



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2014



Ur innehållet:

Flottilj i marinsamverkan

Civilflyget och F 17

Stridsledningsradar PJ 21

Bärgning av T 18B-motor

Nya tvåbefälssystemet

Pelarviggen på plats

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2014. Årgång 9.

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

Omslagsbilden visar torpedflygplan T 2 (Heinkel He 115) över skärgården. Målning av Claus Bergen, München. Tavlan finns idag i StrilS entré på LSS i Uppsala. T 2 för marinsamverkan skulle tillföras F 17 1944 och då sjöbaseras i Karlskrona, men detta verkställdes aldrig.

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 Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

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

Enklast tar du kontakt via e-post

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 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet*.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar!

En av flera viktiga händelser under våren var invigningen av "vår pelarviggen" den 24 maj. Den är placerad vid den nya rastplatsen intill E22 och väg 27. Tyvärr var inte vädret det allra bästa. Lite småregn och blåsig. Invigningen bevittnades av ett stort antal åskådare. Många av föreningens medlemmar fanns i åskådarleden. Som brukligt är vid invigningar, klipptes ett blågult band. Denna gång av kommunalrådet Roger Fredriksson och flottiljchefen vid F17, Magnus Liljegren. Naturligtvis följde också en överflygning av en rote JAS 39 Gripen. Själv fick jag också tillfälle att sprida lite information om kamratföreningens verksamhet.

Den riktigt stora händelsen under sommaren var naturligtvis flygdagen, söndagen den 1 juni. Dagen blev mycket lyckad i det fina sommarvädret. Kamratföreningens deltagande var en uppskattad utställning i H82. Mycket arbete hade lagts ner på att arrangera vårt deltagande, både från styrelsen och intresserade medlemmar. Jag vill framföra ett stort tack till alla som var med att ordna denna lyckade dag. Vårt hörn i H82 blev en uppskattad plats. Där möttes man och många historier, från sin tid på flottiljen, dryftades. Jag undrar hur många av dessa som var helt sanna.

En "smolk i bägaren" var att föreningens medlemmar inte släpptes in på området under lördagen. Vi hade fått klartecken från planeringsansvariga på F17, att det skulle vara helt i sin ordning att komma till genrepet. I nuläget

kan styrelsen inte mer än beklaga det inträffade. Vi känner djupt med er som råkade illa ut.

Den tredje stora händelsen är att F 17 fått ny flottiljchef. Från föreningens sida hälsar vi Lars Bergström välkommen och ser fram mot ett gott samarbete. Samtidigt vill vi tacka Magnus Liljegren för det fina samarbete vi haft och önska honom lycka till på den nya befattningen i HKV.

Beträffande Lars Bergström drar jag mig till minnes en liten episod som ägde rum kring sekelskiftet. Flottiljens enhetschefer var samlade i kanslihusets ordersal för genomgång. Lars var kallad för att föredra något, som jag tyvärr glömt, efter alla dessa år. Han kom väl förberedd med en bunt bilder under armen. Föredragningen genomfördes exemplariskt. Beröm från flottiljchefen. Kollegan i stolen bredvid mig viskade i mitt öra. "Den grabben måste bli överste en vacker dag och kanske till och med flottiljchef". Tänk så rätt han hade.

Jag vill passa på att slå ett slag för föreningens olika aktiviteter. Som vanligt blir det en resa till våren. Den här gången åker vi den 21 maj till Goslar i Tyskland. De här resorna är mycket uppskattade för den fina planeringen, genomförandet och de trevliga resenärerna. Antalet platser är begränsat, så om du önskar åka med, anmäl dig snarast. Information om resan har skickats ut. Vi planerar även för någon form av föredrag/information under våren. Ämne och tidpunkt är ännu inte klart. Besök gärna hemsidan, där vi försöker delge så mycket information som möjligt.

Slutligen vill jag påminna om föreningens kanske viktigaste uppgift. Vi ska kunna ge stöd till veteraner och anhöriga, som har behov av eller önskemål om detta efter deltagande i utlandsmissioner. För att lösa denna uppgift erbjuds några av oss speciell utbildning i SMKR regi.

Allra sist önskar jag alla ett gott slut på det här året och ett väldigt bra nästa år.

Benny Hellström
Styrelseordförande

RONNEBY GARNISON



F 17-vänner och kamrater i kamratföreningen!

Jag är väldigt glad, stolt och tacksam att jag fått möjligheten att bli chef för F 17, Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison. Det innebär att jag får komma hem till Blekinge igen och att jag får träffa och jobba ihop med många som jag känner sedan tidigare. Jag känner förbandet och vet vilket bra och välskött förband jag tar över. Jag vet att här finns mycket erfaren hängiven och kompetent personal. Glädjande nog har vi fått tillförsel av flera nya kompetenta medarbetare medan jag varit i Stockholm.

Jag kom själv hit till F 17 1993, till den 1. division efter att ha börjar min karriär på F4 i Östersund och därefter tjänstgjort några år som lärare på flygskolan i Ljungbyhed. Jag var Qvintus röd trogen hela tiden och slutade där som divisionschef 2002. Därefter blev det chefsprogram och arbete på FBS, Flygbefälskolan i Uppsala som lärare under några år. 2006 kom jag tillbaka hit som flygchef och slutade 2011. Under de åren fick jag bland annat uppleva evalueringen av SE02 och uppsättandet av

FL01 på Sigonella. Detta var en utmanande period där vår professionalism sattes på prov och vi vet nu alla att vår utbildning och våra förberedelser hade varit helt rätt och att vi F 17, FV och FM fick mycket beröm för den insatsen. Från 2011 har jag varit sektionschef på förbandssektionen på PRODFLYG det innebär att under flygvapenchefen har jag varit ansvarig för förbandsproduktionen i Flygvapnet. Det är vi som skrivit VU och försökt hålla reda på balansen mellan uppgifter och resurser bla i form av ekonomi. Det jobbet har varit mycket stimulerande och har gett mig en mycket bred och djup insikt i flygvapnet och alla dess krigsförband. Det har också gett mig ett brett kontaktnät så väl inom Flygvapnet som inom HKV som jag tror kommer till nytta i mitt nya jobb här på F17. Jag har även fått en bra inblick i alla HKV processer och vet hur de flesta stegen i Stockholm dras.

Privat bor jag i Karlskrona, jag har två döttrar varav den ena är utflugen. Jag har min särbo i Karlshamn så det spelar ingen roll om jag kör öster- eller västerut på E22 efter jobbet.

Hur ser jag då på mitt nya jobb och på F17s utveckling: Jag uppskattar uttrycket, hållbar utveckling. Det kan kännas svårt att applicera det på ett förband i FM som F 17 men jag tycker att det går alldeles utmärkt. Med hållbar utveckling menar man att vi skall ha en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att för den skull äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose deras behov.

Hållbar utveckling skall analyseras i tre dimensioner social, ekonomisk och ekologisk. Ur ett socialt perspektiv handlar det för mig om att personalen är F 17 viktigaste resurs. JAS-flygplan, räddningsbilar och moderna lastbilar i all ära men det är bara plåt och komposit om ingen kompetent, välutbildad och dedikerad människa gör någonting med materielen. Det är på personalen vi skall lägga resurserna det är viktigt att vi trivs på vårt arbete och att vi

får rätt förutsättningar och utbildningar att utföra det. Försvarsmakten skall spegla samhället i övrigt. Vi har alldeles för få kvinnor och personal med utländsk bakgrund i vår organisation. Det handlar inte om att vara politiskt korrekt det handlar om operativ effekt och rekrytering. Vi måste locka alla i vårt samhälle på det sättet får vi en bredare bas att rekrytera ur. Alla vet också och all forskning visar att ett arbetslag sammansatt av människor med olika bakgrund, inställning och kön är ett mer effektivt arbetslag eller krigsförband. I samma sammanhang vill jag även nämna våra civila medarbetare. FM utnyttjar inte alltid den fulla potentialen hos våra civila, vi måste bli bättre på att ta till vara den potential de har och vi måste kunna erbjuda vidareutbildning och karriärmöjligheter i en större omfattning än idag.

Ur ett ekonomiskt perspektiv så måste vi vänja oss vid tanken på att vi liksom många andra myndigheter och organisationer upplever och kommer att uppleva att vi inte har tillräckligt med resurser för att nå det vi uppfattar som våra mål. Även om vissa partier nu tävlar om vem som skall tilldela FM mest pengar i framtiden så kommer det inte att utifrån vårt perspektiv att vara tillräckligt. Vi måste hela tiden hjälpas åt att vara kostnadseffektiva. Vi måste leta onödiga utgifter för att i stället kunna lägga dessa pengar på krigsförbanden och på övningsverksamhet.

Ur ett ekologiskt perspektiv är Ronneby garnison en stor arbetsplats och vi har en verksamhet som i allra högsta grad är miljöpåverkande. Miljöns påverkan på grund av våra verksamhetsbehov får alldeles för lite fokus i vår verksamhetsplanering. Det här är något vi måste lyfta fram i vår verksamhetsplanering.

Det har under våren spekulerats om att det förbereds för F 17 nedläggning. Så är inte fallet, det förbereds för närvarande inte för några nedläggningar över huvud taget. Vindarna blåser i rakt motsatt riktning. Som ni vet pågår för närvarande en intensiv militär verksamhet i Östersjön och vår incidentberedskap som huvudsakligen

utgår härifrån är insatt som aldrig förr. Försvarsberedningens rapport som lämnades i våras och som nu ligger till grund för de planeringsanvisningar FM skall jobba med i höst är en fröjd för en flygare att läsa. Vi är mer efterfrågade än någonsin och våra förmågor är behövda. Man vill göra satsningar på våra förband och för detta måste vi vara ödmjuka. Parallellt med detta har regeringen fatat beslut om att investera över 800 miljoner på F 17 och bygget är redan igång. Att med dessa punkter som bakgrund påstå att F17 är nedläggningshotat är för mig märkligt. Tvärtom är det ett förband i utveckling och med många förväntningar ställda på sig som vi nu måste leva upp till. Våra krigsförband är bra och välutbildade, 1. basbat, 171. sfdiv och 172. sfdiv. Vi är bra och det är det som skall vara utgångspunkten när vi gör våra förband ännu bättre.

För närvarande är vi inne i en intensiv period när våra förband som skall ingå i NBG 15 skall slutövas. Delar ur basbataljonen och 171. sfdiv åker på övning i Skottland och lagom till de kommer hem sker den stora slutövningen för hela battlegruppen på Årna och Hagshult. Våra krigsförband är mer efterfrågade än någonsin. För basbataljonens del innebär alla uppgifter att vi inte kan utveckla förbandet i den takt vi skulle vilja men vi tar små steg mot vår målbild. Stridsflygdivisionerna har fullt upp med utbildning av nya förare och att upprätthålla incidentberedskap. Det förändrade omvärldsläget har bryskt tagit oss tillbaka 30 år i tiden och stora delar av den nationella planeringen har återigen dammats av.

Avslutningsvis vill jag passa på att rikta ett tack till mina företrädare Gabor Nagy och Magnus Liljegren som har varit en viktig del i att F 17 är ett så bra förband som det är.

Jag ser fram mot ett gott samarbete med kamratföreningen.

Lars Bergström
Flottilj-/garnisonschef

Flygflottilj i marinsamverkan



B 3 klar för upphängning av torped.

Marina flygbåtar

Marinledningen ansåg 1913 att flyget skulle kunna överta många av de spaningsuppgifter som fanns inom marinen. För att klara flygspaning av hela den svenska kusten skulle det behövas fem grupper om totalt 10 flygbåtar.

