl före som efter sommaren ekonomiska sparkrav som även de inneburit reduceringar för verksamheten.

Vi har trots dessa reduceringar under hösten genomfört övning Arctic Challenge Exercise (ACE), en multinationell övning i norra Sverige där deltagande länder förutom Sverige varit Norge, Finland, Storbritannien samt USA. F 17's deltagande förbandsdelar om cirka 70 man var baserade i Rovaniemi i Finland. Vi har förutom deltagande i denna övning genomfört två GMU-omgångar med

totalt drygt 200 rekryter samt bedrivit högvakt vid slotten under två veckor. Den successivt ökade flygverksamheten från flera nationer över Östersjön har också krävt ett ökat engagemang från vår sida vilket tidvis krävt mycket av F 17 och garnisonens personal.

Vad avser de stundande byggnationerna inom ramen för Ronneby-paketet så tar detta sakta men säkert form och fart. De planerade byggobjekten har till största del genomgått en kvalitetsöversyn och upphandling har för vissa objekt påbörjats. Under våren kommer byggnationen av vårt nya torn att påbörjas, vilket har hög prioritet.

Vi har på F 17 under året kommit en bra bit på väg vad avser veteran- och anhörigfrågor. En del av detta innebär att vi har en fungerande verksamhet för alla anställda och veteraner där möjligheter till fritidsaktiviteter finns. Den som driver detta är vår nye soldathemsföreståndare Gustaf Åkerman som är anställd av Soldathemsföreningen i Karlskrona men som tjänstgör 50 procent på F 17 med att driva den verksamhet som finns i "Sleipner" (matsalen). Här finns det nu på raster och fritid möjligheter att i vår "Sportsbar" se på storbilds-TV, spela biljard och på sikt nyttja musikrummet. Tanken är även att det på sikt ska finnas möjligheter att under vissa kvällar umgås kring en enklare bit mat och någon form av evenemang. Utöver detta så har kamratföreningen inom snar framtid sin lokal färdigställd och som vi med tillförsikt ser fram emot inreds och pryds med främst F 17-specifika historieföremål.

Med hopp om en God Jul och en skön och fin vinter!

Gabor Nagy
Flottilj-/garnisonschef

T 18B haverier - ett mörkt år på F17

1949 var ett, för flygtjänsten, olycksdrabbat år på F17. Inte mindre än 11 personer omkom i tre olika haverier med T 18B. Flertalet av flygvapnets haverier orsakades av kollisioner i luften eller av andra personalfel. Grundorsakerna kunde sökas i hela kedjan från flygstaben till flottilj- och divisionschefernas ledning ned till den enskilde flygföraren i flygplanet. Som en följd av det stora antalet haverier, inte bara på F17, införde regering och riksdag en flygsäkerhetsinspektör och Chefen för flygvapnet inledde en flygsäkerhetskampanj, med bl a utgivning av en serie säkerhetsmeddelanden, kallade OFYL. Här följer en beskrivning över det som började som en helt vanlig flygdag på F17 men som slutade i ett tragiskt flyghaveri med fyra omkomna.



1949 hade F 17 tre divisioner T 18B. Flygplantypen blev aldrig torpedbärande utan modifierades för attackflyguppgifter. F 17 var från 1948 en ren attackflottilj, ingående i 1. Flygeskadern.

GFSU genomför dykövningar

På 1. div hade man GFSU:2 och för dagen planerades dykövningar mot bombmålet vid Gökalv. Låga moln och siktvärden under förmiddagen gjorde att övningen kom igång först mot eftermiddagen. Så långt en vanlig dag då flygväder och övningstyp diskuteras innan det var dags att lägga fast programmet och ge order för flygning. Eleverna hade haft uppehåll i flygtjänsten under vinterhalvåret för studier på Försvarets läroverk i Uppsala.

GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) fortsatte nu med skede 2 och eleverna skulle komma i flygtrim igen med allmän flygträning och repetitioner.

Ett annat syfte var att utbilda i flygtjänstledande befattningar. Övningsledare för dagen var divisionsadjutanten, lt Morholm. Fk Karlberg skulle sättas in i uppgifterna som biträdande lärare i bombfällning och var med ute vid målet. Divisionschefen, kn Per Lange följde med till Gökalv för att följa upp och instruera.

Direktiv och förberedelser

Den 2 juni 1949, före lunch, gav divisionschefen order till övningsledaren att sätta ihop ett program för eftermiddagens dykövningar. Tre flygpass skulle hinnas med, där tre elever skulle ingå i det första passet och två elever i de övriga passen. Övningen skulle genomföras enskilt men flygplanen skulle ligga samtidigt i varvet. Även start och landning skulle genomföras enskilt – ingen förbandsflygning. Innan divisionen gick till lunch ca 1150, gavs preliminär order för eftermiddagen innehållande dykövningar och passindelning. Tid för genomgång och slutlig ordergivning angavs till 1250 följt av väderföredragning för eftermiddagen. Av divisionschefens direktiv framgick att rikta elevernas uppmärksamhet på nödvändigheten av korrekta ingångs- och urgångshöjder och dykvinklar samt vikten av uppmärksamhet på varandra i bombvarvet.

Genomgång och order

Ordergivningen inleddes med genomgång av övningen eftersom den inte hanns med före lunch. Ingångshöjd för dykning skulle vara 1600 meter med urgång på 1000 samt dykvinkel 30 grader i början på passet, därefter 45. Om vädret inte tillät angivna höjder kunde de sänkas till lägst 1300 respektive 700 samt dykvinkel 30 grader.

Klockan hade nu hunnit bli 1300 och meteorolog Andersson var på plats för väderföredragningen. Han fick sätta igång omedelbart för att övningsledaren därefter skulle kunna ge eleverna exakta uppgifter på bl a ingångs- och urgångshöjder.

Vädret

Av väderföredragningen framgick att ett molnskikt, 5-10 tiondelar, fanns på 2000 meter och ett annat på mellan 500 och 1000 meter, 5-10 tiondelar. De undre molnen var mycket lokala och kunde ge något regn med siktnedsättning från 10 till 4 km. I övrigt var sikten omkring 20 km. Meteorologen meddelade också att det var FLAR i södra Sverige, även omkring F17. Meteorologen frågade om övningarna skulle hålla sig inom ytterzon, vilket var fallet.

Övningsledaren uppdrog nu åt meteorologen att föredra vädret för flottiljchefen, överste Svenow, och få hans tillstånd att flyga.

FLÖR – innebar vädermässig orsak till flygförbud, utfärdades av stabsflygledare.

FLAR – flygvarning, krävde specialprognos som måste föredras flottiljchefen. Från 1951 ansvarade flottiljens meteorologer för denna, dessförinnan MVC (Militära Vädercentralen). 1959 ersattes FLÖR och FLAR med basväderrapport som beskrev landningsvädret och tillgängliga landningshjälpmedel.

Ytterzon kring flygplats hade en radie om 30 km, medan innerzon hade 10 km.

Tiondelar molnmängd ändrades till åttondelar 1947, enligt SMHI kunskapsbank. Viss eftersläpning i FV tycks ha funnits. Tiondelar finns i haverirapporten från 1949.

Omkring 1330 ringde flottiljchefen och hörde sig för vad övningarna innebar och frågade även om dessa var för svåra för eleverna. Övningsledaren hade inte den uppfattningen men föreslog att han skulle ringa divisionschefen ute på bombmålet för att tala om den saken. Klockan 1340 ringde flottiljchefen återigen och meddelade att övningarna kunde gå enligt program men meddelade samtidigt att förarna skulle vara försiktiga med hänsyn till deras, för tillfället, lägre flygtrim. Innan flygningarna gick igång kompletterade övningsledaren med att - om förarna på något sätt kände sig osäkra skulle de avbryta dykövningen och i stället öva normal flygning runt fältet

Anfallsriktning

Meteorologen angav, vinduppgifter på 1000 meters höjd till 90 grader och styrka 25 km/t men att riktningen skulle vrida mot sydväst mot slutet av dagen. Vindstyrkan var även angiven i högsta laget. Anfallsriktningen bestämdes till 120 grader. Men ordern om anfallsriktning ändrades sedermera, innan förarna startade, till nordlig kurs. Flottiljchefen hade gett order om nordlig anfallsriktning på grund av den dåliga sikten ut mot havet, där även risk fanns att horisonten inte kunde urskiljas. Dykvinkeln kunde nu bli högre än förväntad på grund av att dykning kom att ske i medvind. Detta förhållande meddelades

eleverna innan start och att de skulle gå in i dykningen något tidigare än vad dykmärkena på flygplanet utvisade.

Uppföljning och kompletteringar

Efter väderföredragningen förvissade sig övningsledaren om att eleverna uppfattat och förstått såväl övningen genomförande som vädermässiga förutsättningar. Frågor på målet ställdes - om eleverna visste var mätstation M 1 låg, mot vilket dykövningarna skulle ske. Ordinarie målpyramid på flotte, söder om M1, var inte utlagd.



Vid fällning av 8 kg övningsbomber lades målpyramiden ut ca 1000 meter söder om M1. Anfallsriktningen var då sydostlig. Gömålet lades ned omkring 1951. Via Nils-Erik "Nille" Johansson

Själva dykförfarandet gick igenom för att klara ut det teoretiska. Vidare påpekades att eleverna skulle koncentrera sig på dykning och upptagning och eftersträva att få in rätt dykvinkel. Bomfällningsapparaturen i flygplanet skulle inte användas.

Efter första passet meddelade divisionschefen, som fanns på målet, att anfallsriktningen skulle läggas mer från en sydlig riktning, från tidigare något sydvästlig.

Vid samlingen efter första passet bestämdes att anfallsriktningen skulle vara rakt nordlig för nästkommande pass. Även väder rapport från förarna i varvet meddelades besättningarna, och enligt dessa utgjorde inte väder och siktförhållanden något problem för övningens fortsatta genomförande.

Sista passet för dagen

Gunnarsson i flygplan 18335 kom först in i bombvarvet och hade hunnit göra sju dykningar då Granlund i flygplan 18229 kom. Gunnarsson höll kurs 340 grader för att få

anfallsriktning på 360. Granlund som blivit försenad i starten kom nu in i varvet, anmälde sig och frågade om målet var klart för dykning. Granlund fick klart att komma in i varvet men kunde inte upptäckas från mätstationen. Målpersonalen riktade sin uppmärksamhet mot söder för att få ögonkontakt. Gunnarsson hade då svängt tillbaka och låg på medvinden, väster om målet och syntes väl från målet. Granlund meddelade då att han dyker mot målet. Divisionschefen riktade åter uppmärksamheten mot söder i hopp om att upptäcka Granlund. I detta ögonblick skedde kollisionen. Gunnarsson ligger på sydlig kurs medan Granlunds kurs var okänd då flygplanet inte upptäcktes innan kollisionen.

Arbetet på mätstationen

Biträdande målofficer, fk Karlberg stod på taket till mätstationen (M1), bakom dykvinkelmätaren, för att mäta dykvinkeln. Den rapporterades, via talrör, till signalist som under eftermiddagen var fsig Jansson, som i sin tur gav flygföraren uppgiften. Han fick även in uppgifter från kn Lange, som också stod på taket, om hur flygplanet legat under dykningen, vilket också meddelades flygföraren.



