



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2015



Ur innehållet:

Flottiljverkstaden

Flygbasjägare

Nytt flygledartorn

Långresa med Pembroke

Telekrig

Neutralitetsvakt med J 20

Militärflygets kronmärken

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2015. Årgång 10.

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

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 TP 83 Pembroke som tilldelades F17 1955. Totalt fyra flygplan som förutom flygtransporter användes för radarutbildning av A 32 navigatörer samt flygräddning. TP 83 utgick ur organisationen med början 1973, det sista 1977.
Foto: Lars E Lundin

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar, i stort, studiebesök eller föredrag, avslutat med middag. Därtill kommer resor samt museiarbete.

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

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

Enklast tar du kontakt via e-post

sekreteraren@f17kamratforening.se

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

Årsavgiften är 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 !

Jag inleder dessa rader, precis som vanligt, med att ge en liten kommentar om vädret. Den gångna sommaren har väl varit lite si och så. Kanske bra för en del, speciellt om man är intresserad av inomhusaktiviteter. Det var först på sensommaren som det blev riktig sommar. Åtminstone i min smak. När jag skriver detta, är det den första dagen i oktober och solen skiner från en klarblå himmel.

Föreningens verksamhet fortsätter enligt plan. Vi medverkar vid de möten som F 17 kallar till, bland annat månadsmöten med veteranerna. Vi deltar även i träffar och utbildningar med SMKR inom veteran- och anhörigstöd.

Vi har deltagit vid firandet av F10 75-års jubileum. F 17 traditionsrum är numera öppet för besök, företrädesvis på tisdagsförmiddagar. Digitaliseringen av flottiljens foton fortsätter oförtrutet osv.

En ny uppgift vi tagit på oss är att stödja F 17 i att producera en ny jubileumsbok till flottiljens 75-års jubileum 2019. Inriktningen blir att i huvudsak beskriva de

senaste 25 årens verksamhet, det vill säga tiden efter att förra boken gavs ut. Bokens utformning har diskuterats med flottiljchefen, men än så länge är inte något fastställt. Det reella arbetet påbörjas i början av nästa år. Mycket kunskap finns hos er medlemmar och flottiljens personal. Vi återkommer efter hand hur arbetet fortskrider.

Beträffande studiebesök och resor pågår ett ständigt arbete. Som vi tidigare informerat om, genom inbjudan, har vi gjort ett besök i det nya flygledartornet. Rapport från det besöket kommer i nästa nummer.

Resegruppen planerar för en kommande resa till våren. Något resmål är för närvarande inte bestämt. Men lugn, vi återkommer

Många medlemmar har hört av sig till styrelsen med frågor eller synpunkter på de nya skärpta tillträdesbestämmelserna till flottiljområdet. Detta är ett beslut som kamratföreningen inte har kunnat påverka. Vi förstår att detta upplevs som negativt. Många medlemmar har ju tillbringat en stor del av sitt vuxna liv innanför grindarna. Är det så att någon önskar besöka, t ex traditionsrummet, kontakta då gärna någon i styrelsen eller museigruppen, så ställer vi upp som besöksmottagare.

Vintern närmar sig nu med stormsteg med mörker och kyla. Advent, lucia, jul och nyår är ändå ljuspunkter under denna period. Så till sist vill jag önska Er alla en riktig GOD JUL och ett Gott Nytt År.

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



F 17-vänner och kamrater i kamratföreningen!

Det händer mycket på flottiljen och i garnisonen för närvarande. Det mest utåt synliga handlar förstås om det så kallade Ronnebypaketet som nu blir allt mer synligt i norra flottiljområdet. I veckan som gick påbörjades byggnationen av helikopterhangaren som är det största bygget i projektet. För närvarande pågår byggnation av torn, incident- och transportplatta, helikopterhangar och ett antal vägar och anslutningar.

I somras fattade riksdagen ett nytt försvarsbeslut som måste ses som ett viktigt trendbrott. För första gången på mycket länge

stiger nu försvarsanslaget. Detta är tråkigt nog drivet av en omvärldsutveckling som går i negativ riktning. Alla höjningar inräknade stigar försvarsanslaget med ca 17 miljarder över beslutsperioden. Detta skapar naturligtvis förväntningar och nu är det upp till oss i Försvarsmakten att leverera operativ effekt, här och nu. ÖB talar om fyra T. Tillgängligt, tillsammans, trovärdigt och tröskeffekt. Fyra begrepp som stämmer väl in på F 17 och vår verksamhet. Våra förband är stående och välövade och därmed tillgängliga. Vi övar numer regelbundet tillsammans med andra nationer framförallt inom ramen för de samarbeten som nu växer upp i Östersjön. Övningar sker bi- och multilateralt, med bl.a. NATOs incidentberedskap, Finland och med alla de länder som nu baserar i

länderna kring Östersjön. Vi är trovärdiga och upprätthåller en hög beredskap över tiden. Incidentberedskapen och IBSS utgör grundplattan i vår verksamhet, den är personalkrävande men bygger självförtroende och krigsduglighet i våra krigsförband. Allt detta tillsammans skapar en tröskeffekt som verkar avhållande.