I Karlskrona skulle en grupp om två flygbåtar placeras.

Marinens Flygväsende

1914 års riksdag hade fastställt flygväsendets omfattning till åtta flygbåtar. Sex för flottan och två för Vaxholms fästning. Detta uteslöt stationering i Karlskrona och Göteborg.

I och med första världskrigets utbrott i augusti 1914 ökade behovet av spaning och neutralitetsbevakning och flygstation upprättades även i Karlskrona.

Marinens flygväsende 1914

Det franska Farmanflygplanet HF 23 med flottörer blev standardflygbåten inom det svenska marinflyget. Det första inköptes 1913.

Antalet flygbåtar på Stumholmen ökade för varje år från en ensam Farmanflygbåt 1914 fram till ett tiotal vid överföringen till flygvapnet, 1926.

Flygskola för flygare och spanare

Fram till 1919 fick de flesta marinflygarna sin grundläggande flygutbildning i civila flygskolor och sin sjöflygutbildning vid flygstationen i Karlskrona eller Göteborg. Från 1919 tog marinen hand om hela utbildningen. Sjöflygutbildningen skedde i Karlskrona under sommarhalvåret. I och med flygvapnets bildande 1926 skedde all marin grundläggande flygutbildning på F 5 i Ljungbyhed.

Karlskrona flygstation på Stumholmen

Verksamheten började i augusti 1914 då flygbåtar ingående i flygberedskapen förldades till Stumholmen och tälthangarer användes för skydd av flygbåtarna.

På Stumholmen fanns redan anläggningar för produktion och lagring av livsmedel. Genom utfyllnader under 1900-talet blev tre öar till en, Stumholmen.

Hangar nr 1 byggdes 1915-16 och rymde fem flygbåtar. Hangaren var byggd i trä och sträckte sig rakt norrut från bastion Kungshall med några små kobbar som grund och skyddade den lilla hamnbassängen. Redan 1916 planerades det för hangar nr 2 som dock inte byggdes förrän 1924. Hangar nr 3 byggdes 1926 väster om och vägg i vägg med hangar nr 2.



Östra sidan av hangar nummer 1 på Stumholmen.

När 2. Flygkårens detachement F 2K sattes upp i Karlskrona 1929 fortsatte utbyggnaden och 1929 byggdes den stora hangar nr 4, väster om hangar nr 3.

Verkstadsbyggnaden i tegel öster om hangar nr 4 var färdig 1931. Marinflygexpeditionen på Stumholmen var inrymd i en lång, låg, röd träbyggnad från 1895 öster om muren på bastion Kungshall och finns fortfarande kvar. Flygstation på Stumholmen överlämnades vid bildandet av flygvapnet 1926 till F 2.

Flygtorped

Fram till år 1920 var marinflyget endast avsett för bevakning och spaning. När medel skulle begäras för nyanskaffning 1921 togs även inköp av två torpedflygplan och ett jaktplan med.

Speciellt flygtorpedvapnet ansågs kunna utgöra ett avskräckande hot mot eventuella fientligheter. Prov pågick under hela 1920- och 1930-talet utan att annat än provflygplan anskaffades. Behov fanns också av ett fjärrspaningsplan. Det var först 1938 när läget i Europa började se hotfullt ut som medel anslogs för inköp av 12 stycken T 2, Heinkel He 115.

Torpedfällning

År 1875 beställde svenska marinen sina första fartygstorpeder från Whitehead i Italien. I Karlskrona bedrevs översyn och reparationsverksamhet i det 1887-88 byggda torpedförrådet väster om Oscarsdockan. Det nya torpedvapnet användes från 1882. År 1908 beviljade riksdagen medel för anläggande av en torpedverkstad i Karlskrona. Från 1920 började torpedutvecklingen få två grenar, en för ubåtar och en för övervattensfartyg. Här skedde en utveckling från 45 till 53 cm torpeder efter första världskriget.

Vid prov i Karlskrona i november 1921 hade Arvid Flory från flygbåt nr 25 provstyrt en torped mot målet via en elektrisk tråd. Den tillgängliga flygplanstyp som lämpade sig bäst för torpedfällning var Friedrichshafen FF 49C. Kungliga Marinförvaltningen tog 1922 fram förslag på en anordning för upphängning och provskjutning från ett flygplan av en 35 cm fartygstorped m/03 som vägde 335 kg.

Den 26 september 1924 skedde den första riktiga torpedfällningen från flygplan i Sverige då en ostyrd 35 cm torped m/03 fälldes i Karlskrona från flygbåt nr 25. En Heinkel HD 14 testades 1925 med en 45 cm torped på 800 kg men torpeden var för tung så proven avslutades.

Två stycken Heinkel HD 16, med beteckning T 1 inköptes 1928 som torpedflygplan. T 1 kunde medföra den tyngre och större 45 cm torpeden, m/17.



T 1 nr 2102 med torped (Heinkel HD 16).

Många tester genomfördes under de kommande åren för att utröna bästa fällningsmetoder gällande fart, höjd och tyngdpunktsläge. Från Norge köptes en 45 cm torped med beteckning m/38.

Anbud på torpeder till marinen togs 1926 in från Whitehead i Italien och England, Schneider i Frankrike och från Silurificio i Italien. Under samma tid hade ett svenskt torpedmaskineri tagits fram i Karlskrona under ledning av torpedingenjör Sven Ljungberg. Man valde då att satsa på inhemsk nytillverkning som varade ända in på 1960-talet. De första proven med den svenska 53 cm torpeden skedde på en ny 9000 m lång inskjutningsbana som byggts 1925-26 med plattform på Kåttaskär utanför Tjurkö Nabb utanför Karlskrona.

Den svenska torpedtillverkningen som skedde hos Marinverkstäderna i Karlskrona flyttades 1941 in i landet till en ny central torpedverkstad i Motala. En del personal följde med från Karlskrona till Motala. Tillverkningen var i huvudsak fartygstorpeder. Under 1941 konstruerades där en ny 45 cm flygtorped m/41 med vikt 860 kg. Även en tyngre 53 cm torped testades.

T 2, Heinkel He 115

Den större tvåmotoriga Heinkel, He 115 med beteckning T 2 levererades under 1939 till F 2 Hägernäs. Slip för upptagning av T 2 byggdes i Hägernäs och Fårösund på Gotland.

På Stumholmen i Karlskrona var slipen och området för framkörning inte stort nog för T 2 men T 2 kunde vid behov förläggas vid flottar i viken på västra sidan av staden utanför I 11K senare KA 2 regementsområde vid Gräsvik.

Under de kalla vintrarna 1940-41 var isen ett stort problem och i januari 1941 ombaserades 1.divisionens T 2 från Gålöbasen utanför Stockholm till F 2K i Karlskrona för att inte frysa inne. Endast tre T 2 kunde fortsätta att flyga från isen på Danmarksfjärden i Karlskrona.

En T 2 låg sommartid stationerad vid CTV, Centrala Torped Verkstaden i

Motala för olika prover med nya torpeder. Tillgången av flygtorpeder var mycket låg under flera av krigsåren.



T 2 fäller torped (Heinkel He 115).

F 17 Ronneby

I juli 1944 började den nya torped och minflottiljen sättas upp på F 17. Flygplatsutredningen från 1942 hade föreslagit en placering av F 17 vid Torstävaviken i Ramdala öster om Karlskrona. Det ändrades senare till Bredåkra Hed i Kallinge norr om Ronneby.

Under september samma år avvecklades 1. divisionen med T 2:or på F 2 och Gålöbasen fick andra uppgifter. Flygplanen ställdes upp i F 2 depå och i januari 1944 meddelades att T 2:orna skulle överföras till F17 men då baseras i Karlskrona. Torpedmaterialet lastades ombord på flygdepåfartyget "Dristigheten" för transport till Karlskrona. Det är inte klart om några flygplan verkligen flyttades över till sjöflygstationen i Karlskrona. T 2 blev kvar på F 2 och användes för utbildning, sjöräddning och viss spaningsverksamhet.

Marinflyget återgick till fredsorganisation den 30 juni 1945, och verksamheten trappades ned. Många flygplan var hårt slitna och kunde nu äntligen kasseras. På F2 Hägernäs skedde stora förändringar och nerdragningar i verksamheten.

Spaningsflyget och torpedflyget hade flyttats från F 2 och den 30 juni 1949 var det svenska marinflyget avslutat.

B 3 för torped och minfällning

Första huvudflygplan på F 17 blev Junkers Ju 86, betecknade B 3.



B 3 klar för hängning av torped. Bild E Collin via M Forslund.

Ett trettiotal B 3 kunde överföras från F 1 till den nyuppsatta flottiljen F 17 i Kallinge. Efter ombyggnad och installation av torpedställ brukades 3 divisionens B 3D som torpedflygplan, samt 2:a divisionens B 3B för minfällning i samverkan med marinen.

Torpedfällning var F 17:s huvuduppgift. Det gällde att först navigera rätt, därefter i luftvärnseld under inflygningen för torpedfällning hålla exakt 15 m höjd över havsytan. För hög höjd resulterade i att torpeden gick till botten och för låg höjd medförde ett ”magplask” och en sönderbruten torped.

B 3 visade sig inte vara så väl lämpade för torpedfällning och ersattes av T 18B, en torpedvariant av SAAB B 18.

T 18B med 57 mm kanon

Åren 1947 till 1956 var flottiljen försedd några B18B med radar och med huvudtypen T 18B för bekämpning av fartyg och invasionsföretag med minor och torpeder.

De ursprungliga torpedtyperna m/17 (45 cm) och m/38 (45 cm) visade sig vara för klena. En T 18B avdelades för fällning över Vättern av en ny förstärkt 53 cm torped. Försöken utföll inte enligt plan då flygplan T 18B helt enkelt var för snabbt så kraven att använda T 18B för torpedfällning släpptes. Torpeden blev aldrig något fungerande vapen.

Ursprungligen var det även tänkt att minfällning skulle ske med T 18B varvid två mintyper skulle användas. Vid behov skulle flottans folk komma med minor från Karlskrona och efter hängning i flygplanen utföra erforderliga inställningar. Minattrapper fälldes och övningar genomfördes, men minfällning med T 18B avslutades då resultaten ej blev de önskade.

Huvudvapnen blev i stället bomber, raketer, akan och den unika 57 mm kanonen, monterad i bombrummet.



T 18B med 57 mm automatkanon.

T 18B blev med sin olika beväpningsalternativ något av en föregångare till senare tiders attackflyg. F 17 blev tung attackflottilj 1948 och beväpnades 1956 med A 32 Lansen.

Text: Bengt A Andersson

Bilder via F 17 och Svensk Flyghistorisk Förening om ej annat anges.

Civilflyget och F 17



Linjeflygs DC-3:a vid den civila plattan i Kallinge när flygplatsen hade öppnats för reguljär civil trafik. Här ses även den nya stationsbyggnaden som var klar november 1958.