Mätstationen (M1), av denna typ, var placerad på fundament vid södra strandkanten på Gökalv. Via Nils-Erik "Nille" Johansson.

Radioutrustningen i flygplanet var FR-2 och i mätstationen FR-3 (ultrakortvågsradio). Fsig Jansson hade radiokontakt med fsig i flygplanen och hade uppfattningen att radiotrafiken med mätstationen gått bra.

Förbindelsen skulle regelmässigt upprättas mellan marksignalisten och flygsignalisten på telefoni, i tveksamma fall först på telegrafi och därefter övergång till telefoni. När förbindelsen var upprättad överlämnades trafiken i flygplanet till föraren.

Vädret var i början på eftermiddagen något disigt, vilket innebar svårigheter att se flygplanen vid sista insväng till nordlig kurs för dykning. Men sikten bättrade sig efterhand, under sista passet kunde flygplanen följas under hela varvet. Vid sista passet kom Gunnarsson ut först, gick in i varvet och påbörjade dykövningarna. Efter varje dykning riktades uppmärksamheten åt nordväst för att se om nästa flygplan var på väg in i varvet.



Flygvägar och kollisionspunkten. Rekonstruerad bild från haveriutredningen

Efter den sjunde dykningen kom Granlund in på radion och frågade om Gunnarsson låg kvar. Han fick svar, att så var fallet och att kn Lange meddelade att han kunde börja övningen. När Gunnarsson hade en fjärdedel av sin medvindssträcka kvar kom det på radio att "Granlund dyker". Fk Karlberg vid dykvinkelmätaren släppte då blicken från Gunnarssons flygplan och vände blicken mot söder för att upptäcka Granlund. Men inget flygplan kunde ses och blicken återgick till att fånga upp flygplanet på medvinden. I det ögonblicket kolliderade flygplanen och störtade i havet.

Kollisionen - omständigheter

Kollisionen har skett på 1600 meters höjd, i samband med att Granlund påbörjade dykningen mot målet och då utflygande Gunnarsson varit på medvindslinjen i varvet, sydväst om målet.

Samtliga i besättningarna nedan omkom.

T 18B 299 Fu Ernst Granlund (F15)

Fsig Holger Magnusson (F17)

T 18B 335 Fu Bertil Gunnarsson (F8)

Fsig Nils Fröjd (F17)

Den huvudsakliga anledningen till kollisionen synes vara att Granlund påbörjat dykövningen utan att veta var Gunnarssons flygplan fanns och då haft en annan anfallsriktning än den anbefallda.

Besättningarna i båda flygplanen har brutit i uppmärksamhet. Detta kan emellertid förklaras, för Granlunds del att han haft sin uppmärksamhet rakt fram mot målet och för Gunnarsson del, att han förmodligen hört radiotrafiken "Granlund dyker" och haft uppmärksamheten riktad åt det håll han bort vara, nämligen rakt ut till vänster.

Iakttagelser på haveriplatserna

Målpersonal och divisionschefen gick omedelbart ut i räddningsbåten, som låg förtöjd vid brygga intill mätstationen, för att se vad som kunde göras samt att märka

ut nedslagsplatserna. Några fallskärms-hopp hade inte observerats. Flygplanen var ännu inte modifierade med katapultstolar.

Bogserbåt, pontonkran och dykarpersonal rekvirerades från örlogsvarvet i Karlskrona.

18299 (Granlunds fpl) återfanns i rygg-läge på 14 meters djup, söndertrasat men samlat. Förare och fsig fanns fastspända kvar i flygplanet.

18335 (Gunnarssons fpl) återfanns efter en veckas sökande, 30 meter väst-sydväst Slånakullen. Flygkroppens bakre del och stjärtpartiet saknades och har inte heller senare hittats. Motorerna hade skilts från flygplanet som låg på 18 meters djup.

Föraren fanns fastspänd kvar i flygplanet medan fsig Fröjd gjort försök att lämna det. Han återfanns den 5 juni, i en vik vid Vieryd, ca 5 km från nedslagsplatsen.



Blå ring markerar flygplanens resp nedslagsplats.

Ytterligare två haverier under året

Den 10 januari 1949 havererade T 18 B 18290 (bF) i havet 2 km sydost om Karlskrona. Haveriet inträffade under kontrollflygning sedan flygplanet på verkstad fått nya motorer samt vingar utbytta. Under svag dykning har plötsligt höger dykbroms fällts ut, varvid höger yttervinge samt stabilisatorn med stjärtstyrverk slitits bort på grund av den asymmetriska uppbromsningen.

Flygplanet störtade under roll- eller spinnliknande rörelse i havet. Samtliga i besättningen omkom; fu Erik Westesson, fsig Sixten Andersson och fmek Jerry Svinge.

Haveriorsaken var att dykbromsreglaget trots låsning av någon anledning fällts till läge "ut". Det är möjligt att föraren ofrivilligt råkat föra reglaget till läge "ut" vid omställning av bränslekanreglaget.

Låsningen av reglaget har inte heller varit tillräckligt effektiv för att förhindra en sådan rörelse. Förbud att använda dykbromsarna infördes tills bortmontering av dykbromsar jämte manöveranordningar anbefalldes av Kungl Flygförvaltningen.

Den 27 februari 1949 havererade två flygplan, T 18B 18317 (bA) respektive 18315 (bD), efter kollision, 1 km norr Spångens Gästgivargård nära Ljungbyhed. Samtliga i besättningarna omkom; lt Anders Tingdahl och fsig Gustav Karlsson samt Fk Bertil

Bengtsson och fsig Age Myrenberg. Under 1. Milo vinterövning skulle marktrupp som passerade Perstorp anfallas med grupp T 18B ur 3. divisionen F17. Gruppen hade fått ändrat mål under anflygningen och påbörjade dykning från 2000 meters höjd, nordost Ljungbyhed, med hög fart genom en glugg i molntäcket. Tvåan var tätt ansluten till höger när gruppchefen ansatte en snäv högersväng då de kom under molnslöjorna.

Tvåan låg tätt inpå och högt. Antingen var han skymd av sin vinge och förlorade gruppchefen ur sikte eller hann han inte följa gruppchefen i svängen. Tvåan passerade därför över och rammade snett bakifrån med egen vänstervinge gruppchefens vänstra vinge som bröts av. Vid de okontrollerade rörelserna efter kollisionen fick båda flygplanen stjärtpartierna avbrutna av luft- och masskrafterna.

Flygsäkerheten på central nivå

Under krigs- och beredskapsåren omkom fler än 250 svenska militärflygare, varav många inträffat under dåligt väder.

1946 bildades en central flygsäkerhetsledning som fick namnet CEFYL. Den fick från början stora befogenheter och tog sina beslut direkt "På uppdrag av Chefen för flygvapnet"

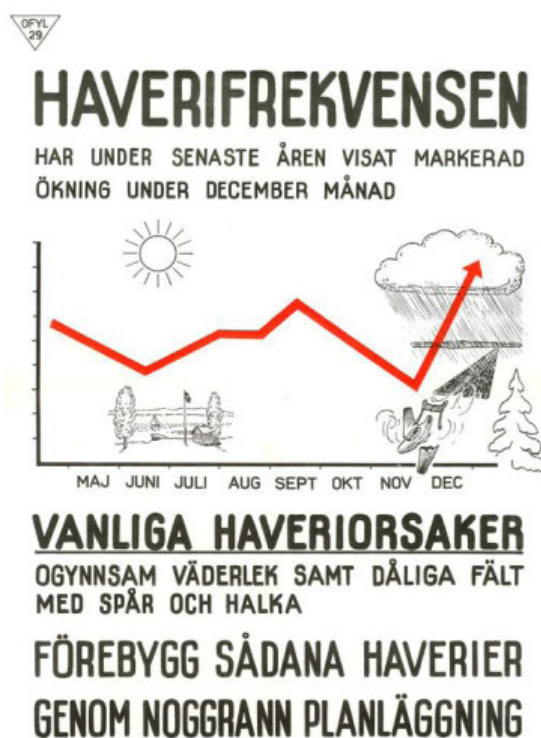
CEFYL hade två stora uppgifter. Den ena var att bevaka väderutvecklingen och utfärda flygvarning eller flygförbud om flygsäkerheten så krävde. Den andra uppgiften var att leda flygräddningstjänsten och flygambulanstjänsten i Sverige. Fyra stabstrafikledare anställdes för uppgiften, vilka var samlokaliserade med den militära väderenheten MVC som varnade när det var dåligt väder.

1949 införde regering och riksdag en "flygsäkerhetsinspektör" i flygledningen, senare kallad IFYL. En ny kraft i kampen mot flyghaverierna, öv Björn Bjuggren tillträdde befattningen den 1 maj 1949.

Första halvåret 1949 inträffade många allvarliga olyckor inom flygvapnet både i luften och på marken. Flygvapenchefen, general Bengt Nordenskiöld beslöt därför att ge ut en serie säkerhetsmeddelanden.

Dessa kallades OFYL och började ges ut 7 juli 1949. 1 augusti 1949 höll flygvapnet presskonferens med anledning av att 23 flygare omkommit under det första halvåret 1949. IFYL, öv Bjuggren berättade i tre punkter om de åtgärder som vidtogs:

1. Snabb och kontinuerlig orientering för flygvapnets personal om inträffade haverier och orsakerna till dessa.
2. Praktiska råd till förbanden och anvisningar för att minska haverierna utan att inkräkta på flygövningarna.
3. Skapa rapportsystem för att snabbt informera om vad som hände på förbanden så att man kunde analysera inträffade haverier och tillbud och hitta tendenser och orsaker och ta fram underlag för motåtgärder.



OFYL-affisch från flygsäkerhetskampanjen 1949.

Strukturellt arbete

Erfarenheter av centralt flygsäkerhetsarbete var ännu ganska liten. När orienteringar och affischer skickades ut till förbanden uppfattades de ibland som orättvisa och felaktiga. Någon gång kände sig den flygande personalen prickad och hotade med att sluta flyga. Men haverifrekvensen sjönk. Bjuggren skriver i sina

memoarer: ”För att få fram orsaker till haverier och haveritendenser behövdes en noggrann och detaljerad rapportering. Inte bara av stora och allvarliga haverier utan även – och kanske framför allt – av små och till synes bagatellartade haverier och tillbud. Det är inte skadans omfattning utan orsaken till skadan eller tillbudet som är det väsentliga. När det gällde att utforma bestämmelser för rapporteringen uppstod motsättningar mellan förbanden och flygsäkerhetsinspektören. Eskader- och flottiljchefer ville inskränka rapporteringen till minsta möjliga. Man ville inte ha någon inblandning i tjänsten på förbanden, det skulle hämma flygtjänsten”.