Det förändrade omvärldsläget och den förändrade hotbilden i vårt närområde har framtingat förändringar i tillträdesbestämmelserna på flottiljen. Jag inser att det försvårar för tidigare anställda att besöka sin förra arbetsplats, nu när vi ställer krav på att det ska finnas en besöksmottagare. Kända medarbetare som varit anställda länge utgör naturligtvis inget hot mot flottiljen men vi kan inte välja ut vissa före detta anställda som får tillträde och andra inte. Idag är all personal anställd och vissa strömmar igenom med ganska korta anställningstider. Vissa kan ha varit anställda vid andra förband och passerat F 17 mycket kort tid. Alla är dock fortfarande välkomna med besöksmottagare från sin tidigare arbetsplats eller från kamratföreningen.

Som en följd av riksdagsbeslutet och på grund av det försämrade omvärldsläget är FM nya organisation nu beslutad och vi har bemannat den här på F17. Vår personalram minskar dess värre lite grand men vi kommer fortsatt att ha en del vakanser. Organisationen är dock bättre än den gamla med tydligare ledningsstrukturer. Nu kommer alla åter att tillhöra insatsorganisationen och vara krigsplacerade. Det korsvisa ägandet upphör och vi lämnar över våra två kompanier i Linköping till Helikopterflottiljen. Bataljonsstaben och flottiljstaben slås samman och ett nytt krigsförband 17e flygflottiljen uppstår med

mig själv som krigsförbandschef vid sidan av de bägge divisionerna som fristående krigsförband. Nästa år vidtar en övningsserie som skall ge framför allt det nya krigsförbandet förutsättningar att lämna operativ effekt så snart som möjligt.

För närvarande genomför vi en GMU på Kvarn i Linköping. En viktig uppgift som numer är i princip vår enda möjlighet till rekrytering till våra förband. De nöjda soldaterna blir viktiga ambassadörer i samhället. Vid vår förra GMU i Ronneby valde samtliga rekryter att skriva kontrakt med Försvarsmakten, bra betyg till vår utbildning och våra instruktörer. För närvarande planerar vi för den nya sammanhållna grundutbildningen som vi kommer att genomföra fom hösten 2016. Direkt efter GMU kommer rekryterna att genomföra funktionsutbildning och den sammanhållna utbildningen blir ungefär nio månader lång. Ett koncept som liknar något vi känner igen från tidigare.

Förra flygvapenchefen Micael Bydén har nu blivit utsedd till överbefälhavare. Alla vi som känner Micael vet att detta var ett mycket klokt beslut och vi ser nu fram mot att få se Micael utöva sitt ledarskap som ledare i försvarsmakten. Överbefälhavaren med fru kommer för övrigt på flottiljens gåsmiddag i år vilket vi ser fram mot. Hans efterträdare Mats Helgesson känner vi också inte minst sedan hans tid som C F17. Mats blir en värdig efterträdare och vi hälsar honom välkommen tillbaka till Flygvapnet och önskar honom lycka till.

Jag ser fram mot ett fortsatt bra samarbete med kamratföreningen.

Lars Bergström
Flottilj-/garnisonschef

F 17 flottiljverkstad i förändringstider. Del 2



Personalen 2008. 45 stycken samlade framför verkstaden. Verkstadschefen, mj Daniel Jansson längst till höger.

Specialistverkstäderna

Inom flygverkstaden fanns ett antal specialistverkstäder inrymda i särskilt avdelade rum.

Instrument- och televerkstad med renrum fanns för underhåll och reparation av bl. a mekaniska flyginstrument. Kontroller och kalibreringar av el- och telesystemen i flygplanen kördes i provbänkar fram tom fpl 35. Med fpl 37 installerades en datastyrd provbänk ATS (Allmän Teletest Service) med vars hjälp justeringar och byte av komponenter kunde göras på krets nivå. Verktygen och instrumenten som användes i arbetet justerades och kalibrerades årligen. Verkstaden är nerlagd.

Batteriverkstad förrådshöll och underhöll flygplan- och fordonsbatterierna.

Grovelverkstad som utförde starkströmsarbeten på flygmaterielen fanns också. Verkstaden är nedlagd.

Hydraulverkstad kontrollerade enheter av bränsle-, hydraul- och luftsystemen i fasta provbänkar tom fpl 35 och därefter i en datastyrd provrigg HLB (Hydraul, Luft, Bränsle). Verkstaden är nerlagd.

Mekanik- och svetsverkstad fanns som

utför reparationer och lagningar på flygplanen. Under Viggeneperioden var det många skador som lagades på flammhållarna och reverseringsklaffarna i flygmotorerna som utsatts för stora värme- och tryckbelastningar vid max motorpådrag. Teknikerna som utförde svetsarbeten var licensierade för alla typer av svetsning bland andra MIG/MAG och TIG. Deras färdigheter kontrollerades årligen.