En stor del av den regelmässiga flygningen i Sverige före 1945, utöver den som bedrevs av ABA och från 1951 av SAS, bestod av det så kallade "tidningsflyget". De stora kvällstidningarna Expressen, Aftonbladet och Aftontidningen – hade insett att det inte längre gick att distribuera tidningar med tåg och bil ut i Sverige till försäljning före klockan fyra på eftermiddagen när jobben slutade och ändå hinna få med bland annat de senaste sport- och nyhetshändelserna. Lösningen var att flyga ut tidningarna till landsorten för vidare distribution med bil. Ett antal små flygföretag växte upp, men snart var det tre flygbolag kvar: Airtaco AB, Transair AB och Aero Nord Sweden AB. Då aftontidningen lags ned 1956 och Transair slutat tidningsflyga ungefär samtidigt, flög nu Airtaco både Expressen och Aftonbladet över i stort sett hela Sverige under veckans alla dagar. På returesorna togs passagerarna med. SAS flög från starten 1951 de stora flyglinjerna i Sverige. Bromma till Malmö, Göteborg, Luleå och Visby. Då Linjeflyg bildades i april 1957 övertogs alla flygplan från Airtaco. Linjeflyg hade nu tillgång till tio DC-3 och fyra Lockheed Lodstar. Lockheed-flygplanen utgick helt ur Linjeflygs flotta år 1960.

F17 kommer in i bilden

F17 kom tidigt, men marginellt att nyttjas för tidningsflygning, då skånska Kvällsposten flygdistribuerades en period med flyg till Blekinge. Problem med att få landa på det militära F17 gjorde att en äng på Vambåsa herrgård mellan Ronneby och Karlskrona användes som landningsplats för flygplanen. De var enmotoriga av typ Auster och Ercoupe. Ägare var Kockums Flygindustri. Landningsavgiften var enligt uppgift en färsk kvälls-

tidning till markägaren Greve Hans Wachtmeister.

Linjeflygs regelmässiga trafik på F17 och Kallinge/Ronneby började under 1958 med trafik från Bromma via Kalmar med passagerare och från Kronobergshed med enbart tidningar.

Ett krav för att upprätthålla regelmässig trafik var att fälten hade permanenta banor. Däremot fanns det inte i början på Kallingefältet någon permanent taxibana eller platta

för den civila trafiken till stationsbyggnaden i södra delen av fältet, utan inkörning och parkering skedde på gräsyta. Något senare blev en platta och en taxibana med en bredd av 12 m permanentad.



Linjeflygs första landning med en DC 3:a vinkas in för parkering på gräsytan framför den provisoriska flygstationen som bestod av ett verkstadstält.



Den första flygstationen var ett verkstadstält inlånat från F17. Bilden tagen första vintern när den permanenta stationsbyggnaden var klar. Nu som kallförråd.

En god förutsättning att etablera civil flygtrafik på F17 var att man kunde samutnyttja flottiljens resurser, utgörande flygfält, bansystem, flygtrafikledning, vädertjänst, basräddningstjänst och fälthållning.

Landningshjälpmedel

Landningshjälpmedlen var inte de bästa till en början. Vad som fanns var två långvågsfyror för bana 19 och så småningom två för bana 01. "Angöringsfyra" var placerade ca 7,5 km norr respektive söder om fältet. "Innerfyra" ca 1,5 km från fältet. Den i norr placerade innerfyren bekostades i huvudsak av dåvarande Luftfartsstyrelsen då den även användes som navigeringsfyr för flygningar mellan Malmö-Kalmar-Visby. I mitten av 1960-talet blev F17 precisionslandningsradar (PAR) godkänd för civil trafik, vilket gjorde att landningsminima blev lägre och därigenom reguljäriteten. Under 1970-talet installerades ILS (Instrument Landing System).

Flygplatsramavtal

Dåvarande Luftfartsstyrelsen och sedan Luftfartsverket svarade för den civila verksamheten på flygplatsen. Samarbetet mellan flottiljen och civilflyget innebär engagemang av ett flertal av F17:s enheter. Hur samarbetet skulle gå till reglerades i ett "flygplatsramavtal" mellan Luftfartsverket och Chefen för flygvapnet. Detta innehöll alla detaljer om hur upplåtelse av flygvapnets flygplatser för civil luftfart skall ske, respektive hur civila flygplatser kan utnyttjas för militär flygverksamhet. Området inklusive plattan och bilparkering hyrdes först av F17 och sedan av Fortverket. Idag har Fortverket tagit över ägandet av hela området inklusive själva flygstationen och nu betalar Swedavia, som tagit över efter Luftfartsverket år 2010, även hyra för flygstationen. Däremot är flygtrafikledningen kvar i Luftfartsverket, LFV.

DC-3:an byttes ut

Douglas DC-3 hade en avgörande roll i uppbyggandet av det svenska inrikesflyget. 1960 var flygplantypen 25 år gammal. Ingalunda uttjänt men frånflugen av utvecklingen, långsam och lite för liten. Det saknade dessutom tryckkabin. Ett modernare och större flygplan behövdes. Det planet blev Convair Metropolitan. SAS hade använt denna flygplantyp sedan 1956 och det blev naturligt för Linjeflyg att skaffa samma flygplan och Linjeflygs inköpta Convaires 340 byggdes om av SAS i Oslo till modell CV 440. Första landningen på F17 skedde våren 1960.



Linjeflygs CV 440 Metropolitan.

Tidtabellerna, som vid F17 handlades av chefen för flygtrafikledningen (C ATS), uppgjordes till en början enligt principen att civil landning inte skulle ske i samband med militära passager. När sedan hjälpmedlen utökades och flygtrafikledningen fick tillgång till

radar för trafikavvecklingen kunde Linjeflygs ökade turtäthet och krav tillgodoses i stort utan större inskränkningar.

Inrikesflygets övergång till jetmotorer

När Convair Metropolitans ersättare började diskuteras var turboprop en tänkbar efterföljare, men ganska snart fann man att det måste vara jetdrivet. Planet skulle vara lagom stort och framförallt inte bullra för mycket – annars skulle det inte få trafikera Bromma. Flygplanetypen man fastnade för var det holländska Fokker F-28 Fellowship. Ett flygplan som norska Braathens SAFE introducerade 1969.



Linjeflygs Fokker F-28 Fellowship.

Det kan nämnas att den första reguljära turen med F-28 gick till Ronneby från Bromma via Kalmar den 15 juni 1973. Även den allra sista reguljära turen med F-28 gjordes till Ronneby från Arlanda lördagen den 30 oktober 1999.

Boeing 737 efterträdare till F-28

I september 1989 gjorde en Boeing 737-500 sin första reguljära flygning i Linjeflygs ”uniform”. Det tog sedan tio år innan Boeing 737 hade ersatt F-28 helt. I och med det nya flygplanet hade lågt hängande motorer under vingarna var man tvungen att på flygplatsen i Kallinge bredda taxibanan in till civila plattan från 12 meter till 18 meter och med hårdgjorda ”skuldror” ut till en total bredd av 25 meter. Allt detta för att förhindra att lösa föremål kunde komma in i motorerna.

SAS tar över Linjeflyg

Den 31 december 1992 var Linjeflygs saga all. På nyårsdagen 1993 hette allt SAS och Linjeflygs operativa tillstånd hade gått över till SAS vid tolvslaget.



SAS Boeing 737 vid utkörning från civila plattan.

Flera år av utbyggnad av flygplatsen

I mitten av 1980-talet gjordes en stor utbyggnad av den civila flygstationen för att klara av det allt större passagerarantalet.

Det blev efterhand större och större krav på att de flygplatser som hade reguljär linjetrafik skulle innehålla civila internationella normer. Under år 2001 gjordes en säkerhetsanalys på F17/Kallinge flygplats där bl a banbredd och hinderfrihet runt bansystemet togs fram och där flygplatsen fick godkända dispenser fram till att normerna uppfylldes. Flygvapnets krav på 75 meters hinderfrihet ut på båda sidor från centrumlinjen av banan skulle nu utökas till 150 meter. Det första som togs bort var klargöringsskydden (de s k ”Törebodabågarna”) vid beredskapsplatserna i norra banbörjan. Även beredskapsstugan för piloter och tekniker var ett hinder och monterades ner. Andra byggnader som utgjorde hinder var räddningsstugan med garage väster om banan och som efterhand kunde tas bort när den nya beredskapsbyggnaden togs i anspråk i juni 2012.

Under åren har även inflygnings- och banbelysningen bytts ut. Ett stort arbete gjordes år 2005 där banan breddades från 40 meter till 45 meter och då man även bytte ut till ny asfalt på toppskiktet av banan. Även den civila plattan utökades samtidigt med en bredd av 50 m mot öster. En ny taxislinga gjordes år 2006 i norr från 1800 meterslänken med en bredd av 18 m med möjlighet att bygga ut till 23 m.

Flygplatschef och Flygstationschef

På flygplatsen i Kallinge var i början C F17 flygplatschef som under 1980-talet togs över av flottiljens baschef. Fr o m år 2002 blev

chefen för Flygplatsenheten även flygplatschef.

På flottiljer som upplåts för civil reguljär trafik finns en flygstationschef som svarar för den civila flygverksamheten på plattan och flygstationsbyggnaden samt bilparkeringen. Swedavias utgifter och inkomster för all civil verksamhet handhas av flygstationschefen. Swedavia tog över verksamheten från Luftfartsverket våren 2010.



Swedavias logo välkomnar passagerare till Ronneby.

Muk Air

Det danska flygbolaget Muk Air började, 1984, flyga sträckan Ronneby - Köpenhamn med mellanlandningar i Kristianstad. När Öresundsbron togs i bruk år 2000 lades linjen ner. Flygplantypen var i huvudsak Shorts 340/360.

Blekingeflyg

År 2006 bildades Blekingeflyg av Sverigeflyg Holding och lokala entreprenörer. De första två åren flög man med SAAB SF-340 med plats för 37 passagerare. 2008 introducerades SAAB 2000 som tar 50 passagerare.



Blekingeflygs SAAB 2000.

Flyglinjen är Ronneby-Stockholm/Bromma. Vissa somrar har man även flugit till Visby med en tur i veckan. Braathens regional är

numera Blekingeflygs flygoperatör. Man har också samarbete med Malmö Aviation.

Charterflyg



Charterflyg från Ronneby.

Under åren har även charterresor utgått från Ronneby flygplats. Det har bl a varit Kanarieöarna, Egypten, Bulgarien och de senaste två åren Turkiet. Blekingeflyg har flugit "kortcharter" till bl a Budapest, Prag, Riga, Tallin, Kief, Krakov, Rodhos samt Edinburgh.

Affärsflyg

Affärsflyget, t ex taxiflyg har förekommit under lång tid och där flygplatsen efter hand blivit mer och mer tillgänglig när den reguljära trafiken krävt längre öppettider.

Flygklubbar

På F17 finns två flygklubbar. Den första, Blekinge flygklubb, bildades redan 1945 som en segelflygklubb med flottiljchefen Torsten Rapp som förste ordförande. Senare tillkom även motorflygdelen i klubbverksamheten. Hangar och klubblokal finns i sydvästra delen av fältet.

Den andra, Ronneby flygklubb, har sitt ursprung i Asarums flygklubb och startade i Ronneby 1994. Deras hangar och klubblokal är belägen strax öster om den civila plattan i söder.

Gunnar Mossberg

Fakta:
F17, LFV, Swedavia och Fortf Arkiv
Bengt A. Andersson, SFF Blekinge
Boken: Linjeflyg, från start till landning

Flygvapnets jaktradarstation PJ-21



Radarstation PS-144/F på tremastfundament.

De nya radarförbanden

Planeringen för Stril 50 startades 1948 i samband med luftbevakningsinspektionens (LI) tillkomst. De fick ansvaret för formulering av målsättningar samt ansvar för de nya radarförbandens och materielens utformning, gruppering mm.