Efterord

Flygsäkerhetssträvandena gav försiktigt bättre resultat men haverifrekvensen under den inledande jetepoken var alltför hög. Inte oväntat innebar högre flygplanprestanda samt ny teknik och flygtaktik vissa övergångssvårigheter. Men fortfarande fanns de grundläggande orsakerna till haverier och tillbud kvar. Ingen ville tala om ”nära ögat upplevelser”. I början av 1960-talet infördes ett system för anonym rapportering, DA eller driftstörningsanmälan. Detta var en klar förbättring, men det fanns vissa tvivel om anonymiteten. En allvarlig händelse som inte kom fram på annat sätt än genom den enskildes rapportering kom någon gång upp till ytan som regelbrott eller avvikande från order. Den verkligt stora förbättringen kom efter det att FBS (Flygvapnets bomb- och skjutskola) 1963 börjat utbilda divisionschefer och senare även gruppchefer. Redan efter några år hade antalet haverier med dödlig utgång halverats.

Källor: Flygvapnets haverikommissions rapport. Flyghistorisk revy om SAAB 18. Boken ”I position”, 75 år med svensk flygtrafiktjänst. Medlemmars minnesbilder.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Från Livgrenadjär till Flygvapenofficer.

Övlt mst Christer Falk berättar om ett helt yrkesliv i försvaret och på ledande befattningar inom alla tre försvarsgrenarna. Ett unikum inom officerskåren.

Första steget in i det militära

Vi minns väl alla hur vi i ungdomen funderade och planerade för vår framtida yrkesverksamhet? Själv kan jag konstatera att det var en ren tillfällighet att jag valde den militära yrkesbanan.

Som värmlandspojke var jag särskilt bejublade i skogsyrket. Jag hade på ferierna under min realskoletid, vid Högre Allmänna Läroverket i Kristinehamn, sommarjobbat inom stadens skogar med skogsplantering, frösådd och skogsgallring mm. Med min realexamen 1959 i bagaget och mitt stora skogsintresse föll det sig därför naturligt att bygga vidare med mera skogspraktik i syfte att så småningom söka in på Skogsmästarskolan. Min mentor och läromästare var stadsskogsvaktaren i Kristinehamn. När det blev aktuellt för mig att mönstra inför den obligatoriska värnpliktsutbildningen sade han: ”Nu pojke, ska du försöka å komma mä på reservofficersutbildning. Den ä bra, för då får du både bra ledarskapsutbildning å så ger den dej extre meriter, när du ska söka in på Skogsmästarskolan.”

Så blev det! Jag fick vid mönstringen 15 månaders underofficersutbildning på Grupp K som det hette vid Kunglig Livregementets Grenadjärer (I 3) i Örebro.

Efter genomgången test, som vi sökande till reservofficersutbildning fick genomgå, blev jag inkallad till kompanichefen. ”Jag tycker befälsevenen skall söka utbildningen till aktiv officer i stället för reservofficersutbildning. Då får befälsevenen läsa in studentexamen på Försvarets Läroverk (FL) och därefter gå Krigsskolan”, sade han.

Jag kommer ihåg att det for mycket tankar genom huvudet, när jag åkte hem på permission den helgen. Efter diskussion med föräldrarna och stadsskogsvaktaren antog jag den nya yrkesinriktningen till aktiv officer.

Officersaspirantskola i Halmstad, ett trupp-utbildningsår på Livregementet, följt av tre gymnasieår på FL i Uppsala, som avslutades med studentexamen 1966, föregick krigsskoleutbildningen på Karlbergs slott. Vi var en stor kurs på drygt 150 kadetter, som dagarna före högertrafikomläggningen i september 1967 utexaminerades till fänrikar. Examen förrättades av vår dåvarande kung Gustav VI Adolf, eftersom vår kronprins Karl Gustaf var elev på vår kurs. Han genomgick sin militära arméskolning som kadett vid vår kurs och nu fick han tillsammans med oss övriga examineras av sin farfar.

Armélivet: I 3 Örebro

Som fänrik blev man vanligtvis ansvarig för utbildningen av värnpliktiga i plutonsförband, ca 40 – 50 soldater. I regel var det utbildning av skyttepluton med komplettering av spanings- och pansarvärnstjänst. Regimentet organiserade bland annat två infanteribrigader på ca 6000 man i varje, så det åtgick mycket skyttesoldater i dessa förband. Som plutonchef levde man i stort sett tillsammans med sin pluton hela utbildningsåret.



Fk Falk 1968

Man marscherade, cykeltolkade efter traktor vid långa vägförflyttningar och vintertid skidtolcade man efter bandvagn i terrängen. Övningsmoment i närstrid med eldöverfall

efter långa innästlingsmoment nattetid var ofta förekommande. Man bodde naturligtvis i tält och man delade alla tänkbara vedermödor med sina soldater. Det var mycket krigsförbandsövningar under ”Kalla kriget-tiden”, så under höst- och vinterhalvåret tillbringades mycken tid i ”busken” i den kalla och snörika Bergsslagsterrängen. Vi gick ut på förbandsövningar måndagsmorgon och kom hem på fredagskväll. Lördagsförmiddagen var avsatt för materiel- och persedelvård, innan soldaterna fick åka hem på helgpermission. Normalarbetstiden var 48 timmars arbetsvecka med en kvällstjänst och lördagstjänst till kl 12 00.

Efter genomgången Stridsskola fick jag möjlighet att specialisera mig inom underhållstjänst. Jag blev regementets motorofficer med huvudansvar för den övergripande motorutbildningen. I tjänsten ingick också att utbildas till militär besiktningsman med kompetens att både militärt och civilt förrätta förarprov för såväl personbil och mc som tung lastbil med släp och buss. Ovanstående verksamhet ledde till att jag under fem sommarhalvår fick förmånen att tjänstgöra som underhållslärare vid Infanteriets kadettskola i Halmstad och hemma på regementet blev jag senare chef och utbildningsansvarig för trosskompaniet.

Efter genomgång av Militärhögskolans allmänna kurs fick jag möjlighet att gå högre utbildning. Det blev två år 1977 – 1979 vid Förvaltningshögskolan, som på den tiden var belägen vid Frösunda i Stockholm. Den var gemensam för våra tre försvarsgrenar och en stor del av utbildningen såsom pedagogik, juridik, statistik, national- och företags ekonomi studerade vi via Stockolms universitet. I övrigt var det stort fokus på utbildning i ekonomi, materiel- och förplägnadstjänst. Även ett paket med fastighets- och sjukvårdsförvaltning inrymdes i utbildningen.

I september 1979 utexaminerades vi 20 elever till förvaltningsofficerare att ingå i Försvarets Intendentkår med möjlighet att tjänstgöra på befattningar inom hela försvarsmakten, statliga verk och myndigheter med anknytning till försvaret.

Marinen, Örlogsbas Syd och Intendenturskolan Karlskrona

Min första tjänst som nyutbildad förvaltningsofficer, var vid Intendenturförvaltningen vid Sydkustens Örlogsbas i Karlskrona. Detta var en helt ny miljö för en ”knekt” att hamna i. Mina arbetsuppgifter startade med att delta i en omfattande omorganisation av förvaltningen. Jag placerades som ansvarig för planering och budget. Det var en lärorik tid, icke minst att utöver ett stort antal stabs- och förvaltningsofficerare, även lära känna åtskilliga sjöofficerare med olika specialinriktningar inom såväl ytstridsförbanden som ubåtsvapnet. De olika förvaltningarnas arbete upplevde jag som byråkratiska med omfattande regelverk som styrdokument.

En dag som skulle bli särskilt minnesrik var den 27 oktober 1981. Då hör jag en medarbetare ropa ute i korridoren: ”Det lär vara en rysk ubåt, som gått på grund i Gåsefjärden!” Vi tvivlade inledningsvis naturligtvis på detta men meddelandet skulle snart visa sig vara sant. En mycket spännande tid före-låg, där man satt på första parkett och i sitt arbete följde de olika skeendena. Den mest kritiska situationen blev nog, när den Sovjetiska östersjömarinens bärgningsfartyg med eskort meddelade, att de hade för avsikt att gå in på svenskt vatten och dra loss sin ubåt. Nu var det upp till bevis för oss att hävda vårt territorium, vilket också klart framgick av dåvarande statsminister Fälldins order om att varje försök till fritagning skulle avstyras. Det hela avslutades ju med att vi svenskar drog loss U 137 och återlämnade henne till Sovjet.



C Marinens Intendenturskola: Mj Falk framför valnötsmöbeln från amiral Pukes skepp Dristigheten som deltog i Viborgska gatloppet 1790.

Efter 3 år i Intendenturförvaltningens verksamhet erbjöds jag tjänsten som chef för Marinens Intendenturskola, som också ligger i Karlskrona. En skola som utbildade framförallt förplägnadspersonal, både befäl och värnpliktiga för flottans fartyg och kustartilleriets anläggningar. Samtidigt med mitt tillträde infördes Nytt Befäls Ordningssystem (NBO) i försvaret, vilket innebar att skolan fick utökat utbildningsansvar med bl a taktiska uppgifter. Som tidigare lärare vid Infanteriets kadettskola hade jag mycket nytta av tidigare kunskaper i hur man pedagogiskt och med enkel metodik byggde upp taktiska exempel i underhållstjänst. Denna chefstjänst upplevde jag som mycket stimulerande och jag funderade lite extra över hur jag skulle svara, när jag med kort varsel blev kontaktad av Intendentkårstaben, som erbjöd mig en ny tjänst på Södra Militärömrådesstaben i Kristianstad.

Södra Milostaben: Underhållssektionen Kristianstad

Milostab Syd var en av landets 7 största regionala staber. Jag hade en befattning som planerare i Underhållssektionen. Allt stabsarbete var inriktat mot att planera för det militära försvaret av Sydsverige med de stridskrafter som ställdes till Militärbefälhavarens förfogande. All överskuggande taktik kring detta var Pansar- och Infanteribrigadernas uppgifter samordnat med Marinen och Flygvapnets förband vid en eventuell fientlig kustinvasion inkluderande stora luftlandsättningar.

För beräkning av materielltillgångarna vid olika typer av strid hade ett nytt förnödenhetsoperativt system, Krigs-Tor, nu börjat användas med början för armé-förbanden. Det föll bl a på min lott att hantera detta.

Många intressanta händelser inträffade under min tid vid milostaben. De kanske mest intressanta var ubåtsincidenterna i Blekingeskärgården 1983-1984, då man antog att det även förekom främmande miniubåtar och grodmän.

Jag hade blivit lagom varm i MBS-kläderna, när Intendentkårstaben erbjöd mig att ta över arbetet som huvudhandläggare för ovan

nämnda system Krigs-Tor med hemmaviste vid Försvarets Materielverk i Karlstad (FMV FACK). För en värmlänning var svaret givet!

FMV:Fack: Redovisningsbyrån i Karlstad.

Sensommaren 1984 klev jag in i den mäktiga Karolinen som byggts upp på 70-talet då statliga myndigheter och verk utlokalisades från Stockholmsområdet. Min tjänst var placerad i den stora Förrådsavdelningens Redovisningsbyrå. Nu vidtog ett stort arbete med att resa runt, utbilda och förklara Krigs-Tors fördelar. I systemet kunde man beräkna åtgången av förnödenheter t ex ammunition per dygn hos våra förband vid strid mot en stormaktsmotståndare. Man kunde också se i systemet var förnödenheterna fanns och vilka resurser, som behövdes för att transportera fram dessa. "Kunderna" i systemet var Förvarsstaben, de tre försvarsgrensstaberna, samtliga milostaber och milomaterieförvaltningar. Arbetet genererade också en hel del dialoger med civila företag, sk K-företag, som i händelse av mobilisering och krig enligt avtal skulle ställa om den civila produktionen till förnödenhetsproduktion för försvaret.