De tryckluftsdrivna verktyg som används, utsätter operatören för kraftiga vibrationer med risk för skador (vita fingrar). Efter hand som effektivare och mindre vibrerande verktyg utvecklades infördes dessa på verkstaden för att förbättra arbetsmiljön.

Flygsäkerhetsmaterielverkstaden svarade för underhållet av bromsskärmar (fpl 35), skärmen i katapultstolen, besättningens fallskärmar (tom flygplan 37) och all personlig flyg- och nödutrustning. Det var ett grannlagat arbete att anpassa utrustningarna till varje särskild förare/besättningsman.

Varje år skedde utbildning centralt för hela flygvapnet i användande av nödutrustningarna genom parasailträning och uppvinning i helikopter.

Det var ett omfattande arbete att hålla all utrustning i trim inför och under övningarna och personalen på säkmatverkstaden var ansvarig för detta. Med byggnationen av JAS 39 hangaren år 2002 flyttade säkmatverkstaden in i hangar 81 och knöts organisatoriskt till divisionerna.

Kompositverkstad utförde reparationer av småskador på kompositutrustningar. Denna och *blästrings- och målarverkstaden* beskrevs närmare i föregående artikel om flottiljverkstaden.

Stolverkstad utförde tillsyner på raketstolarna och byte de sprängpatroner som ingick i systemet.

I *huv- och balkverkstaden* byttes sprängledningarna som finns inlagda i huven på JAS 39 efter viss kalendertid. Dessa spränger huven i samband med att piloten skjuter ut sig.

I verkstaden gjordes även tillsyner på vapen- och bränslebalkar samt rengöring av kanonen efter varje användning.



Tekniker Stefan Månsson endoskopbesiktigar en RM8-motor.

Motorverkstad genomförde tillsyner och reparationer på flygmotorerna för A 32, J 35, och AJ/AJS/JA 37.

Att reglera motorerna på A 32-motorerna var en påfrestande uppgift. Med en tekniker på förarplats startades motorn och provkördes med olika motorpådrag. För att justera motorvarvtalet fick en annan tekniker ligga på rygg under motorn och justera varvtalet till rätt värden. Hörselskydd kunde svårligen användas av utrymmesskäl och skyddseffekten var i början begränsad så man förstår därför att

det är många tekniker som har drabbats av bullerskador.

En ständigt återkommande åtgärd var endoskopbesiktningar (kontroll av sprickbildningar) på kompressor och turbin i motor RM8 A/B. Motorverkstaden hade därför under åren 1988-2000 ett servicelag om tre man som reste runt till alla flottiljer för att genomföra vissa kontroller. Tekniker Roger Sundell var chef för gruppen. Vid behov kunde man även byta kompressorskiva och LT- kompressor (lågtrycks-) på förbandets motorverkstad.



Motorverkstaden. Teknikern Anders Blomqvist (tv) och Per Fredriksson förbereder service på RM8.

För att säkerställa att flygmotorerna fungerade normalt efter reparation eller service provkördes de monterade i flygplanet på marken innan de fick flygas med. Från början utfördes dessa i norra banändan i de gamla framomlänkarna mot särskilda avbärare som länkade av jetstrålen och därmed även bullret från marken upp i luften. För att säkerställa att flygplanet inte skulle börja rulla om bromsarna inte skulle räcka till vid max motorpådrag kedjades flygplanet fast i marken. Med tre flygande divisioner blev det många motorkörningar som skulle genomföras och dessa orsakade stora bullerstörningar i omgivningen. En mobil ljuddämpare anskaffades för 35-motorerna RM6 C för att minska bullerstörningarna.

Ett nytt motorprovhus (by 115) byggdes därför intill hangar 47 år 1973.

Då S 37 med motor RM8 A kom till F17 insåg man att den stora motorn med de höga bullernivåerna måste dämpas bättre både för personalen på flottiljen och för det omgivande samhället. Provhuset modifierades därför mot de nya kraven.

De erhållna motorvärdena från proven sändes till CVA för dokumentation och godkännande.

Med ombeväpning till JA 37 och RM8 B byggdes huset åter om 1981 och förstärktes så att den yttre bullermiljön förbättrades och ny registrerutrustning installerades.

Ytterligare modifiering av huset genomfördes 2002 för anpassning till JAS 39 och dess mycket bullergenererande APU. (Auxiliary Power Unit.) Liten turbinmotor som levererar ström för start av flygmotorn och som reservkraft i luften.

Fordonsverkstad och kontrollhall

En fordonsverkstad finns för underhåll och reparation av bilar och alla specialfordon som finns inom förbandet. Exempel på dessa är räddnings-, brand-, fältarbets- och klargöringsfordon. Dessutom skulle braggar, (beredskapsaggregat) som levererar ström till flygplanet, servas och utrustningar kalibreras. Inte nog med det. De militära cyklarna och mopederna fick även sin beskärda del av underhåll.