Jaktradarstation PJ-21 var flygvapnets första "riktiga" stridsledningsradar. Visserligen hade ER III B använts som stridsledningsradar, men upplösningen i såväl sida som höjd lämnade mycket övrigt att önska. På F17, omkring 1950, ersattes ER III B av en PJ-21. Den placerades i början av bana 01 och utnyttjades för trafikövervakning, landningshjälp och stridsledning.

Radarstation PJ-21/R

Radarstation PJ-21 var en transportabel jaktstridsledningsstation som även användes för luftbevakning och säkerhetstjänst inom flygvapnet. Radarn arbetade inom våglängdsområdet 10 cm (S-bandet).

För att kunna utföra jaktstridsledning måste målets höjdläge i rymden bestämmas och för detta ändamål krävdes två separata radarutrustningar: en spaningsdel som gav målets bäring och avstånd från stationen räknat och en höjdmätardel som gav målets höjd och avstånd. Den lägesinformation som de båda stationerna gav presenterades på speciella indikatorer: två indikatorer (PPI) för presentation av målets bäring och avstånd samt en indikator (HPI) för presentation av målets höjd. För att kunna skilja på egna och fientliga flygplan utrustades vissa stationer med igenkänningsutrustning (IK).



I radarstationen PJ-21/R ingick sju fordonsbundna enheter.

Indikatorvagn DU5



Indikatorvagnen var uppbyggd på ett 2,5 ton GMC-chassi innehållande två radarindikatorer, höjdmättningsindikator, två manöverapparater, en för manövrering av spaningsdelen och en för manövrering av höjdmätardelen. Med manöverapparaterna kunde sändarkabinerna ställas in i önskad riktning eller fås att rotera kontinuerligt med önskad hastighet. Man kunde även få kabinerna att svepa inom en sektor vars medelbäring och sektorvinkel kunde varieras.



Operatörsplatser i indikatorvagn PJ-21/R.

En 20-linjers telefonväxel för in- och utgående samtal samt för interna förbindelser inom de olika enheterna. Två telefonmanöverpaneler placerade vid respektive indikator.

- Ett kartbord.
- Ett navigeringsbord.
- Kopplingsstativ för manöver- och signalfunktioner.
- Manöverstativ för fördelning av kraft med mera.
- Fällbar koj.

Spaningsradar PS-141/R



Roterande sändarkabin.

Spaningsradar PS-141/R bestod av en roterande apparatkabin innehållande all den kraft- och elektronikutrustning som erfordrades för radarns drift. Radarantennen var under drift monterad på kabinens tak. Under transport var antennen nedfälld och placerad utefter kabinens högra långsida.

Kabin med antenn och radarutrustning bars upp av en lavett, vilken bestod av kraftig ramkonstruktion som vilade på fyra hydrauliska domkraftsben som manövrerades hydrauliskt med en pump.

- Radarn matades med 3 x 230 V spänning.
- Sändaren hade en pulseffekt på 500 kW.
- Mottagarna i spanings- och höjdmätarstationerna var inte störskyddade.



Lastfordon PJ-21/R

Höjdmätare PH-13/R

Höjdmättningsradarn PH-13/R var, med undantag av antennen, i stort sett helt identisk med spaningsradarn, PS-141/R. Höjdmätaren var försedd med en på kabinen placerad sex meter hög, nickande

antenn. Under transport var antennen upphängd utmed kabinens långsida.



Höjdmätaren PH-13/R

Tre transportabla motorelverk

I radarstation PJ-21/R ingick 3 st fordonsbundna kraftaggregat.

Kraftaggregaten bestod av en 6-cylindrig bensindriven 4-taktsmotor på 45 hk vid 1500 varv/min, fabrikat PENTA

Verkstads- och UH-vagn

Utöver ovanstående uppräknade fordon ingick i en radartropp även en stationsvagn innehållande reservdelar och verktygsutrustning för mindre reparationer. I denna vagn inrymdes även radartroppens radioanläggning (UK).

Radarstation PJ-21/F

PJ-21/F var en i bergrum fast installerad variant av PJ-21 bestående av en spaningsdel PS-144/F och en höjdmätardel PH-13/F. Samtliga PJ-21/F var placerade i anslutning till en luftförsvarscentral (Lfc) från vilken stationerna manövrerades och där indikatorutrustningen var placerad.

Radarutrustningen, såsom sändare, mottagare, servosystem m m var helt

identisk med, och demonterad ur den rörliga varianten PJ-21/R. Antennerna var monterade på tre i triangelform resta master och placerade rakt ovanför respektive radarstations apparatrum. Masthöjderna varierade mellan 6 och 20 meter. Radarns ordinarie indikatorer, jämte stationernas manöverorgan var placerade i luftförsvarscentralens observationshytt.

Utöver dessa indikatorer fanns i centralen ytterligare indikatorer av typ PPI-802 för betjäning av olika operativa funktioner.



Radarstation PJ-21/F

Förutom radarbild från den egna stationen länkades i de större luftförsvarscentralerna även in planradarbild från ytterligare en eller två stationer. Bildöverföringen skedde på bredbandslänk, RL81, och presenterades på de i centralen installerade indikatorerna, PPI-802.

Totalt fanns sju PJ-21/F anläggningar.

Radarhöjdmätare PH-133/F

Radarhöjdmätare PH-133/F var en variant som ingick i strilsystemet och som användes bl a som höjdmätare åt radarstation PS-16 och PS-65.

Radartroppar

Radarstationerna ingick i radartroppar ingående i radarkompanier över landet. Radarunderlaget rapporterades på tråd via direktförbindelser i Televerkets nät.

PJ-21-tropparna bestod av drygt 30 man, storleken beroende på gruppering och uppgift.

1 Radartroppchef	Underofficer
1 Chefsobservatör	Underbefäl
3 Elektrotekniker	Stam
2 Radarmekaniker	Vpl
15 Radarobservatörer	Vpl
6 Ls-poster	Vpl
1 Kock	Vpl
3 Bilförare/Motorskötare	Vpl

R 121 vid Lfc S2 Torskors



Radarkullen på bergets hjässa.

PJ-21/F grupperades vid Lfc S2 "Vargen" i Torskors. Spaningsdelen var en PS-144



och höjdmätaren en PH13/F. På bilden ses även antenner för flyg-radio och radiolänk, RL 81.

Troppchef vid R 121 var bland annat dåvarande rustmästaren Curt Palm.

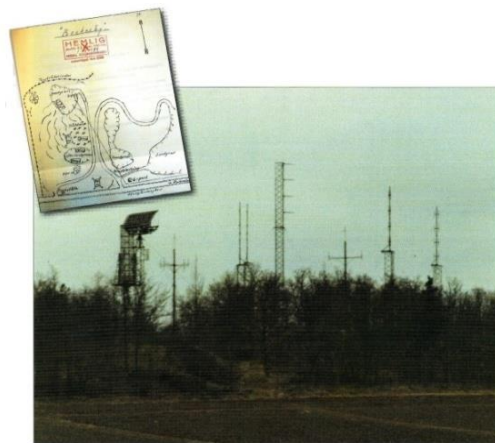
Jaktstridsledning

Radarjaktledarna, som ombesörjde stridsledningen av jaktflygplanen, ingick inte i radartroppens bemanning. De utgick från jaktdivisionerna och bemannade radarstationerna vid behov av jaktstridsledning. Avvecklingen av PJ-21 materielen påbörjades 1972 och pågick successivt till 1986. Under 1972-1976 skrotades 16



Rrjal under stridsledningspass på Lfc 01

stationer. De stationer som skrotades under det första skedet var till stor del spaningsstationen PS-141/R och PS-144/F som huvudsakligen användes för flygtrafikledning och som ersattes av radar PS-810.



R 122 Baggen i Rockneby

Under åren 1976-1985 utgick årligen 3-4 stationer ur krigsorganisationen.

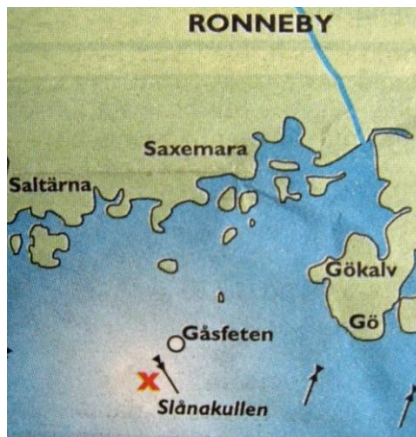
Sammanställning: *Mats Svensson*

Källa: Kalla krigets luftförsvär (Bernt Törnell och Alf Kling), aef. se samt www.fht.se

T 18B motor bärgas och blir museiföremål

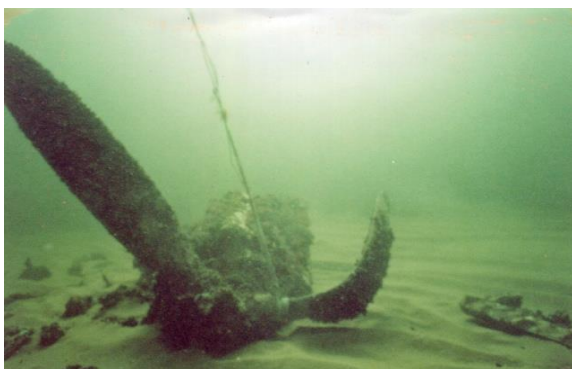
T 18B motor bärgas

Motorn tillhörde ett av de två T 18B som, den 2 juni 1949, störtade i havet nära Gåsfeten efter en kollision i bombvarvet under dykövningar mot Gömålet. De havererade flygplanen hittades och undersöktes efter olyckan av haverikommissionens dykare men har sedan lämnats kvar och blivit bortglömda. Motorn, tillhörande flygplan T 18-335, hittades på nytt i slutet av 1980-talet.



Haveriplatsen, där motorn hittades

Tankar på att bärga den för iordningställande till F17 museum, började växa fram runt 1995, då F17 fick ett eget förbandsmuseum. Hur bärgningsresultatet än blir, är motorn en påminnelse om den tragiska händelsen och utgör en del i F 17 historia.



Motorn på havsbotten, under nästan 50 år, innan bärgningen inleddes

Men det var först under sommaren 1998 som man bestämde sig för att bärga den. Motorn fanns på 18 m djup, 30 meter västsydväst om sjömärket Slånakullen.

Bärgningsdykare gör jobbet

FM, Försvarsmaktens flygbärgningsgrupp som är stationerad på F17 stod för bärgningen. Dykarna måste handskas varsamt med motorn på havets botten för att inte tappa bort några delar. Allt samlades i ett paket som syddes ihop inför transporten mot land. Bärgningsgruppens chef, Göran Hultquist berättade att bärgningsarbetet började redan under sommaren och att motor och propeller togs in till norra sidan av St Ekön för "lagring". Den flyttades in till gästhamnen vid Ekenäs dagen före lyftet. Motorn måste lyftas vid tankstationen och där var oftast mycket båttrafik sommartid, vilket innebar problem och risk att motorn kunde skadas.

Lyftet

Den vinterlika dagen 10 december var det så dags att lyfta upp "skrotet", som någon uttryckte det. Väl på land, transporterades motorn till F17. Först skulle den rengöras med sötvatten och sedan prepareras med kemikalier för att slutligen efter konstens alla regler konserveras. Flottiljens tekniska enhet skulle genomföra de första konserveringsåtgärderna, sedan var det dags för kamratföreningens eldsjäljar att ta över. Museigruppen, med Gunnar Eriksson som driftig föreståndare, var självklart entusiastisk över tillskottet i museisamlingarna.