Vintern 1985-1986 inträffade åter en oplane-rad händelse. Intendenten vid F 17 i Kallinge skulle få tjänsten som chef intendenturförvaltningen i Karlskrona, så nu behövdes en ny intendent på F 17. Jag fick erbjudande om jobbet. Intendentkårstaben hade klart för sig att jag hade min familj sedan flera år i Ronneby och nu höll på med pendling till Karlstad och hade dessförinnan veckopendlat till Kristianstad och dagpendlat till Karlskrona. De bedömde väl att jag hade kompetensen för tjänsten och ansåg att jag ställt upp tillräckligt för arbetsgivaren? Naturligtvis accepterade jag erbjudandet. Nu skulle jag få erfarenhet av den tredje försvarsgrenen!

F 17. Kallinge

Den 1 april 1986 tillträdde jag tjänsten som Flottiljintendent och Chef Intendents- och Fastighetsenheten (CI). Det var som att komma in i en ny värld. Bara det att slippa pendlandet, men framförallt den intressanta och breda arbetsuppgiften jag nu fått att ta

mig an. Enhetens övergripande uppgift var att serva hela flottiljen och dess krigsförband med förrådsverksamhet, (utom den flygplansspecifika), förplägnadsverksamhet, lokalvård, fastighetsdrift och fastighetsförvaltning av all mark, byggnader och lokaler.



CFV, General Lars-Erik Englund inspekterar mobförrådet med AK50r.

Jag hade som tur var förmånen att ha duktiga medarbetare och av dessa lärde jag mig mitt verksamhetsområde relativt fort. Jag märkte ganska snabbt att denna ”yngsta försvarsgren” har ett modernare synsätt än både armén och marinen, när det gäller umgängesformerna och sättet att praktiskt lösa arbetsuppgifter. Kanske var det så att ”Historiens vingslag” saknades, om man skall vitsa till det!

En för mig ytterligare nyhet var den stora samarbets- och kontaktyta som jag i egenskap av representant för flottiljen fick på det lokala planet mot länsstyrelsen, Ronneby kommun, och näringslivet. Även inom Kalmar och Kronobergs län blev mitt verksamhetsfält med företags- och myndighetskontakter stort när det gällde förvaltningen och utvecklingen av krigsbaserna i Uråsa, Hultsfred och Kosta.

Ett bestående minne är den mängden av ny-, om- och tillbyggnadsverksamhet som skedde kontinuerligt inom flottiljen och dess baser. Som regel var dessa också förknippade med mycket ny möbelanskaffning. En nyhet för mig, eftersom man i armén och marinen var betydligt restriktivare med nya möbler!

Det skulle behövas åtskilligt spaltutrymme för att berätta om 11 år som flottiljintendent men några projekt, som stack ut över det vardagliga, förtjänar en kort redogörelse.

För flottiljens utökade utbildningsuppdrag på markförsvarssidan saknade vi bra och tillräckligt stor närövningsterräng. Möjligen var det min armébakgrund som gav den insikt, som behövdes för att övertyga dåvarande flottiljchef och ledningsgrupp att så var fallet. Jag fick uppdraget att se över möjligheten att kommunens angränsande mark ”Hultet” skulle få nyttjas för det utökade utbildningsbehovet. Efter förhandlingar med Ronneby kommun med kommunalrådet Roland Andersson i spetsen, blev resultatet att vi 1988 med anslagspengar köpte ”Hultet” för 3.8 miljoner kronor.

I slutet av 80-talet var start- och landningsbanan i mycket bedrövligt skick. Bitar lossade ur beläggningen och utgjorde en stor säkerhetsrisk för startande och landande flygplan. Man kunde av detta skäl inte starta i rote. Efter att ha övertygat dåvarande fortifikationsförvaltningen om läget fick vi pengar för en ny banomläggning. Denna utfördes under sju sommarveckor då alla flygplanrörelser på Kallinge var omöjliga. Våra Viggendivisioner var ombaserade under ombyggnadstiden. Huvudentreprenören räknade ut att mängden asfalt, som nu lades på banan, skulle ha räckt till ett tre cm tjockt lager på nuvarande E 22 genom hela Blekinge! Den nya banan blev ett lyft för all flygverksamhet.

En mycket rolig och stimulerande arbetsuppgift tillkom, när jag omkring år 1990 blev chef för Hultsfredsbataljonen. Parollen inom försvarsmakten på den tiden var: ”Krigsförbandet i centrum!”

Vi var ett entusiastiskt gäng som jobbade med basens utveckling till en ”Minibas -90!” Det lyckades till viss del. Efter genomförd KFÖ 1994, då vi med egna resurser bl a byggde permanent fortifikatoriskt skydd för vårt eget basluftvärn, fick vi en ny planering mot Bas 90 utbyggnad genomförd. En försökshangar liknande en mindre glob i glasfiber för Viggen och JAS 39 sattes upp på basen. Tyvärr brann den ner, troligen förorsakat av någon svetsloppa i samband med arbete. Som alla vet blev det ju också en drastisk minskning av försvarsorganisationen och 1997 avvecklades Hultsfredsbasen.



MB Syd, Generallöjtnant Wiktorin hälsar på bataljonschefen under KFÖ.

Efter att jag i mitten av 90-talet blivit erbjuden en tjänst i Högkvarteret, som jag efter moget övervägande tackade nej till, visade det sig att jag återigen skulle bli erbjuden en tjänst, som jag denna gång inte kunde motstå. Den 1 april 1997 tillträdde jag befattningen som stabschef, tillika ställföreträdande flottiljchef vid Blekinge flygflottilj. Mycket skulle kunna berättas om den omtumlande verksamhet i stort som nu drabbade försvaret med kostnadsbesparingar och förbandsnedläggningar.

Jag uppehåller mig vid det som överskuggade allt annat och drabbade oss: "HOTET OM NEDLÄGGNING!"

På olika vägar var vi ett fåtal personer som i våra "kontaktnät" på goda grunder drog slutsatsen, att F 17 inte skulle överleva försvarsbeslutet 2000. F 17 som vi upplevt som ett "säkert flygvapenförband" planerades nu sannolikt läggas ner av skäl, som inte överensstämde med vår uppfattning. Någon form av lobbyism upplevde vi också vara riktad mot oss. Vi bestämde oss för att göra kraftfullt motstånd och ta strid för vår flottilj! Strategin blev att vi skulle genom information ge riksdagens ledamöter en klar och adekvat bild av flottiljens produktionsförutsättningar. Särskilt fokus skulle läggas på försvarsberedningens och försvarsutskottets ledamöter. Vi skulle inte blanda oss i det ordkrig med osakliga beskyllningar som nu blossat upp inom flygvapnet men med kraft skulle vi sakligt bemöta eventuella "påhopp!"

Vi skulle hålla försvarsledningen orienterad om vad vi gjorde.

Det blev en intensiv tid med åtskilliga besök av riksdagsledamöter och beslutsfattare, som vi bjöd in till flottiljen. Hela förbandet var, som jag upplevde det vässat till tänderna med flottiljföreträdare, som uppvisade sakliga argument i samband med olika föredragningar av flottiljverksamheten.

I stabsarbetet var flottiljchefen "testpiloten" som styrde färden i stort och vi övriga kontrollerade "navigeringsresultatet" genom våra kontaktnät. Ibland fick man gasa och ibland gällde det att landa ner en stund för tankning och att vässa argumenten eller skapa nya. Mitt stora dåvarande kontaktnät kom nu väl till pass!

Det kändes som en stor seger, när jag några dagar före min beviljade Särskild Pension med Beredskapskontrakt (SPB), vid 58 års ålder, fick åhöra resultatet av försvarsbeslutet - F 17 blir kvar.



C F17, Öv Lennart Pettersson och övlt Falk glada efter beslutet.

Livgrenadjären som startade sin resa som 19-åring på I 3 i Örebro 1961, kunde nu avsluta sin militära bana som flygvapenofficer vid F17 och dessutom med det segrande laget! Jag var redo för pensionärlivet!

Christer Falk

Bilder: Flottiljfotograf Gösta Bolander och Falks album.

Bränsletrubbel i Lansen



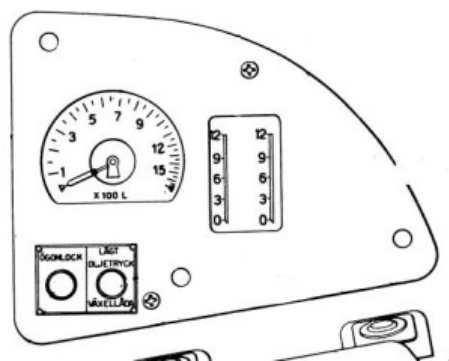
A 32 Lansen med extratank, som kan ses som en "bulle" under kroppen.

Här följer en berättelse om trubbel med bränslesystemet, som väl konstruktören inte kunde vara helt nöjd med. Det bestod av ett femtontal tankar i vingarna, fyra huvudtanker i kroppen bakom kabin samt en extratank i en "bulle" mitt under flygkroppen. Den var inte fällbar. Det är därför oegentligt att kalla den för fälltank vilket man hör då och då.

Bränslesystemet

Totalt rymde systemet 4 100 liter. Tankarna var integrerade i ett komplicerat system med pumpar och ledningar. En lågtrycksdel transporterade och fördelade bränslet mellan tankarna i systemet och en högtrycksdel försåg motor och EBK med bränsle av rätt tryck. Till detta kom så ett bränslemätsystem som ofta orsakade problem. Det var delat i två enheter. Den ena delen bestod av ett tudelat instrument av termometertyp som visade aktuell volym i vingtankarna och extratanken. Den andra enheten var ett konventionellt visarinstrument för kroppstankarna.

Under flygning skulle tankarna tömmas i en sekvens där extratanken var först, därefter vingtankarna och sist kroppstankarna. Detta kunde inte påverkas av besättningen. Ofta inträffade snedtömning som kunde vara störande vid landning i sämre väder.



Överst längst till höger på instrumentbrädan satt bränslemätarna. Den runda klockan visar bränslevolymer i kroppstankarna, totalt 1 700 liter. De två mätarna till höger visar bränslevolymer i vingtankarna och extratanken, totalt 2 400 liter varav 600 liter i extratanken under kroppen.