Den nya kontrollhallen.

För att fordonen och utrustningarna skall vara godkända, krävdes att dess kondition och status kontrollerades. En kontrollhall byggdes därför 1992 till i hangar 84 som kunde ta hand om även tunga fordon. Det diskuterades om det fanns möjligheter att

samordna kontrollerna för civila tunga fordon men det hela rann ut i sanden.

A 32 Lansen på pelare vid flottiljvakten

Flygverkstaden har varit delaktig i arbetet med att sätta upp en A 32 Lansen på pelare vid infarten till F 17. På verkstaden demonterades motor och utrustningar för att minimera vikten på planet och ett stativ installerades inuti planet för att ta upp lasterna för att kunna montera planet på en betongpelare. Verkmästare Sven-Anders Eriksson konstruerade infästningen och verkmästare Christer Eriksson sammanhöll projektet. Det nymålade planet invigdes av flottiljchefen Gunnar Ståhl 1990. 2003 gjordes en översyn av planet och flottiljverkstaden målade om det i mer väderbeständig färg.



A 32-an vid flottiljvakten.

Utsmyckning av rondell i Kallinge

Vår förste flottiljchef och sedermera överbefälhavare, Torsten Rapp myntade en gång i tiden uttrycket: ” Gör denna bygd till din egen”. Många saker har väl gjorts under åren för att uppfylla de orden. Nu var det dags igen.

Den 19 februari 1998 invigdes den skulptur som står i rondellen i Kallinge. Den är designad av Ewa Anbrand på Personalavdelningen (Pers). Därefter har grabbarna på flottiljverkstaden tagit vid och tillverkat statyn. Det är svetsarna Börje Andersson, Lennart Andersson och Lars-Erik Rylandersson som gjort detta fina jobb. Sammanhållande för hela projektet var major Håkan Lundqvist på Pers.



Ewa Anbrand vid invigningen.

Målning av fordon för FN-uppdrag i Somalia

Under 2007 fick flottiljverkstaden uppdrag att måla ett stort antal fordon vita och FN-märkta för insats i Somalia. Det var lastbilar, grävmaskiner, hjullastare, utrustningar mm som målades under stor tidspress. Dessvärre blev det ingen skarp insats utan fordonen blev kvar i Sverige med okänt vidare öde.



Nymålade fordon klara för leverans

Museiflygplan

JAS 39-178 skänktes till Thailands Flygvapen för att ställas upp på flygmuseum i Bangkok. Flygverkstaden i Ronneby utvaldes att utföra leveransen. Flygplanet förbereddes i Ronneby under slutet av 2012. Vingar, fena och hemlig utrustning demonterades före avtransport. Flygplanet

skeppades i två containrar via hamnen i Göteborg till Bangkok. När fartyget kom fram fanns de svenska teknikerna på plats för att ta emot lasten. Under tre veckor återställdes flygplanet till utställningskick. Uppbackningen och servicen från de Thailändska myndigheterna var i världsklass. Det varma klimatet var dock ovant för de svenska teknikerna som fick slutföra projektet i tryckande värme. Dåvarande flygvapeninspektören Micael Bydén överlämnade flygplanet i mars 2013. Ett mycket intressant och udda uppdrag.



Lars Svensson MSK Flyg, Jan Dahlgren, Fredrik Danielsson och Sune Jonsson, alla från F 17, utförde demontering och montering

Pelarviggen JA 37 i Sörby. (Handelsområde Viggen)

Flygplan nummer 440 JA 37 räddades undan skrotning då det flygsystemet utgått ur flygvapnets organisation och gjordes i ordning för att kunna monteras på pelare. 2014-06-24, en vecka före flygdagen på F 17 och firandet av flottiljens 70-årsdag, invigdes monumentet av kommunalrådet Roger Fredriksson och flottiljchefen Magnus Liljegren. Ronneby kommun hade monterat planet på pelare i Sörbyområdet, nära väg E22 och RV 27. Flottiljverkstaden hade målat om flygplanet och förseglade färgen med lack för att bättre stå emot vädrets makter. Den slutgiltiga finishen och invärtes rostskyddsbehandlingen med dinitrol utfördes av flygtekniker Sune Jonsson som varit flottiljverkstaden trogen i över 38 år och som nu gått i pension. Området har efter

invigningen döpts om till handelsplats Viggen



Stort intresse från allmänheten vid invigningen.

Ändrade lydadsförhållanden för flygverkstaden

Från början fanns flygverkstaden inom F 17 organisation, avdelning VI. Detta medförde fördelar för samordningen inom flottiljen mellan kompanierna och verkstaden. 1999-04-01 bildades förbundet Försvarsmaktens flygverkstäder (FMF), bestående av flygverkstäderna vid F 7, F 10, F 16, F 17 och F 21. Öv Anders Edkvist var förbundets första chef.