Propellern lyfts vid Ekenäs tankstation. Tv bärgningsgruppens chef, mj Göran Hultquist och chefen båttroppen Gö, lt Anders Ericsson.

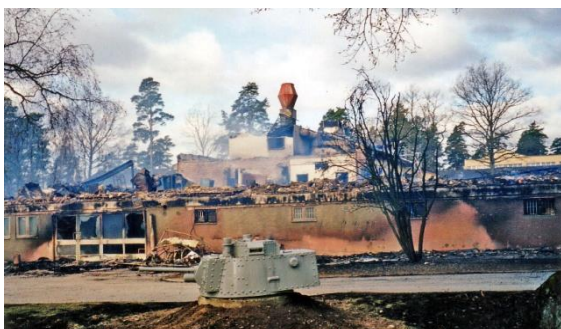
Göte Pettersson, gammal flygtekniker på T18B och medlem i museigruppen, konstaterade vid första anblicken att – det blir nog svårt att få den flygklar igen. Göte hittade för övrigt en liten metallbricka som fallit av i snön under lyftet, på vilken Daimler Benz-motorns version, DB 605, och tillverkningsnummer framgick. Efter konserveringsprocedurerna kunde motorn 1999 placeras i museet till allas belåtenhet och beundran. Motorn blev en publikmagnet till museet och den avdelning som berättade om T 18-perioden på F17.



T 18- utställningen i dåvarande F17 förbands-museum, hösten 1999. DB 605 utställd i upp och nedvänt läge för att ge plats för propellern.

Matsalsbranden och museet

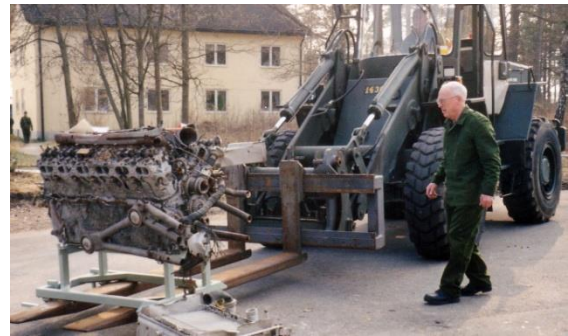
Den 22 mars 2002 brann matsalen ned till grunden. Museet var placerat i bottenvåningen och räddades av det tjocka betongbjälklag (skyddsrumstandard) som skilde våningarna åt. Insatsledaren, som kände till museet, uppmanade brandmännen att ”hus hålla” med släckvattnet för att minimera eventuella vattenskadorna på museets tillhörigheter.



Förödelsen var total, men museet bakom murarna/väggarna klarade sig förvånansvärt bra.

Nu följde en omedelbar inventering för att klara ut skadeläget, men inga nämnvärda

skador kunde konstateras, endast röklukt. Föremålen flyttades till F17 bilgarage tills man hittade annan förvaringsplats.



Utrymningen kunde ske först efter röksaneringen. Göte Sjöblom övervakar ”dyrgripens” transport.

Nu söktes möjligheter att hitta ledig och lämplig lokal för att återuppbygga museet. Olika alternativ togs fram och prövades men flottiljen kom aldrig till beslut. Efter några år flyttades föremålssamlingarna, inklusive motor DB 605, till Hagshultsbasen i mörkaste Småland. 2012 kom alla föremål tillbaka till F17, vilka nu förvaras i plåthangar bakom garnisonsvakten. DB 605 motorn förvaras till vidare i torrt och larmat utrymme i Ronneby.



Motorn i befintligt skick, utan omvårdnad, 2013.

F17 har under 2012 anvisat ny lokal som numera kallas traditionsrum, under nya matsalen Sleipner. Olika utställningar och bildmontage, med mera om F17 och dess historia är under uppbyggnad. Förberedelserna och arbetet går sakta framåt och förhoppningsvis finns några intressanta föremål på plats under 2015.

Efter underlag och samtal med Göran Hultquist och Lars-Erik ”Sappo” Svensson.

Herbert Lindblom

Erfarenheter av det nya tvåbefälssystemet på F 17

Införandet av det nya tvåbefälssystemet och avvecklingen av det gamla värnpliktsystemet, har väckt många frågor, både i det civila samhället och på F 17. Det nya gradsystemet och de nya gradbeteckningarna är främmande för många. Efter intervju med flottiljförvaltare Helena Ståhlgren försöker jag redovisa arbetet med att gå in i den nya organisationen på F 17.



Soldater och gruppbefäl.

De värnpliktiga har ersatts med soldater och gruppbefäl som är *visstidsanställda* (korttidsanställda). Man arbetar heltid i sin befattning och efter tjänstgöringens slut lämnar man Försvarsmakten. Fyra till åtta år är den normala tjänstgöringstiden men den kan förlängas till maximalt tolv år. Man kan även *deltidsanställa* soldaten i maximalt åtta + åtta år. Det innebär att man har en annan arbetsgivare civilt och kommer in och tjänstgör i sin befattning viss tid per år.

Allting börjar med att den intresserade anmäler sitt intresse på internet via Försvarsmaktens hemsida. Individens gör där ett första rekryttest på nätet, som ger till hand en första gallring på lämpliga sökande. Om individen blir godkänd så bokas en tid av den sökande för vidare tester. Dessa tester genomförs på TRM (totalförsvarets rekryteringsmyndighet, läs gamla pliktverket) Vid TRM genomförs sedan den sökande olika tester såsom fysiska tester där fysisk uthållighet och styrka mäts.

Läkarkontroll och psykolog samtal ingår även i detta testbatteri. Dagen avslutas med att den sökande träffar en yrkesvägledare (läs gamla mönstringsförrättaren). Yrkesvägledaren kommer från det förband som just nu har behov att rekrytera personal och denna uppgift delas av förbanden. Hos mönstringsförrättaren går den sökandes testresultat igenom och man diskuterar olika inriktningar som är sökbara och som individen passar till. Finns det en befattning som individen är intresserad av så skrivs personen in mot den. Därefter kommer det en kallelse till att påbörja sin GMU (grundläggande militär utbildning). GMU är 95 dagar lång och ger rekryten en grund att stå på som soldat, denna är lika i hela Försvarsmakten oavsett vilket vapenslag man senare ska tjänstgöra i. Efter godkänd GMU erbjuds sedan rekryten ett fortsatt engagemang i FM i form av en visstidsanställning som soldat mot den befattningen som rekryten blev inskriven mot på TRM.

Efter tre månaders tjänstgöring (GMU) avgörs om den sökande är lämplig, och till vilket yrke han eller hon skall utbildas.

Exempel på befattningar inom F 17 som kan bemannas med soldater är hjälpmekaniker eller flygmekaniker med A1 certifikat på flygunderhållskompani, stabsassistenter, hundförare, inom fälthållningen, inom markstrid, med mera, med mera. Ingångslönen för en menig soldat är ca 18 000 kronor per månad.

Soldater graderas som menig till menig 1:a klass följt av antalet år i tjänst. Som gruppbefäl får soldaten graderna vicekorpral, korpral eller sergeant.

Rekryteringen till heltidstjänstgörande soldater upplevs god och under 2014 utbildas totalt 100 soldater på F 17 och på Kvarn några mil nordväst om Linköping. I rekryteringen tilldelatsanställda soldater har F 17 och Försvarsmakten fortfarande en stor utmaning. GMU är den viktigaste rekryteringsbasen även för specialist-officerare och officerare

Specialistofficerare.

Specialistofficeren utbildas under tre terminer på någon av Försvarsmaktens skolor runt om i landet. Därefter får de graden förste sergeant. Efter fyra års tjänstgöring kan specialistofficeren befordras en grad till fanjunkare eller efter ytterligare fyra år till förvaltare. Befordran sker av förbandschefen. Specialistofficeren kan vara stf plutonchef, troppchef, stabsofficer eller operatör. Det genomgripande är dock att vara specialist inom sitt fack. Befattningarna finns även på HKV-nivå.

Specialistofficerare, grader



Högkvarteret kan utnämna en specialistofficer till den nya graden flottiljförvaltare som det bara finns en per flottilj. F 17 flottiljförvaltare Helena Stålgren utnämndes av ÖB den 1 juni i år. Stort Grattis!

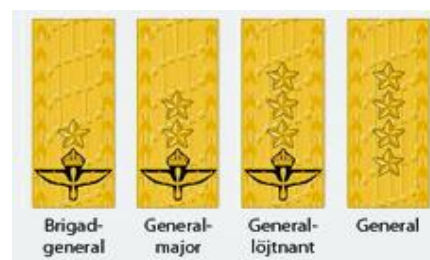
Officerare

Officerare utnämns till fänrik efter tre års utbildning och efter minst två års tjänstgöring sker befordran till nästa grad. Ju större ansvar en officer får, desto högre grad får officeren. Officeren skall vara brett utbildad och ha förmåga att ansvara för och leda förband.

Officerare, grader



Generalspersoner



Förbandschef befordrar t o m majors grad, högkvarteret t o m generalmajor och regeringen till generallöjtnant och general. Sedan år 2000 görs ingen befordran till överste av första graden utan den sker i stället till brigadgeneral.

Övergång från soldat till specialistofficer eller till officer kan ske efter kompletteringsutbildningar.

Övergången till det nya tvåbefäls-systemet

Övergången till den nya organisationen innebär att personalen skall inplaceras i de nya kategorierna specialistofficerare eller officerare. I flygvapnet och på F 17 har många fortfarande kvar sina gamla officersgrader även om de har befattningen som specialistofficerare. En specialistofficer i teknisk tjänst på ett kompani som har löjtnants grad i det gamla systemet får fanjunkares grad i det nya. Uppskattas kanske inte av all personal!

Man har på F 17 valt att placera de nyutbildade specialistofficerarna i rätt grad men har ännu inte befordrat de gamla officerarna. Detta medför att ingen ännu har nått förvaltargraden på flottiljen. Behovet i organisationen är ca 250 specialistofficerare och idag finns 200 stycken rättutbildade varav 60 nyutbildade är rätt graderade.

Behovet av officerare är ca 130 stycken på F 17. Det finns 300 stycken idag. Många av dem är specialistutbildade och sitter redan på dessa befattningar, men de är felgraderade.

Det återstår således mycket arbete med att forma den nya organisationen och ge både rätt utbildning och gradering. Att sedan organisationsstrukturen hela tiden ändras från FM Org 13 till IO 14 och senare IO 18, gör inte arbetet lättare.

I organisationen finns även 350 reservofficerare (RO) från det gamla systemet. Några krigsförbandsövningar genomförs inte i dag men ett antal av dem kallas in vid övningar av olika slag.

Av intresse kan vara att med det nya tvåbefälssystemet placeras 1.sergeant mellan fänrik och löjtnant, fanjunkare mellan löjtnant och kapten, en förvaltare mellan kapten och major och en flottiljförvaltare mellan major och överstelöjtnant.

Inom flottiljen tror man på det nya tvåbefälssystemet utan värnpliktiga och att det på sikt kommer att bli ett väl anpassat personalförsörjningssystem.

Förhoppningsvis skall läsaren få en bra uppfattning om de nya graderna, kraven på de olika personalgrupperna och dagsläget på F 17.

På F17 finns 2014-10-01: 162 civila, 280 soldater, 62 specialistofficerare, 287 officerare och 352 reservofficerare (från gamla systemet), anställda.