Flygningen

Sommaren 1959 skulle divisionen QBlå vid midsommartid ombasera till Övre Norrland

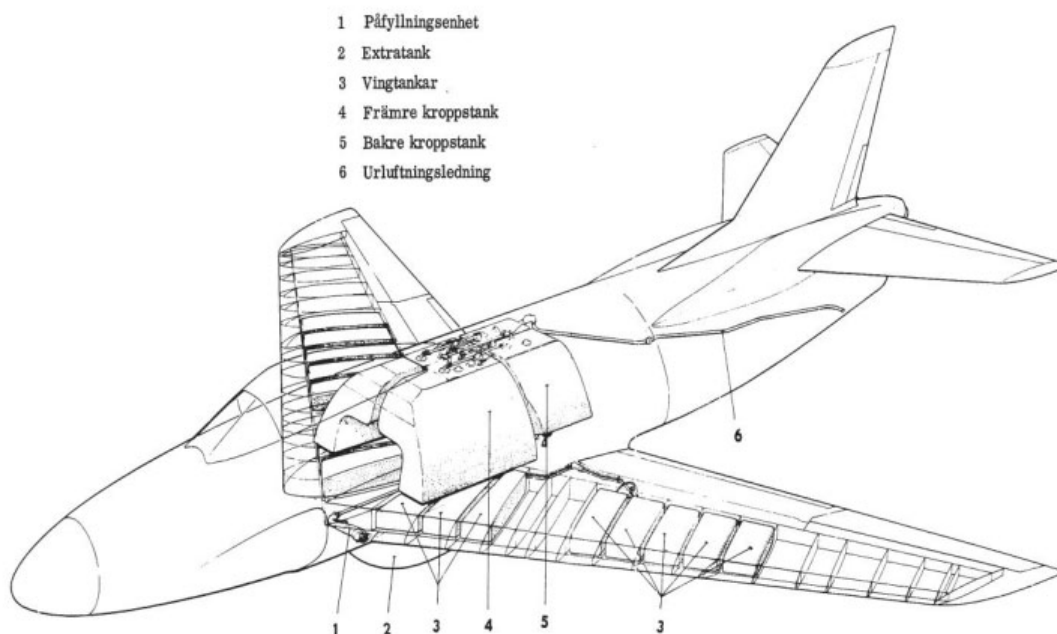
för att delta i E1 årligen återkommande flygning "RAIDEN" och basera på F21 Kallax. Starten från F17 och stigningen upp till marschhöjd var odramatisk – fina vädret och ett rent nöje att njuta av ett sommarfagert fosterland.

I höjd med Uppsala upptäckte vi, nr åtta i divisionen, att vi inte fick upp bränsle från extratanken eftersom kroppstankarna började tömmas alldeles för tidigt. Vi saknade därmed 600 liter vilket betydde understigen reserv vid landning på F21.

Både föraren och jag var då elever under GFSU (Grundläggande FlygSlagsUtbildning). Vårt beslut, som godkändes av divisionschefen, blev att landa på F15 i Söderhamn som vid denna tidpunkt opererade tre divisioner A 32A. När vid hade landat presenterades problemet för en tekniker som knackade med skruvmejselskaftet på en ventil som skulle släppa in luft i extratanken. Den hade hängt sig, kanske frusit och förhindrade därmed tömning av tanken. Efter tankning drog vi så enskilt på låg höjd norrut till land-

ning på F21 där vi enligt rutin skrev anmärkning i loggboken. Första passet i övningen avsåg individuell terrängkännedom. Enskild start gjordes med några minuters separation och flygning på bekväm höjd och distans-ekonomisk fart nordväst ut till en brytpunkt strax norr om Riksgränsen i flödande midnattssol och mitt i natten. Vissa utmärkande terrängformationer skulle passeras på vägen. Navigationsberäkningarna visade på en landningsreserv med 600 liter, vilket var lika med extratankens volym.

Uppe vid norska gränsen, så långt bort från basen som möjligt, upptäckte vi samma fel som hänt oss under ombaseringen tidigare på dagen. Huvudtankarna började tömmas mycket tidigare än de skulle. Extratanken släppte alltså inte ifrån sig bränsle. Det var ingen angenäm situation för två GFSU-elever - närmare bestämt ett akut nödläge. Vi skulle i bästa fall tvingas landa utan några som helst marginaler, om vi överhuvudtaget nådde F21. Första åtgärden – stig och sväng vänster till kontrakurs.



Bränsletankarna på A 32A Lansen. Extratanken rymmer 600 liter, vingtankarna 1800 liter, kroppstankarna 1700 liter. Teckning från beskrivning A 32A.

Fram med handboken och tabellerna för att beräkna max distansekonomisk höjd att stiga till med hänsyn till avståndet till basen. Under stigningen fick vi så småningom kontakt med divisionschefen som låg ca 20 mil före oss i spåret. Hans navigatör, en av lärarna på divisionen, konfirmerade mina beräkningar. Vi skulle inte med rimlig säkerhet kunna fullfölja enligt plan. Stigning till maximal ekonomisk höjd var ett måste. Resonemanget gick därefter ut på att hitta reservmöjligheter.

Vi övervägde ett tag att landa i Kiruna som dock inte hade någon personal som kunde serva A 32A och flygplatsen var dessutom stängd för dagen. Nästa chans var Vidsele, som visserligen låg på färdlinjen, men var obe-mannad mitt i natten. Samma sak visade det sig vara med krigsbasen, fält 32, vid Heden väster om Boden.



Artikelförfattaren "på jobbet" i baksitsen på A 32A Lansen.

Beslutet blev att fortsätta för en rakbaneland-ning på F21 bana 14. Vi angjorde grundlinjen – QFU – på ca 8000 meters höjd omkring 15 mil nordväst om F21. Vi behöll höjden så länge som krävdes för en säker bedömnings-landning om motorn skulle stanna och vi landade slutligen lyckligt med snustorra tankar – så när som en full extratank.

Reflektion

Min reflektion i dag med distans till händelsen är att det märkligt nog inte väckte någon uppståndelse vad jag kan minnas. En förnyad anmärkning borde väl ha resulterat i

en utredning. Vi i besättningen förhörde inte och om en teknisk utredning gjordes så minns jag inte att vi fick ta del av den. Vi kunde ju i värsta fall ha tappat ett flygplan och riskerat livet på en besättning.

Torbjörn Junhov

Foto:
Torbjörn Junhov
SAAB

Artikeln har tidigare varit införd i Svensk Flyghistorisk Tidskrift.

Torbjörn Junhov var en av åtta i den första direktrekryterade gruppen flygnavigatörer som kom till F17, divisionen Qvintus Blå våren 1958. Som alternativ till den civilanställningsutbildning som erbjöds fältflygare och flygnavigatörer sökte Junhov Försvarets läroverksamhet F20 och blev antagen 1960 för att sedan ta officersexamen 1964. Under de studielediga sommarmånaderna gick han kurser på F2, Hägernäs, för att bli radarjaktledare.

Han placerades på F21 i striltjänst med tjänstgöring i luftförsvarscentralen i Boden fram till 1968, därefter följde Militärhögskolans Allmänna kurs och senare den tvååriga Högre stabskursen. Efter detta blev det placering på Försvarsstabens studieavdelning fram till 1978 då han kom "hem" till Jämtland och luftoperativa avdelningen på Milostab NN i Östersund.

Mellan åren 1982 till 1985 var han baschef på F4. Sedan följde tre år på Militärhögskolan som huvudlärare i strategi och därefter återigen till Östersund och som operations-ledare på milostaben till dess nedläggning 1992.

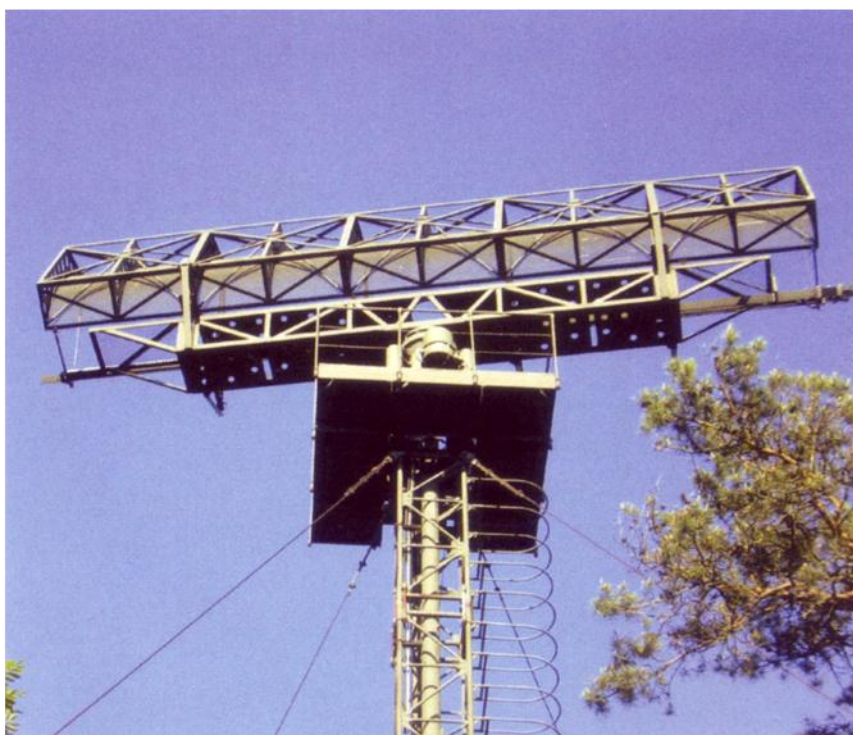
Sedan var han med om att avveckla Civilbefälhavarens kansli i Nedre Norrland och därefter åter som lärare på Försvars-högskolan och på MHS Managementinstitution i Östersund fram till pensionen 1997.

I dag är Torbjörn 75 år och bor i Östersund.

Redaktionen

Redigering: Gunnar Mossberg

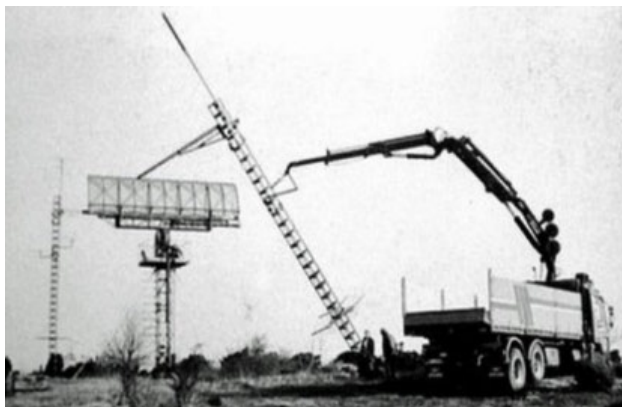
Marinens kustspaningsradar - KSRR



Ksrr 558, Aspö radarantenn PS-23

Utan Spaning – Ingen Aning

Under 1900-talets första hälft bestod sensorerna främst av det mänskliga ögat. Till hjälp hade man kikare, strålkastare och lysammunition för spaning efter fiendliga fartyg. Vid dåligt väder, kyla, mörker eller dålig dagsform hos personerna som bedrev spaningen nedgick givetvis förmågan att upptäcka och verka mot mål. Förmågan att agera mot kränkningar var i och med detta nedsatt.



Mastresning modell äldre

Radarm kommer in

De första radarstationerna kom i slutet av andra världskriget. De kallades då eko-radiostationer.

De första kustradarstationerna i Sverige hade benämningen PS-23. Den vanligaste benämningen var Kustspaningsradar, Ksrr.

1952 började utbyggnaden av Ksrr på Gotland. Den första blev Ksrr 402. Anläggningarna fortifierades i urberget. Radarantennen anslöts från markytan med vågledare. Den låga placeringen av antennen gav dåligt resultat så man var tvungen att höja antennen med mastkonstruktioner med höjder upp till 25 meter. Själva antennen modifierades också så att både yt- eller luftspaningsuppgifter kunde lösas (lobväxling).