2002-07-01 var det dags för ny organisation och det nyinrättade Försvarsmaktens Logistikenhet (FM Log) tog över ansvaret. Ytterligare förändring skedde 2007-10-01 då en del av verksamheten (Garnisonslager Ronneby) överfördes till SAAB. Tydligt fann man inte någon av dessa lösningar bra utan överförde flottiljverkstaden och Garnisonslager Ronneby till Försvarets Materielverk (FMV) 2013-01-01.

2013-12-03 meddelar FMV sitt inriktningsbeslut att F 17 flygverkstad skall avvecklas och detta fastställs sedan i FMV beslut 2014-02-04.

Den gamla *fordonsverkstaden* överfördes till FMV 1994-04-01 fick namnet *markverkstaden* Den skall finnas kvar i FMV regi.

I markverkstan ingår *garnisonslagret* som förser F 17 och garnisonen med reservdelar och utbytesenheter. Över 4500 artiklar finns i lagret.

2015-09-01 fattas beslut om att *huv- stol- och batteriverkstaden* skall överföras till F 17 Flygunderhållsenhet (FUE)

I flottiljverkstaden har upp till 90 personer varit anställda. Avvecklingen av personalen har gått fortare än beräknat och 2015-11-01 fanns 6 tekniker kvar. Samtliga har fått erbjudande om andra arbetsuppgifter på annan ort. Den uppsagda personalen har fått sluta med pension, gått till marinen och kustbevakningen i Karlskrona eller gått till civila uppdragsgivare. 8 tekniker har fått anställning på F 17 kompanier.

I flygverkstaden pågår nu demontering av det sista flygplanet i serien JAS 39 A/B med hjälp av inlånad personal från F 7. Detta beräknas vara slutfört före jul. Vingarna från de demonterade och skrotade flygplanen tillvaratas och återsänds SAAB för att användas i de JAS 39 C/D som levereras till annat land. Vem som skall slutföra detta arbete är inte klarlagt.



Det sista planet JAS 39 A i avvaktan på demontering. Vingarna är redan tillvaratagna.

Chefer på tekniska enheten

Flygdirektör Holmgren	1944-1952
Flygdirektör Thorud	1952-1954
Flygdirektör Jurander	1954-1957
Flygdirektör L Nordqvist	1957-1985
Flygdirektör T Krave	1985-1987
Flygdirektör T Ernst	1987-1990
Flygdirektör S-I Drie	1991-1994
Flygingenjör L Bengtsson t.j.f.	1994
Flygdirektör L Salmberg	1994-1998

1999 övergick tekniska enhetens ansvar till FUE i F 17 organisation och flygverkstadens ansvar övergick till den nyinrättade organisationen FMF.

Chefer på flygverkstaden	
Verkmästare D Weibar	1945-
Flygplanmästare Österberg	
Verkmästare E Svensson	
Förste verkmästare C Roos	1953-1981
Mj S-Å Fogellberg	1981-1986
Mj Åke Olsson	1986-2002
Mj Daniel Jansson	2002-2014
Kn Sven Barbus	2014- 2015

Slutord

Personalen är mycket kritisk till detta beslut då många viktiga parametrar inte har redovisats eller kostnadsberäknats. Ökade beredskaps- och insatskrav kräver hög tillgänglighet av materielen på plats där verksamheten utförs. F 17 är den mest använda insatsbasen för incidentberedskap men kommer att sakna en flottiljverkstad som snabbt kan reparera flygplan och stödja verksamheterna. Merkostnaderna för att flyga planen till och från tillsyner är inte beräknade

Underhåll av Hkp 14 och 15 kunde sannolikt läggas på flottiljverkstaden men måste nu förläggas på annan plats.

Den enda blästrings- och målarverkstaden som kan blästra och måla vingar eller hela flygplan finns på F 17 men skall läggas ned eller återuppbyggas på annan plats. Kostnaderna är inte beräknade! Alternativt kan verkstaden finnas kvar i nuvarande lokaler med ny huvudman.

Den nya helikopterhangaren är inte planerad för komposit- eller andra skrovreparationer utan dessa måste sannolikt vara kvar i nuvarande verkstad.

De moderna och väl fungerande verkstadslokalerna kan komma att övertas av Försvarmakten (F 17). Det innebär att lokalkostnaderna kvarstår men kommer att belasta annan huvudman än FMV.

Många kompetenta tekniker har slutat på verkstaden och avveckling sker enligt fattat beslut. Att utbilda en tekniker till full

kompetens och med behörighet till flygplanunderhåll tar minst 4 år. De kvarvarande flygverkstäderna måste anställa och utbilda ett 20-tal nya tekniker för att täcka det ökade behovet av tillsyner på dessa platser.

I avvaktan på att tillräckligt antal tekniker anställts och utbildats på F 7 och F 21 har FMV därför under hösten tvingats köpa underhållstjänster från SAAB. Avvecklingen av personal i Ronneby har gått för fort.