Glad flottiljförvaltare Helena Stålgren

Helena gjorde värnplikten 1990 på F 5 som hjälpmekaniker. Gick OHS 91/92 i Halmstad. Kom 1994 till F 17 och 2. kompani med JA 37 Viggen. Utbildade sig och blev efterhand kompanichef på JAS 39-kompaniet. Med den senaste befordran lämnar Helena den direkta ledningen av den tekniska tjänsten på kompaninivå och blir stf stabschef på F17.

Text o bild: *Boo-Walter Eriksson*

Jaktviggen JA 37 på plats i Sörbydal



Invigningen av JA 37 nummer 440 i Sörby.

Flygintresset är stort i Blekinge och naturligtvis blev det publiksuccé när Viggenmonumentet invigdes i Sörbydal den 24 maj av tf flottiljchefen Magnus Liljegren och kommunalrådet Roger Fredriksson. Kallinge blåsorkester underhöll och spelade bland annat ledmotivet ur Top Gun och F 17 flottiljmarsch. Övlt Rickard Lindborg var en utmärkt speaker och informerade om planet och om de aktiviteter som företagarna i Sörbyområdet arrangerat. En rote JAS 39 och flygplan från Ronneby flygklubb visade upp sig.

Det hade varit en lång resa innan flygplanet kom på plats. Redan för 10 år sedan tog förutseende personal på F 17 undan ett flygplan från att skrotas och plockade ur flygmotor och elektronik samt målade om det i väderbeständig färg. Avsikten var att hon skulle kunna sättas upp på pelare på lämplig plats i kommunen. Sedan hände ingenting och ingenting tills Ronneby kommun i december 2013 beslöt att en rastplats skulle anläggas i Sörbydal och att planet

skulle sättas upp där som ett minne av flottiljens 70-åriga verksamhet i Kallinge. Kommunens fastighetsbolag ABRI fick i uppdrag att planera och sätta upp planet och det fanns på plats i planerad tid, en vecka före F 17 flygdag den 1 juni.

Det finns redan förslag i kommunen att döpa om Sörbydalsområdet till Handelsplats Viggen och fortsätta utbyggnaden av rastplatsen.



Sista resan på lastbil.

Boo-Walter Eriksson

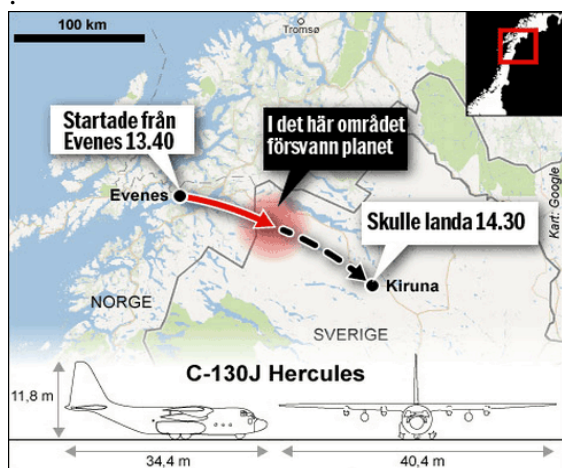
Foto: Mikael Johansson

FÖRENINGSSIDORNA

Norska C 130 haveriet vid Kebnekaise

Torsdag eftermiddag den 24 april var det föreningsträff, där Lt Thomas Mårtensson medlem i Flygbärgningsgruppen inbjudits att delta för att redovisa bärgningsarbetet med den norska C 130 (svensk beteckning TP 84) som den 15 mars 2012 kolliderade med fjällryggen vid Kebnekaise.

Thomas inledde med att presentera FV flygbärgningsgrupp som är stationerad på F 17. Gruppen innehåller 8 yoff (flygtekniker med dykkompetens) med kn K-G Bergqvist som chef. Uppgifterna är att lokalisera havererat flygplan/helikopter samt att leda och genomföra bärgningsarbetet, vilket ska kunna utföras såväl till sjöss som på landbacken, sommar som vintertid. Gruppen har även specialutrustningar som tex skyddsdräkter och indikeringsutrustningar för giftiga ämnen, kolväten och damm som kan uppstå vid tex bränder i komposit och kolfibermaterial. Gruppen står till SHK, Statens haverikommissionens förfogande och dokumentationen vid bärgningsarbetet är en viktig del vid klarläggandet av haveriets förlopp och orsakssammanhang.



Den norska C 130J flygväg den 15 mars 2012. Flygplanet var tre år gammalt och modernt utrustad. Besättningen var rutinerad och bestod av fyra man samt en passagerare.

Thomas fortsatte sedan med att berätta om den svåra bärgningsuppgiften. Olyckan

inträffade under en flygning från Evenes i Norge mot Kiruna. Ett norskt transportflygplan C 130J kolliderade med fjällryggen nära sydtoppen på Kebnekaise. Planet ingick i övningen *Cold Response* och hade fem man ombord, fyra i besättningen samt en passagerare. På grund av dåligt vädret i området dröjde det ett och ett halvt dygn innan efterspaningen gav resultat, tills olycksplatsen hade lokaliserats. Inga nödsignaler eller andra tecken kunde uppfattas, trots spaning med NATO flygplan P3 Orion och AWACS. Kollisionen hade inträffat ca 70 meter under fjällkammens högsta del och samtliga ombord hade omkommit.



Det röda krysset högst upp markerar islagspunkten.

Terrängen är mycket brant och arbetsförhållandena var extremt svåra vid det efterföljande bärgningsarbetet. Lokal/regional räddningstjänst från polis, kommun och länsstyrelse sattes omedelbart i arbete.

I 19 Boden bergspluton, som kan verka i alpin terräng, samt jägargruppen ur hemvärnet med flera ställdes upp i sökandet. Enhet ur norska försvaret, ingående i övningen *Cold Response*, användes också i arbetet.



På bergskammen, personal för eftersök.

Även civila organisationer med fjällguider anmälde sitt deltagande i eftersöken. FV (F17) flygbärningsgrupp anslöt den 17 mars med fem man som senare minskades till 2-3 man.



Personal i flygbärningsgruppen och bergspluton fick arbeta under extremt svåra förhållanden.

För FV-gruppen var detta bärgningsuppdrag det svåraste någonsin, terrängförhållanden och dåligt väder satte verkligen personalen på prov.



Kebnekaise fjällstation utgjorde bas för bärgningsarbetet.

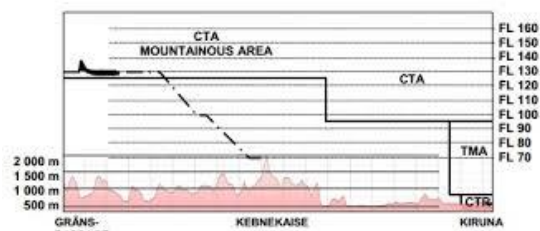
Ett basläger för bärgningsarbetet upprättades vid Kebnekaises turiststation. Haveriplatsen kunde därifrån nås efter två timmars färd med bandvagn.

Den 14 april avbröts arbetet på grund av alltför dåligt väder samt snösmältning och lavinfara. I augusti återupptogs arbetet, man grävde för hand och markerade fynd med käppar. De för utredningen viktiga svarta lådorna återfanns. Hopsamlade vrakdelar transporterades med helikoptrar till en flyghangar på Kiruna flygplats. Under augusti 2013 avslutades arbetet men kvar i området fanns uppskattat ca 7 ton vrakdelar. Väder och ambitioner avgör om det vid senare tillfälle kommer att rensas upp i det otillgängliga bergsmassivet.



Hopsamlade vrakdelar flögs till Kiruna flygplats.

Haverikommissionens arbete var mycket omfattande. De flesta haverier orsakas av att flera faktorer spelat in på ett olyckligt sätt. I det här fallet kunde man inte finna något tekniskt fel på flygplanet. Däremot fann man att besättningen inte hade fullständigt kartunderlag med ombord. Man förlitade sig till den digitala kartpresentationen som finns i flygplanet. Systemets terrängvarningssystem (TWAS) fungerar inte heller norr om 60:e breddgraden (norr linjen Uppsala – Oslo).



C 130 hade höjd 4000m vid gränspassagen och har sedan reducerat höjden för tidigt eller för brant, vilket inneburit att flygplanet kommit 70 meter för lågt innan bergskammen. Flygningen har skett i moln utan marksikt.

Eftersom flygplanet inte radarleddes svarade besättningen för navigeringen och hinderfriheten till marken. Vissa brister fann man också i terminologin och klaringen mellan flygtrafikledningen i Kiruna och besättningen ombord på C 130.

En enklare ärtmiddag i matsal Sleipner avrundade en intressant och lärorik eftermiddag.



Ordf Benny Hellström framför vårt gemensamma tack till Thomas (th.)

HL

Vårens resa till Lübeck

Den 15 maj 2014 begav sig 51 veteraner iväg med Balderbuss från Jämsjö på en fyra dagars tur till Lübeck. Alla kom i tid och stämningen var hög redan på morgonkulan. Resan gick över Öresundsbron mot färjan i Rödby och Tyskland. Vi följde västra Östersjöns kust genom ett vackert Nordtyskland till Laboe, norr om Kiel för att besöka den uppställda ubåten U995 och minnesplatsen Marine Ehrenmal.



*Minnesmonumentet
Marine Ehrenmal i
Laboe*

Efter en intressant rundvandring svalkade vi oss i det vackra vädret och betraktade inloppet till Kiel nära Kielkanalens mynning.

Vid kvällen anlände vi till vårt hotell i Lübeck, Park Inn, tidigare känt som Hotel Mövenpick. Vi installerade oss och avnjöt en god middag på hotellet.

På fredagen väntade en 7-milafärd till den vackra Hansastaden Schwerin i Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin är delstatens huvudstad och känd för sitt vackra slott som varit säte för hertigarna genom åren. I närheten av Schwerin slutade den så kallade dödsmarschen från koncentrations-lägrät Sachsenhausen med cirka 18 000 överlevande.

Återigen en fin dag med rundvandring i vackert väder.



Slottet i Schwerin.

Kvällens middag intogs på Rathauskeller i Lübeck. Lördagen tillbringades i ett soligt Lübeck. En gammal Hansastad som grun-

dades 1143 vid floden Trave. Under andra världskriget var staden hårt drabbad. Delar av den äldre staden skadades svårt av flygbomber 1942, men efter andra världskriget framskred återuppbyggnadsarbetet raskt och idag finns Lübeck med på Unescos världsarvslista. Många tog en rundtur med båt utanför innerstaden som visade den vackra miljön. Mycket folk och gemyt på stan med både shopping och underhållning. Många fina vyer fångades med kameran.

Ett populärt besök gjordes på Niederegger Café. Det handlades marsipan i många former samt ett intag av den populära apfelstrudeln. Flera av resenärerna besökte på kvällen den omtyckta restaurangen Kartoffelkeller. Här serveras riktig god mat i mysig källarmiljö.



Glatt gäng utanför hotellet.

Återigen ett mycket trevligt arrangemang under ledning av Ulf Alderlöf och Bo Hagertz. Applåder från alla i bussen som haft fyra härliga dagar med gammal god gemenskap och många glada skratt och tillrop. MS

C F17 halvårsgenomgång, juni 2014

Måndag förmiddag den 9 juni inbjöds till C F17 halvårsgenomgång, vars syfte är att hålla personalen fortlöpande informerad om flottiljens/garnisonens uppgifter, verksamheter och resultat.

Tf C F17 övlt Magnus Liljegren inledde med att tacka för flygdagsarbetet, mycket väl genomfört av alla. Trots besparingar finns en positiv syn för FV och för F 17.