Trappan ned till urberget

Fortifikation och teknik

Det byggdes stridsvärn samt luftvärns-
pjäser runt anläggningen vilket gjorde att
stationerna blev stora. Efterhand byggdes
skenanläggningar i anslutning till varje
station, det infördes signalspanings- och
störskyddsutrustning. Införandet av pek-
symbolöverföring (psö) gjorde att radar-
informationen kunde pekas ut för mål-
observatör i strilcentralen.



*Teoretisk täckningskarta ksrr. Här valdes
"radarglipa" vid Ölands Mitt till förmån för
Ölands Södra och Ölands Norra för kontroll av
fartygs infart i Kalmarsund.*

Radarstationerna som användes för
kustspaning benämndes PS-23, och var i
grunden samma radarstation som PS-14,
vilken ingick i flygvapnets radarstation
PJ-21. Eftersom ytspaning av naturen inte
kräver någon höjdangivelse, ingick
naturligt nog ingen höjdradar i systemen.

Radarstation PS-23 använde samma
svenskutvecklade radarantenn som PS-14.
(Sändarens effekt var på 500 kW med 10
cm våglängd, pulsfrekvensen var 500 Hz.
Räckvidden var 200 kilometer, varav 60
km på lägsta höjd.

Ursprungligen användes en gruppering
motsvarande PS-14:s roterande mastan-
läggning, där mast och antenn var fast
monterade, men radarutrustningen var
monterad i vagnar som parkerades i
närheten, eventuellt i någon form av skydd.
Senare kom fortifierade uppställnings-

platser för vagnarna att anläggas. Ytter-
ligare senare kom utrustningen att bli fast
monterad i fortifierade anläggningar i
närheten av mast och antenn.

Presentationsutrustningen, PPI 802, var
svensktillverkad vid Standard Radio i
Järfälla.



Taktikrum med presentationsutrustning

Kustspaningsradarn kompletterades på
vissa håll med närspaningsradar, mindre
radarstationer för övervakning av närom-
rådet.



Transparent sjöplottavla i taktikrum

Taktiskt utnyttjande

Ksrr bemannades av flottans personal som
talrapporterade radarinformation till
sjöstridsledningscentral för sjöoperativ
ledning.

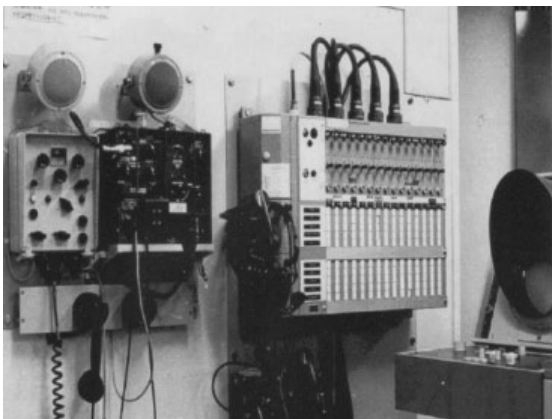
Kustspaningsradarstationerna kunde givet-
vis även se flygföretag, även om de inte
kunde höjdbestämma dem. Främmande
flygföretag rapporterades till närliggande
luftförvarscentral.

Flygvapnets utnyttjande av Ksrr.

Stril – Samband

Eftersom det gavs möjlighet att växla radarloberna kunde man utföra både yt- och luftspaning. Innan den tekniken med peksymbol infördes rapporterades luftlägesinformationen muntligt via tråd- eller radiolänkförbindelse till flygvapnets luftförsvarscentral eller radargruppcentral. Rapporteringen genomfördes av flygvapenpersonal, värnpliktiga luftobservatörer som bemannade stationen vid incidentberedskap, övningar mm.

Vid övningar med ”låg strilnivå” (ordinarie stationer utslagna) kunde även en radarjaktledare (Rrjal) placeras på stationen och genomföra talstridsledning av eget flyg.



Trafikkopplare och UK-radio Ra 800 med förvalt samband

Radiokontakten med flygplanen vilka låg i patrullbana i havsbandet för omedelbar insats genomfördes med den lokala marina UK-radion Ra 800. Även här var direktkontakt etablerad via tråd- eller länkförbindelse med ansvarig Chefsradarjaktledare (Crrjal)

Sammanställt av *Mats Svensson*

med stöd av Bernt Törnell/Alf Kling (Kalla Krigets Luftförsvär), rostbloggen.se och tjelvar.se

Modernisering av radarstationen.

Den sista Ksrr/PS 23 uttrangerades 1976, efter 25 års tjänst. Under 1960-talet byggdes PS 15-systemet ut och ersatte Ksrr. Även denna användes för både ytspaning och luftbevakning.



Spaningsradar PS 15

Ksrr-stationer

Aspö (Fåret), Lister (Alkan), Ölands Norra Udde (Norsen), Ölands Södra Udde (Biet), Sandhammaren (Bromsen)

Brämön, Bungenäs, Edskön, Falsterbo, Gotska Sandön, Hemsö, Hoburgen, Hornslandet, Holmögadd, Huvudskär, Häradsöskär, Hävringe, Kattskär, Korsö, Kullen, Käsö, Landsort, Marstrand, Nordkoster, Nåttarö, Roten, Smögen, Stora Karlsö, Vaddö, Örskär,

Ksrr i Baltikum



Säkerhetsarbetet och biståndet till de Baltiska staterna, åren 1993-97, resulterade i leverans och uppförande av tre stationer PS-239 i Lettland och två i Litauen. Sverige deltog även i anskaffande av fem Racal-Decca radarstationer i Estland.

Reservflygkåren och F17



SK 16A med bombfällningsbalk.

Spaningsresurserna under 1950 var inte i nivå med de behov som ansågs finnas i ett skarpt läge. Därför bildades reservflygkåren som skulle kunna kallas in och genomföra olika spaningsuppdrag. De skulle spridas ut på flera av flottiljerna. Den flygplanstyp som skulle användas var skol- och sambandflygplanet Sk 16A.

Spaningsflyget

Spaningsflyget kom ofta i sista hand vid materielanskaffning under krigsåren och spaningsflottiljerna F 2, F 3 och F 11 fick länge operera med de föråldrade typerna S 5, S 6 och B 3. Bombflygplanet B 3 fick

rycka in som fjärrspaningsplan, eftersom ingen av de typer som beställdes runt tiden för krigsutbrottet kunde levereras. Inte förän flera år senare kom S 17B och S 16 Caproni i tjänst.



B 3 användes som fjärrspaningsflygplan.



Caproni S 16

Omorganisation

Enligt riksdagsbeslut 1948 skulle spaningsflyget i fortsättningen i krigsläge bestå av tio divisioner. Dessutom skulle en så kallad reservflygkår sättas upp från och med den 1 juli med lätt beväpnade flygplan av typ Sk 16, vilka skulle kunna utföra vissa enklare spaningsuppgifter.

Chefen för flygvapnet gav F 16 i Uppsala i uppdrag att tillsammans med F 20 organisera reservflygkåren med början den 1 juli 1948. Förslag till detta hade framkommit några år tidigare.

Reservflygkåren existerade i princip inte i fred utan skulle sättas upp i händelse av krig. Dess uppgift var kustövervakning och ubåtsjakt. Under den ljusa delen av dygnet skulle spaningsgrupperna bedriva fri spaning och väpnad ubåtsjakt inom 30 km från kusten. De kunde också i undantagsfall insättas i konvojskydd och i flygräddningen.

Spaningsgrupper

Var och en av de sju spaningsgrupperna bestod av åtta flygförare och åtta spanare. Förarna var i huvudsak före detta fältflygare och värnpliktiga piloter. Vid mobilisering skulle de inkallas till F 16 för att utrustas och utbildas och först därefter kunde de flyga ut sina Sk 16-plan till respektive grupps krigsbas. Markpersonalen utgjordes i huvudsak av värnpliktiga.

Varje spaningsgrupp skulle tilldelades åtta Sk 16A och reservflygkårens totala behov blev 70 flygplan, 56 plus 14 i reserv (ersättningsbehovet), vilka skulle tas från olika flottiljer, främst F 5 och F 20.

Under de första tre dygnen efter mobilisering skulle dessa flygplan flygas till F 16, bland annat för att förses med utrustning för bombfällning och raketskjutning, för att sedan spridas ut till spaningsgruppernas baser. Systemet innebar att spaningsgrupperna vid mobilisering skulle komma att upprättas successivt, allt eftersom personal och flygplan kom på plats.

Spaningsgrupperna numrerades först 1. - 7. reservflyggruppen. Detta ändrades efter

en kort tid till 101.-107. spaningsgruppen, och lydde i krig under cheferna för 1. - 6. spaningsdivisionerna, varvid 5. spaningsdivisionen ansvarade för två spaningsgrupper, nr 105 och 106.

Den 6. spaningsdivisionen och 107. spaningsgruppen lydde i vissa fall under Chefen för 5. flygeskadern, C E5 (som endast sattes upp i krig), medan de andra lydde under C E4.

Från och med den 1 november 1948 var spaningsflygets krigsdivisioner numrerade i löpande följd, 11. - 20. spaningsdivisionen, och ansvaret för tre av de fem divisioner som tidigare satts upp av F 3 flyttades till F11.

Divisionerna skulle utgångsbaseras på västkusten (Säve och Trollhättan), i Skåne och Blekinge (Ljungbyhed och Kallinge), på Östkusten (Kalmar, Skavsta och fält 14 Tierp) och i norra Sverige (Söderhamn, Nordmaling, Boden, fält 18 Hällnäs och fält 31 Unbyn).

Sjöbaserade spaningsdivisioner som skulle betjäna marinen skulle baseras på sjön Tvären i närheten av Oxelösund och i Västervik (sjöflygbasen Luzerna).

Spaningsförbanden på F17

Spaningsförbandens numrering för F17 och utgångsgruppering från och med 1 november 1948 var; 15. sdiv, Kallinge, alternativt fält 31 Unbyn (2/F 3). 15. sdiv skulle från 1 maj 1950 baseras på F 17 Kallinge i alt II S och på fält 31 Unbyn eller Kallax i alt II N. Reservflygkårens spaningsgrupp 103. sgrp, skulle grupperas på F17 Kallinge.

Ny utredning av Reservflygkåren

I juni 1956 genomfördes inom E4 en ny utredning om reservflygkårens organisation. Eftersom utbildningen i stor utsträckning var frivillig blev personalens utbildningsnivå med tiden mycket varierande. De 32 förare som utbildats för reservflygkåren 1953-55 ansågs efter kort inflygning på Sk 16 kunna sättas in direkt i en spaningsgrupp och de 12 som slutat i flygvapnet eller hade trafikflygarcertifikat

förutsattes också vara disponibla för omedelbart insats, men måste få utbildning i bombfällning, raketskjutning och spaning med Sk 16. Övriga förare krävde mer utbildning innan de kunde sättas i tjänst i en spaningsgrupp.