Antalet tillsynsplatser med försörjning av el och kyl Luft är inte tillräckligt på de två kvarvarande flygverkstäderna utan stora investeringar måste göras i nya tillsynsplatser.

Det är sammantaget svårt att förstå var vinsterna finns med en nedläggning av flygverkstaden på F 17 då man måste avskeda personal på ett ställe för att nyanställa och utbilda tekniker på ett annat, då man måste lägga ned verkstäder för att bygga upp dem på annat ställe eller då man låter andra myndigheter än FMV stå för exempelvis hyreskostnader.

En flottiljverkstad som under 70 år tjänat F 17 och flygvapnet på ett föredömligt sätt är nu på väg att läggas ned. Det enda som skulle kunna ändra på detta beslut är ett politiskt beslut på regeringsnivå och några sådana tecken föreligger inte.

Text: *Boo-Walter Eriksson*

Efter dialog med major Daniel Jansson och major Åke Olsson och tekniker Sune Jonsson

Foto: F 17



En from förhoppning att den tillbyggda blästrings- och målarverkstaden får leva vidare på F 17.

FLYGBASJÄGARE - underrättelser och säkerhet

Efter WP upplösning följde en avspänning, något militärt hot mot Sverige ansågs inte finnas under överskådlig tid. Militära förband, materiel och anläggningar reducerades, lades ned eller såldes. Invasionsförsvaret hade spelat ut sin roll och ett insatsförsvaret byggdes upp. Insatser skulle kunna ske varhelst de behövdes och den operativa förmågan byggde på rörliga förbands- och materielenheter. Internationell förmåga byggdes även upp för FN eller EU fredsbevarande uppdrag utomlands. Kompanichefen mj Andreas Davidsson fortsätter här sin berättelse om flygbasjägarna. Del 2.

Flygbasjägarna får ny inriktning

Efter det kalla krigets slut och Warszawapaktens (WP) upplösning var bas 90-systemet inte lika aktuellt längre. Flygvapnet beslutade att utveckla en ny bas-taktik, benämnd *Flygbasbataljon 04*, som var dimensionerad för att utnyttja alla typer av flygplatser och flygbaser. I princip skulle bataljonen som helhet eller till del kunna verka från en plats som endast var förberedd med en rullbana och flygplansfickor.

I slutet av 1990-talet och i början av 2000-talet var flygbasjägarna bataljonschefens *exklusiva resurs för kvalificerad inhämtning av underrättelser*.

Förbandet användes för att i underrättelse- och intresseområden klarlägga en lägesbild över säkerhetshotande och fientlig verksamhet. Detta skedde i huvudsak genom truppspaning och samverkan med andra förband grupperade i området men även med polis och lokalbefolkning. Detta var en utveckling av den gamla strids-tekniken med stridsspaning. Uppgiften syftade bland annat till att utgöra underlag för omgruppering av basbataljon och flygstridskrafter. Förbandets arbetsresultat var i huvudsak avsett för bataljonsledningen som i sin tur skulle kunna göra antaganden med högre precision i sina bedömanden kopplat mot bataljonens stridsplan. Flygbasjägerplutonen verkade ofta över mycket stora ytor och på flera platser samtidigt. Med de nya uppgifterna ändrades också indelningen av förbandet. Man frångick åttamannagrupperna och blev istället fem man i patruller.

Befattningarna var patrullchef, hundförare, sjukvårdare, understödsskytt och signalist/fordonsförare. Patrullernas utrustning förändrades också mycket och gjordes lättare samt moderniserades. Exempelvis så användes nu lätta tunneltält istället för de stora och tunga patrulltält 8 och tält 12. Patrullerna skulle kunna uppträda mycket mer autonomt, ibland på avstånd upp till 60 mil från plutonstaben.

Utbildningstecken

Den 7 maj 2002 beslutade flygvapeninspektören gennj Mats Nilsson att flygbasjägarna skulle tilldelas ett specialutbildningstecken. Detta består av ett lodjurshuvud i profil framför två korslagda svärd med en lagerkrans under. Utbildningstecknet visar att personen genomfört flygbasjägerutbildning vid Flygbasjägarskolan eller Flygbasjägarkompaniet och är en viktig symbol för varje flygbasjägare.



Utbildningstecken. Flygbasjägare m/99.

Undsättning av försvunna personer

Under andra halvan av 1990-talet genomfördes olika prov och försök att hitta personer som var försvunna.

Det kunde t ex handla om överlevnads-situationer där flygbasjägare sökte efter piloten.



Jylländsk hed – övning Palnatoke – årligen återkommande övning med danska Jaegerkorpsen.

Flygbasjägarnas unika förmåga att med hjälp av hunden hitta försvunna människor i ödemarksmiljö har vid flera tillfällen uppmärksammats, både militärt men även som stöd till det civila samhället. Under slutövningen i Jokkmokk 1997 genomfördes det första provet under en större övning med att hitta en pilot som i en nödsituation fått lämna sitt flygplan.