F17 har fått sin första flottiljeförvaltare, Helena Ståhlgren, som befordrades den 1 juni. Hon tillträder befattningen stf stabschef i flottiljstaben den 1 sept.

Arbetet med RB5 (Regeringsbeslut 5) fortsätter. Ca 5 mdr kr/år behöver tillföras för att nå IO 14 förmågor, men dessa pengar finns inte. Flera åtgärder behöver vidtas, bla omdaning av logistiken (760 mkr/år) samt minskad personalkostnad (500 mkr/år). FM avråder dock från denna minskning, alternativt föreslås en besparing om 225 mkr/år. Men den får kännbara konsekvenser, ”skuld” om 275 mkr uppstår. FM förslag till olika alternativ är ännu inte bearbetade.

Hur ser FM ORG18-underlaget ut för F17?

- Avveckling av stridsflygdivisionerna samt flygbasbataljonen
- Nytt krigsförband skapas – ”stridsflygflottilj” – enligt strukturbilden
- Kompanierna på Malmen övergår till krigsförbandet ”helikopterflottiljen”
- Basorganisationen integreras i krigsförbandet
- All personal ingår i krigsförbandet och blir därmed krigsplacerade

Sedan underlaget som togs fram av projektgruppen har följande förändringar skett (detaljer ej kända):

- Flygbasjägerförmågan finns kvar, dock i annat format och i en minskad volym
- Minskningar har också skett bl.a. inom stabsresurser

Enligt försvarsberedningens rapport angående FM utformning efter 2015 föreslås, i FM ORG 18, flygvapenförbanden organiseras på fem (5) krigsförband vilka blir våra flygflottiljer och produktionen anpassas till införandet av 60 JAS 39E.

RB5
FM ORG 18
Försvarsber.
rapport

Försvarsberedningens rapport med kopplingar till ”F17”

- Samverkan med de nordiska och baltiska länderna samt Polen och Tyskland är viktig
- Territoriell integritet är viktig
- Ökad närvaro på Gotland
- Flygstridskrafterna är prioriterade
- Piloterna skall medges ökad flygtid och övning
- Stridsflygdivisionerna utgör kärnan i flygstridskrafterna
- Öka från 60 till 70 JAS 39E (>55% av den tilldelade ramen för materielanskaffning)
- Upprätthåll den operativa förmågan under ombeväpningen från C/D till E
- Höj ambitionen rörande incidentberedskap
- Pekar på vikten av att den sjöoperativa förmågan inom HKP blir operativ
- Anskaffa långräckviddigt vapen till JAS 39
- Ökad verksamhet och personalvolym (HV) på Gotland

Osäkerheterna avseende utvecklingen är stor. Den territoriella integriteten är viktig och väpnad strid utgör grunden. Flygstrids-

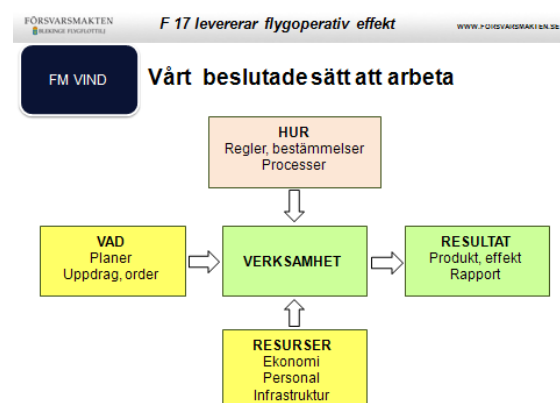
krafterna är prioriterade och antalet JAS 39E föreslås öka till 70. Vidare omnämns inköp av långräckviddigt vapen till JAS 39, nytt luftvärn samt kustrobot på Gotland.

Rekrytutbildningen (GMU+BFU) bör förlängas till 9-12 månader och tidsbegränsade anställningar för OF utredas.

FM verksamhetsidé ligger till grund för uppgifter och operativa effekt. FM ska förebygga och hantera konflikter och krig, ytterst genom väpnad strid, enskilt eller tillsammans med andra länder. Försvara Sverige, värna svenska intressen och främja säkerheten genom insatser på vårt eget territorium, i närområdet och globalt.

Upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet och i enlighet med internationell rätt värna Sveriges suveränitet och nationella intressen i området utanför.

FM VIND-projektet fortsätter utifrån ett analysarbete där FM-ledningen tagit fram fyra fokusområden som ska genomarbetas.



Dessa områden är målbilder, medarbetarperspektiv i olika frågor samt ledning och administration. Verksamheterna har kopplingar från central till lokal nivå och måste fungera.

Utifrån ett analysarbete har FM-ledningen tagit fram fyra fokusområden som skall genomarbetas. Dessa är:

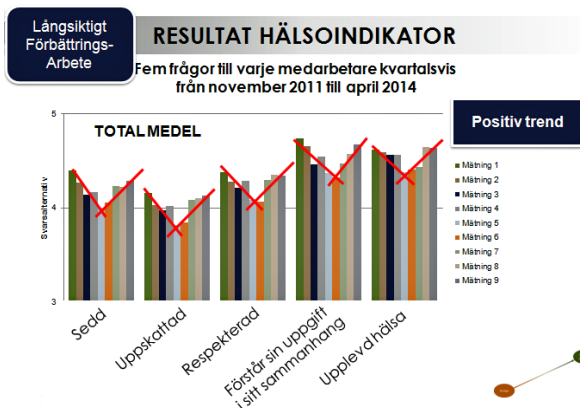
1. Målbild
 - intensifierad internkommunikation – svara på frågan → vad är vi till för??
2. Medarbetarperspektivet
 - ta bort begrepp, befattningar m.m. kopplade till värnplikssystemet
 - förenkla rutinerna inom HR-området för samtal chef – medarbetare
 - överse HR-organisationen i FM parallellt med pågående översyn
3. Ledning
 - öka uppdragsstyrningen och förutsättningarna att delegera befogenheter att fatta beslut
4. Administration
 - förenklingar i FM interna regelverk.
 - minska administrativ belastning på personalen

Förtroendet mellan HKV och flottiljerna sades vara lågt för närvarande och det saknas helhetsperspektiv. Bl a nämndes att det finns alltför många aktörer som beslutar. Order kommer på olika vägar, alla order måste gå genom gemensamma staben. Flottiljchef bör ges bemyndigande att godkänna egen personal i utbildnings- och kompetensfrågor, m m. Ca 120 förslag har inkommit som ska värderas och bearbetas för beslut samt därefter implementeras.

FM VIND **Analys av dagens situation**

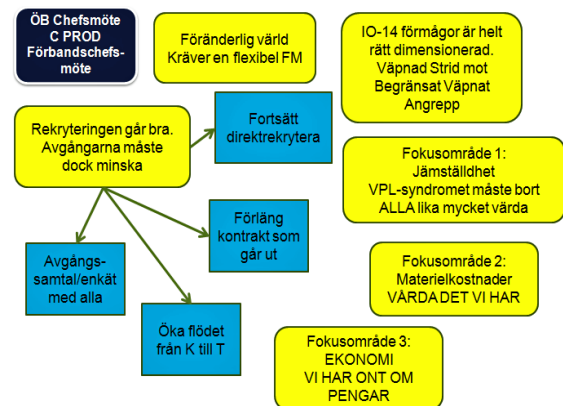
- HKV har inte kontroll på all reglering och styrningen av förbanden fungerar inte effektivt.
- Det saknas helhetsperspektiv och konsekvensanalyser när nya bestämmelser ges ut.
- Det är för många olika aktörer som har befogenheter att besluta bestämmelser.
- Det är inte möjligt och inte ändamålsenligt att identifiera och ta bort enskilda bestämmelser.
- En radikal förändring av dokumentstrukturen och regelutgivningen är troligen nödvändig på sikt.
- Långsiktiga åtgärder kan kräva organisatoriska förändringar och en vilja att bryta med vissa traditioner.

Det långsiktiga förbättringsarbetet är nu inne på fjärde året och inriktar sig i huvudsak på färre kända mål samt förmåga att kunna hantera obalanser mellan uppgifter och resurser. Och att samarbetet inom F 17 ska upplevas som väl fungerande.



Sociala arbetsmiljöfrågor i SLOT har hanterats parallellt och F 17 är ett av fyra pilotförband som har haft kvartalsvis uppföljning i form av en hälsoindikator. En positiv trend kan ses och vid årsskiftet 2014-15 ska minst två förbättringar per grupp vara införda.

Från ÖB chefsmöte i maj rapporterades att FM saknar 31 mdr kr under 10-årsperioden fram till 2023. 110 mkr överförs från fredsbefrämjande uppdrag (anslag 1:2) till förbandsproduktion (1:1). Det ekonomiska utfallet är oroande – bättre kontroll behövs. Bl a berördes en ”ledighetsskuld” som måste regleras samt att resekostnaderna ligger för högt, sena bokningar fördyrar.



ÖB verksamhetsinriktning vid förbandschefs-mötet, maj 2014.

Övlt Magnus Fransson, tillförordnad stf fljchef och produktionsansvarig, fortsatte med att redovisa verksamhet för 2014.

Övningsserie för NBG (Nordic Battlegroup) och NRF (NATO Response Force) samt FVÖ (flygvapenövning) med nationellt scenario ställer höga krav.

F 17 ingår med stridsflygdivision JAS 39 och fukomp i NBG/NRF med beredskap/insats första halvåret 2015.

Preliminär budget för 2015 är 853 mkr varav 189 mkr till verksamheten (22%). Personalsituationen inför 2015 är ansträngd, en brist på 36%, av behovet 1291 finns i dag 821.

Investeringar på 800 mkr, bl a Ronneby-paketet samt infrastruktursatsningar, är intecknade för ett antal år framöver.

Avslutningsvis tackade tf fljchef Magnus Liljegen för ett bra arbete, alla behövs och tillsammans blir vi starka. F 17 levererar flygoperativ effekt på hög nivå. HL

70-års jubilerande F 17 firade med stor flygdag.

Den 1 juni var det stor flygfest på Kallinge fältet. Cheferna 1. och 2. division hade redan till fredagen inbjudit fd divisionsmedlemmar (Röd, Blå och Gul) för återträff och kamratlig samvaro.

Eftermiddagen ägnades åt information i divisionsbyggnaden H 47 med tillbakablickar och nutid och blev mycket välbesökt. Ca 150 fd piloter och navigatörer från flottiljens begynnelse och framåt hade infunnit sig. Nestorn var Hans Rehnvall, 98 år, som var förste divisionschef på A32. Han hyllades i välkomsttal och genom särskild hälsning från flygvapenchefen, framförd av övlt Lars Bergström. Bert Stenfeldt berättade sedan om divisionslivet under T 18- och A 21R-tiden. Olle Jensen om A 32 och Lars Gardell om J 35 och JA 37. Herman Pålsson fick också några minuter om HKP 4 flygräddning. Divisionscheferna övlt Adam Nelson och Andreas Dahlberg avslutade med att berätta om dagens verksamheter med JAS 39.

På kvällen var det samling till jubileumsmiddag i restaurang Sleipner. En lista gick runt på vilken var och en fick uppge sin ackumulerade flygtid. Sammanlagt hade middagsgästerna flugit 620 000 timmar, också ett sätt att redovisa flygerfarenhet.