Mobilisering

Vid mobilisering skulle personalen inkallas till F 16 för att utrustas och utbildas och

ningen av personal och materiel till F 16 slopades. Den utbildning som behövdes skulle i stället skötas av den spaningsdivision som respektive grupp lydde under. Detta system medförde också att flygplanen kunde tillföras grupperna direkt utan att först ta omvägen via F16. 101.- 107. spaningsgrupperna skulle därför i fortsättningen komma att mobiliseras av F 9, F 5, F 17, F 11, F 15, F 21 respektive F 16.



först därefter kunde de flyga ut sina Sk 16-plan till respektive grupps baser. Utbildningsläget för spanarna var sämre än för förarna och av dem var det bara åtta som fått någon träning i reservflygkåren överhuvudtaget. Sommaren 1956 fanns 67, med raketställ och bombfällningsanordningar utrustade, Sk 16A vilka var fördelade på F 5, F 20, F 3, F 8, F 9, F 13 och F 18.

Krav på snabbare mobilisering av spaningsförbanden gjorde att reservflygkårens organisation måste göras om. Spaningsgruppernas ubåtsjaktuppgift ansågs nämligen speciellt betydelsefull i ett initialt skede innan kustförsvaret hunnit organiseras. C E4 föreslog en ny organisation som innebar att den planerade sammandrag-

En SK 16A försedd med bomber.

Spaningsutredning 1958

Hösten 1958 lades en ny stor utredning av spaningsflyget fram, "Spaningsutredningen 1958". För att kunna möta nya krav på rörlighet, uthållighet, samverkan och snabb rapportering föreslogs återigen övergång till helt ny organisation. På grund av gruppering på endast sex baser ansågs den bara några år gamla krigsorganisationen vara för sårbar och divisionerna var bundna till stora spaningsstabers som det tog lång tid att ombasera.

Enligt gällande filosofi var varje division utrustad med både S 29C och S 18A för att man skulle kunna klara olika typer av upp-

drag, exempelvis foto- och radarspaning. Det var divisionschefen som avgjorde vilken flygplanstyp som skulle sättas in för varje uppdrag. Detta förhållande, samt det faktum att de fem fredsdivisionerna skulle kunna sätta upp sex divisioner i krig, komplicerade verksamheten vid mobilisering.

Spaningsstab

För att öka rörligheten föreslogs nu fem separata spaningsstab som skulle samlokaliseras med luftförsvarscentralerna (Lfc). Staberna skulle inte som tidigare vara knutna till en viss division, utan skulle leda de spaningsförband som för tillfället var baserade inom deras geografiska ansvarsområden.

Vidare föreslogs utökning av antalet förband till åtta spaningsdivisioner och två sambandsflygdivisioner med omkring tio besättningar vardera, vilka skulle spridas på tio ordinarie baser (O-baser) och fem tillfälliga baser (T-baser).

Endast en flygplanstyp

En annan revolutionerande förändring var att varje division skulle utrustas med endast en flygplanstyp, antingen S 29C eller S 32C, varför olika typer av uppdrag skulle komma att utföras av olika divisioner.

Omkring 70 stycken S 29C skulle fördelas på sex divisioner och 45 stycken S 32C på fyra divisioner med vardera 11-12 flygplan (åtta fpl plus ersättnings- och över synsreserv). Varje division skulle också ha två sambandsflygplan.

De nya spaningsstaberna skulle flytta in i respektive lfc (S1, S2, O2, O3 och ÖN3) och basförbandens organisation måste anpassas till den nya divisionsstrukturen. Varje fredsdivision, fyra vid F 11 (1., 2., 3., 5.) och en vid F 21 (6.), skulle i krig komma att sätta upp två divisioner, samt förse två O-baser med teknisk personal. De skulle också sätta upp tre fototroppar vardera.

Följande utgångsbasering föreslogs (provisorisk numrering):

11. div S 32 F 17 Ronneby
12. div S 32 (P g a brist på flygförare inte organiserad förrän tidigast 1961)
21. div S 29 F 5 Ljungbyhed
22. div S 29 F 21 Kallax
31. div S 29 Kungsängen
32. div S 29 F 15 Söderhamn
51. div S 32 F 11 Nyköping
52. div S 32 Fält 14 Tierp
61. div S 29 Fält 42 Vidzel
62. div S 29 (P g a brist på flygförare inte organiserad förrän tidigast 1961)

På krigsbaserna skulle uppställningsplatser av flygplanen eftersträvas ske, 4-6 km från fältet och på O-baserna skulle finnas uppställningsplatser för 11-12 flygplan. För att förbereda personal vid F 21 att i krig leda och betjäna även S 32-förband föreslogs att fem stycken S 32 (ersättningsflygplan som inte var krigsplacerade vid F 11:s divisioner) skulle fredsplaceras vid F 21.

Den fredsmässiga fördelningen av flygplan föreslogs bli (siffrorna inom parentes avser tiden intill dess att F 21 kunde mobilisera två krigsdivisioner): F 11: 46 (54) stycken S 29 och 40 stycken S 32, F 21: 23 (15) stycken S 29 och stycken S 32.



S 29 Tunnan



S 32 Lansen

Varvet runt

I mars 1959 meddelade CFV att Spaningsutredningens förslag skulle genomföras provisoriskt från 1 maj och definitivt från och med 1 oktober 1959. Nu bestämdes också att S 18A skulle utgå helt ur organisationen i maj.

Fredsplaceringen av flygplan blev: 45 stycken S 29 och 45 stycken S 32 vid F11, samt 23 stycken S 29 vid F 21. Fem S 32 skulle dock utlånas till F 21 intill dess att F 21 tillfördes J 32B. Detta förutsatte att ett antal S 29 ställdes upp på annan plats (F 5) på grund av hangarbrist på Kallax. S14 försvann ur organisationen 1960. Spaningsstaberna skulle flytta in i respektive Lfc så snart teleförbindelser och lokaler så medgav.

Basering på F17

Utgångsbaseringen fastställdes till en S 29-division och en S 32-division på F 5 Ljungbyhed, en S 32-division och en Sk 16

spaningsgrupp på F 17 Ronneby, en S 29-division och en S 32-division på F 11 Nyköping, en S 29-division på F 15 Söderhamn och två S 29-divisioner på baser i övre Norrland.

Som så ofta blir fallet när det gäller omorganisationer hade man alltså vid det laget nått varvet runt och var tillbaka till exakt samma organisation av de flygande förbanden med tio spaningsdivisioner och sju spaningsgrupper som man hade börjat med 1948!

Avvecklingen av Sk 16A i Reservflygkåren inleddes 1967 och utgick ur Flygvapnets krigsorganisation den 1 juli 1969.

Bearbetat av *Bengt A Andersson*

Källor: Lennart Andersson som främst använt Flygstabens hemliga arkiv, Central-expeditionen, Krigsarkivet.

F17, JAS 39A, 39178 till Thailand



JAS 39A från F17 på Thailands Flygvapen Museum.

Sverige har via FMV skänkt ett tomt Gripenflygplan till Thailands flygvapenmuseum där det ställs ut med ursprunglig svensk märkning på ena sidan och en fiktiv thailändsk märkning på andra sidan.

JAS 39 Gripen till Thailändskt museum

Inför det Kungliga Thailändska flygvapnets 100 år jubileum, 2012, skänkte FMV skrovet till JAS 39A, 39178 till Thailändska Flygvapnets Museum i Don Mueang utanför Bangkok.

Planet har tillhört F10 i Ängelholm och F17 i Kallinge och har genomfört 1139 uppdrag. Generalmajor Micael Bydén var med vid överlämnandet i mars, 2012, då även flygplanets loggbok överlämnades.

JAS 39A, 39178, är märkt svenskt, 178 på höger sida och thailändskt, 70100 på den vänstra sidan.

The Royal Thai Air force

Det Kungliga Thailändska Flygvapnet bildades redan 1913 som ett av de första i Asien. I dagens flygvapen är jaktplanen av typ F-16 och Gripen C/D. Gripenflygplanen ersätter ett antal F-5 Freedom Fighter.

Den 11 september 2013 kunde följande

läsas i Bangkok Post: De tre sist levererade Gripen flygplanen är nu i tjänst på Wing 7 i Surat Thani. De var de sista i leveransen av 12 Gripen C/D flygplan beställda 2008. Leveransen blev en dag försenad efter att ett flygplan träffats av blixten över Indien. The Royal Thai Air Force, RTAF överväger att köpa ytterligare sex Gripenflygplan enligt chefen för RTAF, men kostnaden är hög och måste lösas genom någon form av bytesavtal, med gummi, ris eller kyckling. Talet hölls efter en flygning till Wing 7 i Surat Thani där Gripenflygplanen är stationerade.

Gripen systemet med 12 Gripen C/D, två Saab 340 AEW och ett Saab 340 transportflygplan kommer att vara i full tjänst i april 2014.

Bengt A Andersson

Foto Martin Lennartsson

FÖRENINGSSIDORNA

HERBERT LINDBLOM & MATS SVENSSON

Vårens resa till Berlin

Tidigt på torsdagens morgon den 23 maj antrade över 50 veteraner bussen på olika platser i Blekinge för en tredagars tur till Berlin. Med yrvakna tillrop satte vi oss tillrätta i den utomordentligt sköna Balderbussen från Jämsjö. Bussen tog oss söderut via Öresundsbron från Malmö till Köpenhamn och vidare till färjan i Gedser.



Alla har fått plats. Resan kan börja – nu kör vi.

Under överfärden till Rostock hann vi både stilla vår hunger och handla ”godis” i butiken. Efter några timmars resa i Tyskland angjorde vi Berlin och la till vid Hotel Metropolitan. Hotellet är beläget i den västra delen av Berlin, nära Kurfürstendamm. Något reströtta men förväntansfulla vankades gemensam middag.



Brandenburger Tor en regnig lördag.

Fredagen ägnades åt rundresa genom Berlin under ledning av vår trevliga guide Eva. Vill man få en uppfattning om vilken

fantastisk stad Berlin är, är denna rundtur ett måste. Berlin präglas av krigshistoria, därav stadens två ansikten. Den västra delen med varuhus som KaDeWe (Kaufhaus Des Western) och de fina restaurangerna. Den östra delen, Mitte, med Alexanderplatz, Brandenburger Tor, Checkpoint Charlie, shopping på Friedrichstrasse. Och så muren förstås. För att inte tala om alla fantastiska byggnader och paradgator.

Lördagen blev vår shoppingdag i ett regnigt Berlin. De som inte shoppade roade sig med lite av varje på egen hand. Det finns många intressanta museer och utställningar som kan tillgodose de flesta.



Tekniska Muséet var väl värt ett besök tyckte ”herrarna”.

Ett populärt mål för ”herrarna” var Tekniska Muséet. Där kunde vi bland många föremål beskåda en Fiesler Storch med svenska beteckningar från F3 Malmen. Gemensam middag avslutade dagen för dem som inte beskådade Champions League-finalen på storbild vid Brandenburger Tor. Tidig frukost på söndagen och återresa hem till Blekinge. Lite tystare i bussen på hemresan!

En mycket trevlig resa med humöret på topp hos alla. Ett tack till Ulf Alderlöf och Bo Hagertz för ett bra arrangemang.

MS

Våravslutning 2013

Fredagen den 31 maj inbjöds styrelse och föreningsfunktionärer till den sedvanliga vårlunchen som i år var på Ronneby Brunn.