Behovet av kvalificerade undsättnings-resurser inom flygvapnet blev successivt mer och mer aktuellt. Flygbasjägarskolan började i mindre skala testa olika former av Combat Search And Rescue (CSAR) som är en del av Personnel Recovery systemet, som syftar till att återföra personal som blivit avskuren från egna förband.



Övning Angel Thunder 2011- världens största Personnel Recovery övning i Arizona, USA

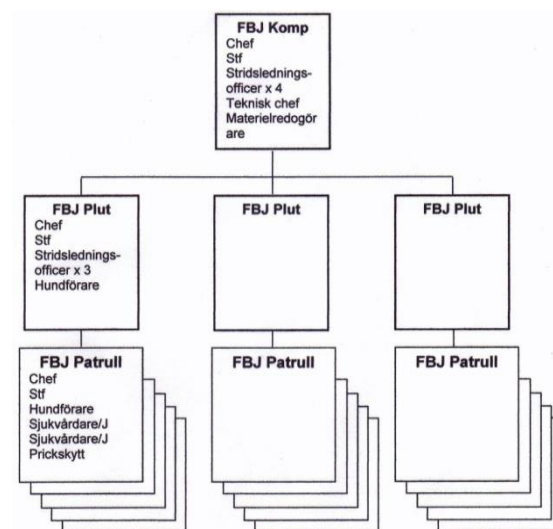
Flytten från F 7 till F 17

Försvarsbeslutet 2004 innebar att Flygbasjägarskolan flyttades från F7 Såtenäs till F17 Ronneby. I samband med förbandsflytten var tiden mogen för att ta arbetet med undsättning ett steg vidare och utveckla en mer avancerad förmåga i flygvapnet och i Försvarsmakten.

Undsättningsuppgiften är idag en av flygbasjägarnas tre huvuduppgifter, utöver inhämtning och flygsäkring.

Flygbasjägarkompaniet

Den 1 januari 2011 insatsorganiserades flygbasjägarna på samma vis som övriga förband i Försvarsmakten och ändrade namn från Flygbasjägarskolan till Flygbasjägarkompaniet.



Organisationskiss över flygbasjägarkompaniet

Flygbasjägarkompaniet har i dag tre övergripande uppgifter: Inhämtning av under rättelser i syfte att skapa beslutsunderlag åt central och lokal chef som ett led i optimeringen av skyddet av flygvapnets baser och anläggningar. Undsättning av egen personal som befinner sig nödställd, kanske till följd av ett flygplanshaveri eller annan händelse som avskilt personen från sitt förband. Flygsäkring som syftar till att öka skyddet för personal, farkost, last- och

passagerare på transport-, specialflyg- och helikopterförband då dessa verkar på platser där hotbilden är oklar eller förhöjd.

Internationella insatser

Sedan flytten från F7 till F17 och i takt med Försvarens internationalisering har Flygbasjägarna genomfört ett antal mindre internationella insatser, som förband eller som stöd med enskilda specialister till andra förband.

Mest uppmärksammade förbandsinsatser är deltagandet i den evakueringsoperation av civila som genomfördes från Tripoli under våren 2011 till följd av de oroligheter som följde i den arabiska vårens spår. Flygbasjägarpatrullen medföljde den TP 84 som genomförde evakueringsflygningarna till och från Tripoli med utgångsbaser från Malta. Insatsen löstes med mycket kort förvarning, mindre än 24 timmar, och innebar att flygbasjägarpatrullen flögs ned från Ronneby till Malta där den sedan förstärkte den svenska TP 84:an som redan frambaserats dit.

Under 2011 och Operation Unified Protector ingick en flygbasjägarpatrull i den första kontingenten som en förstärknings- och bevakningsresurs. I samma operation bemannade personal från flygbasjägarkompaniet också befattningar på Joint Personnel Recovery Centre i Poggio Renatico, i norra Italien, varifrån undsättningsoperationer i Unified Protector leddes.

Under 2012 ingick en flygbasjägarpatrull i den transportflyginsats, SAE C-130, som verkade i Afghanistan under fyra månader. Uppgiften här, liksom vid evakueringsoperationen från Tripoli, var flygsäkring. Utöver att vara en ytterst kvalificerad skyddsresurs på oskyddade baser innebär även flygsäkringsuppgiften en ökad förmåga till överlevnad på marken efter exempelvis en nödlandning. Man kan alltså påstå att flygsäkring är en form av preventiv Personnel Recovery. Detta gör uppgiftskombinationen *Undsättning och Flygsäkring* i ett och samma förband mycket lyckad.



ISAF SAE C-130 – Flygsäkring i Afghanistan

Utöver ovan exempel har personal från Flygbasjägarna bemannat åtskilliga positioner på bl a spaningsenheter (Military Observation Team) och stabsbefattningar under de åren Sverige verkade i Afghanistan. Härigenom har förbandet förvärvat stora erfarenheter av skarp verksamhet som även inneburit strid och andra extraordinära händelser.