Flygdagsprogrammet kunde genomföras under fint sommarväder och publiken tycktes trivas i det stundtals öronbedövande

flygbullret. Tf fljchefen övlt Magnus Liljgren öppnade flygdagen och hälsade alla välkomna. Marinens musikkår medverkade som så många gånger förr. Publikområdet hade utökats sedan förra flygdagen 2009 och nytt publikrekord, ca 40 000, noterades. Markutställningar, olika förevisningar och flygprogrammet löpte över hela dagen. Mot den cumulusprydda himlen kunde vi bla se propellerflygplan från 1920-talet, långväga Catalina från USA, Biltamas flygplan Mustang och Spitfire, avancerat segelflyg, transportflyg, ett flertal helikoptrar och slutligen modernt stridsflyg som schweiziska F 18 och vår egen JAS 39.

Uppvisningsprogrammet avslutades med defileringsprogrammet av Flygvapnets Historic Flight (SwAFHF) där nyrestaurerad ”återställd” SK-35C flög med för första gången.



Silvergruppen, (blanka utan målning) i det skick de än gång lämnade SAAB. Fr v J 29F, AJ 37, JAS 39C, SK 35C och SK 60.

I lokalpressen kunde man läsa att det blev en gigantisk flygfest, som innehöll allt man kan tänka sig och lite därtill, när en synnerligen vital 70-åring hyllades. HL



Foto: Joakim Stolt

Kamratföreningens museigrupp och foto-grupp samordnade sina verksamheter inför flygdagen.

Redan på höstkanten 2013 började vi att inrikta oss på deltagandet i flygdagen. Vid de inledande mötena med F17 framkom olika förslag på vad vi skulle göra. Tidigt 2014 tog vi beslut om vad som var möjligt att genomföra.

Detta blev att ta fram två bildspel för att visa på stora TV-apparater. Bildspelen handlade om *F17 historia* respektive *personal som arbetat på F17*. Vi skannade ett stort antal bilder för att få fram lämpliga bilder som verkligen speglade historien och personalen. Bildspelen kompletterades med marschmusik. Det blev mycket lyckat trots att det var svårigheter att starta bildspelen på de TV-apparater vi tilldelats. Det löste sig tidigt på morgonen med hjälp av flottiljens IT-kunniga, Tomas Johannesson och hans personal.

För museigruppen blev arbetet inriktat på matbombning, kyrkor och bilder från värnpliktsutbildningen.

Matbombningen beskrev hur infrusna fartyg, 1947, undsattes med fallskärmsförsedda lådor ”bomber” som fälldes från B 3 med mat, post och andra förnödenheter. Detta visades med uppriggad pappersfallskärm samt skärmvägg med tidningsartiklar som skildrade dessa insatser.

Vid tidigare flygdagar har bilder på Blekinges kyrkor visats upp på skärmväggar och som då var uppskattat. Vi beslöt därför att upprepa detta. Nu visade det sig att vi inte kunde hitta dessa bilder. Kontakt togs med fd flottiljefotograf Gösta Bolander som ställde negativ till vårt förfogande. Vi fick skanna alla negativen och därefter ta fram papperskopior för att slutligen sättas upp på skärmväggar.

I våra samlingar har vi foton på värnpliktiga ur olika omgångar. En årskull bestående av fyra omgångar valdes ut. Det blev de som gjorde värnplikten 1994. För att få lite intresse för dessa bilder erbjöd vi dem, som kände igen sig själva på bilderna, ett års gratis medlemskap i kamratföreningen.



Värnpliktiga 1993. Klipp ur pluton 2, omg 933.

Sammanfattningsvis blev det mycket arbete för grupperna trots att det inte var någon större utställning. Samtliga objekt blev mycket lyckade. Särskilt kan nämnas att ”matbombningen” rönt stort intresse. En F 17-veteran, fd flygförare besökte vår utställning med sin son, och berättade att han var en av piloterna för dessa uppdrag. När det gällde värnpliktiga så var det 16 soldater som kände igen sig och fick därmed ett års fritt medlemskap. Vi delade också ut ett stort antal av Bredåkrabladets jubileumsnummer.



Kamratföreningens hörna. I taket, den omskrivna pappersfallskärmen.

Vår uppfattning var att vår ”hörna” var välbesökt. En jämn ström av besökare under hela dagen. LP

C F17 genomgång oktober 2014

Onsdag förmiddag den 8 okt inbjöds till CF17 kvartalsgenomgång. Nyttillträdde flottiljchefen öv Lars Bergström höll själv hela genomgången och uttalade även ambitioner att följa tidigare chefs rutiner om åtminstone halvårsvisa genomgångar.

F 17 utgör hälften av Sveriges luftförsvaret. Luftoperativ effekt ska levereras. Alla i personalen är viktiga och ingen kan undvaras. Divisionerna är krigsförband, har incidentberedskap och utbildar nya elever - konflikt mellan uppgifter kan lätt uppstå. Basbat får ny utformning och utbildning, olika sidouppgifter finns vilket innebär svårigheter att utveckla bataljonsnivån.

Rysslands upprustning och militära aktiviteter ökar på bred front och måste tas på

allvar. Övningar på Östersjön yta och i luftrummet ovanför skapar ny normalbild, vilket innebär att vi måste se över planer, ha beredskapsövningar och i övrigt anpassa produktionen.

Nytt försvarsbeslut kommer 2015, med huvudsaklig inriktning på territoriell integritet och FM olika förmågor. ÖB avger svar till regeringen 28 nov, sedan följer FM VP15 (verksamhetsplan) den 19 dec och budget BU16 (budgetunderlag) den 27 febr. S,MP regeringen ställer sig bakom Alliansens förslag, men dessa pengar räcker ändå inte.

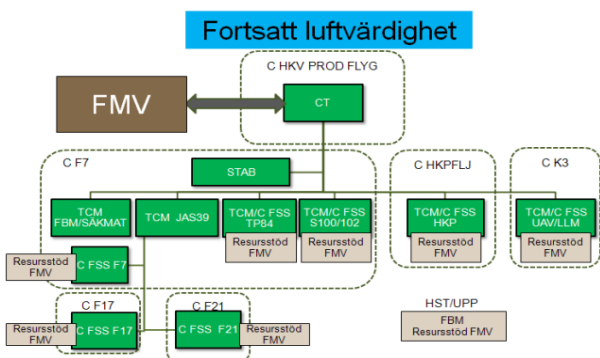
FM Org 18 är en del av framtiden. Flottiljen som organisationsenhet blir krigsförband, flygenheten blir en förstärkt division och basbataljonen får fler uppgifter. Baskomp på Malmen överlämnas till Hkpflj.

FM Org 13 och dess insatsorganisation, IO14, gäller alljämt. Vi skall fortsatt utvecklas i denna.

FM reformation som pågår förutsätter ett fortsatt arbete med IO 14. Detta gäller också vår förmåga.

Vad som händer sedan vet vi inte i nuläget.

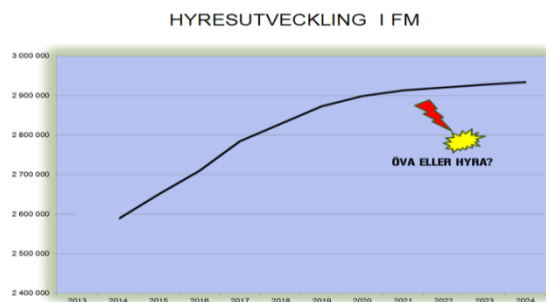
FM Vind har tagit många bra grepp och har goda ambitioner i bland annat målgruppsarbetet. Olika bemyndiganden som överförs till fljch kräver goda kunskaper om författningar och regelverk. Vidare berördes behov av minskad administration och lokalt mera användarvänlig. Det hälsofrämjande arbetet utvecklas långsiktigt. SLOT kommer att upphöra och ingå i FM Vind. HR transformation (förvaltning) fortsätter. Det finns inget val - spara pengar. Detta är krångligt men det gäller att göra det bästa.



FMV roll och luftvärdigheter berördes även, gäller främst frågor inom organisation och verkstadskapacitet.

Jämställdhets- och jämlikhetsarbetet i FM fortsätter genom alla led, från HKV ned till förbandsnivå. Som utmanande exempel nämndes, att kvinnlig stridspilot leder anfall mot IS (Islamiska staten) och att hon kommer från Förenade Arabemiraten.

Det fanns också några ”pekpinnar”. Resor ska alltid beställas genom PRIO, tre veckor innan. Fastighetshyran ökar i FM och är nu uppe i drygt 2,9 mdr. Man kan ställa sig frågan – ska vi hyra eller öva för pengarna. Vårda den materiel vi har, utbildning kommer att ske för att återta i projekt - Vård FM.



Internationella insatser är en del av vardagen. På nyåret går division och uhkomp in i NBG- beredskap. Sverige sänder kontingent om ca 250 man till Mali, huvuddel ur Ing 2, men även viss personal ur F 17 samt tekniska utrustningar skickas i jan 2015. Till Somalias kust sänds två Hkp 15 (EU Navfor Operation Atalanta) tiden feb-maj 2015, vilka baseras på och verkar från det holländska amfibiefartyget John De Witt.

Avslutningsvis tackade fljch Lars Bergström för bra arbetsinsatser vid skogsbranden i Västmanland, översvämningarna i Västsverige, Flygvapenövningen, F 17 flygdag och FM patrulltävling som arrangerades på F 17. Det är roligt att vara tillbaka på F 17 som har utfört mycket bra arbete - en flottilj som är efterfrågad och som levererar.

HL

Rapporterna har författats av:
Herbert Lindblom, Mats Svensson och Leif Possung
Bilder: Försvarsmakten F 17

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN

Här fortsätter vi på Museiföremålssidan att visa bilder med en kortfattad klargörande text på olika museiföremål som finns på F17 och som har en egen historia. Ta gärna kontakt med någon av oss i redaktionen och berätta om något föremål som kan bidra till F17 förbandshistoria.

Väderradarantenn



Antennen till väderradarn PV 30. Den finns placerad utanför Sleipner.

Väderradarn PV 30 var flygvapnets första för meteorologiskt ändamål konstruerade radar. Den hade två huvuduppgifter, dels att förbättra väderprognoser där man kunde se nederbördsområden och åskmoln samt att ge radiakinformation, dvs prognos av radioaktivt nedfall genom att mäta och automatiskt följa höjdvindar upp till 30 km höjd med hjälp av ballongburna reflektorer.

Flygvapnet köpte 15 radarstationer av denna typ och F17 fick sin station 1963.

Själva antennen fanns ovanpå ett apparatshus som innehöll radar- och provutrustning placerat på en plattform längst upp i ett fackverkstorn som stod på lilla bergskullen 50 meter NO om kanslihuset. Indikator och dataenhet var fast installerat i flottiljens väderenhet, varifrån även stationen manövrerades.

A 32 Lansens katapultstol



Katapultstolen till A 32 Lansens. Den finns för närvarande placerad i traditionsrummet.

A 32 Lansens var försedd med två katapultstolar som var framtagna av SAAB. Denna stol kallades för typ 3 och var i motsats till tidigare stolar försedd med två kanonrör. I början bars fallskärmarna mellan omklädningsrummet och flygplanet på förarnas och navigatörernas ryggar, medan man senare spände på sig fallskärmen i sitsen. I mitten av 1960-talet infördes en automatisk utlösning av fallskärmen som trädde i kraft när man separerades efter utskjutning från själva stolen.

Vissa fart- och höjdräddingar måste vara uppfyllda för en lyckad utskjutning. Det varierade mycket beroende på dykvinkel, flygplanets attityd och andra faktorer. Man hade en enkel tumregel 300/300, det vill säga minst 300 km/t i fart och minst 300 meter i höjd.

Gunnar Mossberg