En uppskattad och trevlig tradition som också ger tillfälle att, under fria former, byta erfarenheter och kläcka nya idéer. Styrelseordföranden Benny Hellström tackade för flit och färdighet och tillönskade oss alla en fin sommar.



Ett alltid lika glatt gäng önskade varandra, trevlig sommar. Foto: Herbert Lindblom

HL

C F17 halvårsgenomgång, juni 2013

Tisdag förmiddag den 4 juni inbjöds till CF17 halvårsgenomgång i matsal Sleipner. Genomgången kan också ses som kvartalsgenomgång för 2:a kvartalet med uppföljning av uppgifter och allmänt arbetsläge.

Det går bra för oss och vi har löst många uppgifter även om personalläget är ansträngt inledde C F17, som själv höll i hela genomgången.

Vi bör till 2014 anslå en personlig arbetstid på 10-15% i en "bottenplatta" för grundläggande färdigheter, som fysisk träning, administration etc.

Flygövningsverksamheten fortsätter enligt plan. Två omgångar GMU (grundläggande militärutbildning) har genomförts (Kvarn/-Linköping respektive F17). Under hösten kommer ytterligare en omgång GMU på Kvarn.

Byggnationen på F17 (Ronnebypaketet) har inte kommit igång ännu, men förväntas starta upp till hösten.

Org 13 arbetar i två staber pga viss fördröjning. Tidigare uppgifter blir tillika-uppgifter. Faktisk organisation och PRIO-organisationen (Org 13) hänger inte ihop. Vissa kvarstående problem finns även i uppdragen från HKV (PROD/INS).

Det långsiktiga förbättringsarbetet inom flottiljen går bra. SLOT-mätningarna (instrument för att mäta den psykologiska hälsan) följs upp under hösten.

Långsiktiga förbättringar omfattar bl a färre mål, obalanser i uppgifter/resurser och samarbetsformer.

F17 målsättningsarbete kopplas till centrala mål. Att binda ihop grupper av mål eftersträvas, enligt följande.

- Övergripande
- Långsiktigt
- Verksamhetsmål
- Förbättringsmål
- Produktionsmål

"Klustring" av målen



Färre målgrupper och bättre samarbetsformer eftersträvas.

Från ÖB chefsmöte i maj 2013, rapporterades att FM går mot målen, FV mycket bra, men ekonomin går över ramen, vilket är negativt.

Krigsplacering i IO14 pågår. GSS-rekryteringen går trögt, målet för 2013 är 2500. Översyn/utvecklingsbehov av GSS finns.

Enligt regeringsbeslut, RB 5, ska FM spara 500 milj på lönekostnaderna fram till 2019. Antalet tjänster kommer att reduceras. Konsekvenser, föranledda av detta, lämnas till regeringen 26 aug 2013.

Pågående personalreduceringar i KHV är eftersläpningar från hösten 2012.

Materiella behovet minskas med anledning av personalreduceringarna.

Avslutningsvis nämndes att matsalsbyggnaden Sleipner ska utvecklas till samlingsplats för garnisonens personal med bemanning en - två kvällar i veckan.



Verksamheterna i Sleipner

Tina Thörner om bilrally

Som gästföreläsare hade den världsberömda rallykartläsaren Tina Thörner bjudits in. Efter ett flygpass i JAS 39 baksits dagen innan, berättade hon sprudlande glad på äkta värmländska om sina upplevelser och erfarenheter från högersits i en rallybil.



Tina Thörner, bilrallykartläsare och världsmästare.

Tina besökte F17 redan 1983 och ville bli stridsflygare, men på den tiden dög inte

”fruntimmer” till sådant, som hon uttryckte det. Först 1992 kom den första svenska kvinnliga stridsflygaren.

Jag var alltså tvungen att välja något annat, berättade Tina. Det blev bilrally. Tävlingsinstinkten kom tydligt fram i hennes fortsatta berättelse om – min karta och min verklighet.

Det gällde att ”tänja” sig till det yttersta för att vinna. Nära döden upplevelser hade inte skrämmt men man ska känna tacksamhet då det går bra och inte kunnat påverka i en farlig situation.

Tinas erfarenheter handlade mycket om ledarskap och om sociala kontakter med människor, kulturer och religioner. Enskildas drivkraft och ett tydligt ledarskap ger framgång. Ett egenintresse i verksamheten är mest pådrivande för att skapa motivation.

HL

Flygdagen 2014

Flygvapnets huvudflygdag 2014 är förlagd till F17 och ingår i flottiljens 70-års firande.

Söndagen den 1 juni inbjuds till stor flygfest på Kallingefältet.

Under lördagen den 31 maj färdigställs arbetet med utställningar och annat och viss förträning kommer att ske. Då ges även möjligheter för garnisonsanställdas anhöriga och kamratföreningens medlemmar att göra besök. Kanske något att tänka på - bättre utrymme både trafikmässigt och på plats och flygprogrammet kommer att köras fullt ut som träning inför söndagens uppvisningar. Någon besöksmottagning från flottiljens sida är då inte anordnad utan kamratföreningen svarar själv för mottagning och information med mera. Föreningen har även uppgifter och åtaganden inom flygdagsarrangemanget, men dessa handläggs i särskild ordning och berörs inte vidare här.

Kamratföreningen avser, i sammanhanget, uppmärksamma sina 35 år som förening, men formerna för detta är ännu en öppen fråga. I planerna ingår också att ordna en

träffpunkt inom utställningsområdet, där medlemmar, veteraner och anhöriga kan mötas för en pratstund.

Försvarsmaktens kamratföreningar har sedan 2013 fått utvidgad verksamhet – att bidra till och stödja sitt förband i veteran- och anhörigfrågor. Nya matsalen Sleipner är numera F17 samlingsplats för information och verksamheter riktade till veteraner och anhöriga. I Sleipner finns också ett traditionsrum (tidigare kallat förbandsmuseum), där utställningar och bildmontage berättar om F17 och garnisonen genom åren, från 1944 och framåt.

För fortlöpande information om flygdagen hänvisas till www.f17-flygdag2014.se

Se även kamratföreningens hemsida för senaste information www.f17kamratforening.se

I vårnumret 2014, utgivning omkring 20 maj, kommer komplett flygdagsprogram.

ULF WIBERG till minne



Ulf Wiberg som nyutnämnd korporal 1953

Ulf Wiberg har avlidit den 11 augusti 2013 i en ålder av 80 år. Ulf började som volontär i flygvapnet 1950 vid FCS i Västerås och utbildade sig till flygsignalist. 1953 kom han till F17 i Kallinge och ingick i divisionernas flygtjänst på T18. Han var senare med i omskolningen till A32, som flygnavigatör.

Ulf fick utbildning vid Försvarets läroverk i Uppsala 1957-59 följt av underofficersskolan i Västerås 1959-60.

1962 genomgick han Marinens helikopterutbildning på Berga, följt av flygtjänst på Alouette II vid robotförsökscentralen i Karlsborg. Men karriärmöjligheterna, för en i grunden på F5 icke flygutbildad person, var begränsade som han uttryckte det. Ulf slutade i flygvapnet 1962 och skaffade sig flygutbildning på egen bekostnad.

Efter Aeroskolan började han inom den civila flygsektorn. Han avancerade till flygkapten och flög bl a DC-3, DC-7 och VC-9. Ulf var en mångsysslare inom flygbranschen, totalt hade han flugit drygt 100-talet flygplantyper och som pilot uppnått 20 000 flygtimmar.

Ulf har också haft anställning som flygplatschef, först på Kungsängens flygplats i Norrköping och sedan på SAAB i Linköping, där han också deltog i leveransflygningar av SAAB 340.

Under 1950-talet var Ulf engagerad i Blekinge flygklubbs verksamhet som instruktör och flyglärare. 1961 var han tjänstledig från flygvapnet för en anställning på flygskolan i Eslöv.

Som aktiv pensionär har Ulf ingått i redaktionen för *Bredåkrabladet* alltsedan uppstarten 2006. Han tycktes trivas i kretsen av gamla vapendragare och bidrog i skrivandet på ett utmärkt sätt. Hans berättelser var oftast spirituella och detaljrika. Han var också flitig och uppskattad skribent i såväl facktidskrifter som lokalpress.

Vi sörjer en god medarbetare, en stor flygentusiast och en verkligt god vän.

Herbert Lindblom

God Jul och Gott Nytt År !
tillönskas
Alla medlemmar
och
Bredåkrabladets läsare

MUSIEIFÖREMÅLSSIDAN

Bilden berättar! För att sprida kunskap om och skapa intresse för förbandshistoria avser vi i redaktionen presentera några föremål på denna sida, som har specifik F17 historia att berätta. Sidan är öppen för bidrag från läsekretsen. Skicka in en bild och berätta, på så sätt bidrar du till att berätta F17 förbandshistoria. Vi söker även medarbetare till verksamheten i F17 traditionsrum (tidigare kallat förbandsmuseum) som finns i Sleipner (nya matsalen). Möt upp - det finns mycket intressant att hämta ur gammal F17 historia.

Jetmotor typ RM 9



SK 60 första motor RM 9. Motorn är för närvarande placerad i huvudentrén vid Sleipner.

1966 togs SK 60 i bruk och var då försedd med två stycken franskdesignade jetmotorer av typ Turbomeca Aubisque. Det var en låg-bypas turbofläktmotor och där varje motor gav en dragkraft av 700 kp vid 32.500 varv/min. De blev licenstillverkade vid Svenska Flygmotor och fick den svenska benämningen RM 9. Totalt tillverkades 115 Sk 60 till flygvapnet av SAAB.

1993 uppgraderades SK 60 med bl a två Rolls Royce motorer av typ Williams FJ44. Även de licenstillverkades av Svenska Flygmotor och fick benämningen RM 15. De var tystare och framförallt starkare än sin föregångare RM 9.

Text och foto: *Gunnar Mossberg*

Värnkanon m/41



Stridsvagnstorn till stridsvagn m/41. Dessa användes till värnkanoner vid bl flygfält. Detta torn finns placerat utanför Sleipner.

Stridsvagn m/41 var en tjeckisk konstruerad 11-tons stridsvagn. Trots det pågående 2:a världskriget lyckades Sverige få möjligheten att licenstillverka stridsvagnen hos Scania Vabis i Södertälje. Totalt levererades 222 st stridsvagn m/41 mellan december 1942 till mars 1944. Stridsvagnen användes i svenska försvaret fram till slutet av 1950-talet. Därefter byggdes samtliga om till pansarbandvagnar och då blev själva stridsvagnstornen bortmonterade. Möjligheten fanns då att använda tornet till värnkanoner vid bl a krigsflygfält och flottiljflygplatser.

Vid F17 fanns fem stycken värnkanoner där två var placerade i norr och två i söder. På kullen vid gamla räddningslänken på östra sidan av banan fanns den femte värnkanonen. Som skydd för personalen fanns det SK 10:or.

Avsikten med värnkanonerna var att bekämpa luftlandssättningar och fientliga flygplan både på rullbanan och taxibanan. Beväpningen bestod av en 37 mm Boforskanon samt 6,5 eller 7,62 mm ksp. Bemanningen utgjordes av arméförband. I mitten av 1990-talet plockades kanonerna bort från fälten.