Flygbasjägarna har även haft en given plats i de EU-stridsgrupper (NBG) som Sverige haft ansvaret för. Uppgiften i NBG 08, 11 och 15 har varit att utgöra Force Commander resurs för undsättning av egen personal.

Chefer för flygbasjägarskolan /-kompaniet vid F 17

Kn Dan Olson	2005-2007
Kn Mikael Gustafsson	2007-2008
Kn Fredrik Svensson	2008-2010
Mj Björn Rosspher	2012-2013
Mj Andreas Davidsson	2010-

Framtiden

I ett skede i arbetet mot ny Försvarens organisation (FM Org 18) under våren 2014 var Flygbasjägarkompaniet nedlagt som ett led i att reducera antalet personalrader i flygvapnet. Detta skedde i en tid då proryska rebeller med stöd av förmodade ryska specialförband möjliggjorde det som måste betecknas som en rysk annektering av Krim. Detta förtäckta utnyttjande av stridskrafter som kallas hybridkrigföring ställer höga krav på förmåga att i ett tidigt skede på beredskapstrappan kunna lokalisera och identifiera, en motståndare

med avsikt att påverka våra mest exklusiva resurser, exempelvis flygstridskrafter. I denna nygamla hotbild, med delvis nya medel och metoder, mot våra flygstridskrafter kommer det alltid finnas behov av ett kvalificerat förband som besitter förmågan att inhämta underrättelser om rådande säkerhetshot men även kunna påverka och slutligen hindra en motståndare att nå verkan med sina metoder.

Att detta förband ska finnas i flygvapnet, som en resurs för flygtaktisk chef, är en framgångsfaktor för att kunna möta tidiga hot från en otydlig motståndare. Att tro att flygvapnet kommer kunna förlita sig helt på resurser från andra stridskrafter eller från operativ nivå riskerar leda till att vi aldrig kommer ikapp en motståndarens initiativ.



Lodjursmarsch – 24 timmar efter start. Hunneberg i bakgrunden.

Detta förband är och förblir Flygbasjägarna. Detta innebär både en återgång till de uppgifter och metoder som utvecklades när förbandet skapades men även en utveckling av nya metoder för att kunna anpassa taktik efter rådande hotbild. Denna omsvängning från internationella uppgifter till tydligare nationellt fokus har pågått vid Flygbasjägarkompaniet sedan 2012, dock med temporära avbrott då kompaniet fokuserat på planerade internationella insatser och beredskaper men det dagliga arbetet bedrivs mot ett tydligt mål: Att vara flygtaktisk chefs centrala resurs för underrättelseinhämtning och verkan mot de

säkerhetshot som har för avsikt att påverka flygstridskrafterna nu och i framtiden.

Andreas Davidsson

Bilder: Försvarmakten F 17

Redigering: Herbert Lindblom



Mj Andreas Davidsson, chef flygbasjägarkomp.

Andreas Davidsson gjorde värnplikten vid F17 som markförvarstroppchef 1994. Efter officersexamen 1997 placerades han vid F7. Under åren 1999-2003 tjänstgjorde han som instruktör och plutonchef på närskydds- och flygbassäkerhetsplutoner vid F17. Efter befordran till kapten 2004 följde ett år som stabs- och underhållsplutonchef. Därefter följde befattningar som chef utvecklingsavdelning, patrullchef och stf skolchef. 2010 tillträdde Andreas befattningen skolchef/kompanichef och utnämndes 2013 till major.

Andreas har genomfört fem internationella insatser, KS04, KS12 och FS16 i samverkans- och inhämtningsbefattningar samt FS18 och FL02 som stabspersonal med specialinriktning mot Personnel Recovery.

Därtill kommer kurser inom samverkans- och underrättelsetjänst samt Personnel Recovery. Andreas har även genomgått brittiska arméns Jungle Warfare Adviser Course i Belize i Centralamerika.

Redaktionen

Nytt torn på F 17 – till slut!

Den 20 december 2015 klockan 1200 öppnar det nya tornet på Ronneby flygplats. Då har det gamla tornet tjänat ut efter 55 år och ett antal ombyggnationer.



Det nya flygledartornet, först ut i Ronnebypaketet.

Varför behövs ett nytt torn då kan man ju fråga sig? Delvis beror det på teknik. Den gamla tornbyggnaden är inte anpassad för dagens teknik, varken i själva torncaben eller i apparatrummen. Tekniksprånget är enormt om man tänker tillbaka på vad som fanns när det byggdes. Det finns idag mer än tio datorer i tornet – 1961 fanns inte ens ordet dator. Vad det medför i form av värmeutveckling, elektriska fält och inte minst sladdar kan nog var och en tänka sig. Allra värst är det ändå i apparatrummen där driftteknikerna ska se till att utrustningen fungerar och är tillförlitlig. Här har tiden gått snabbt med allt högre krav på en trygg arbetsmiljö och en del av de installationer som finns lever inte upp till dem. Det var driftsäkerheten som till slut – på hösten 2012 - tvingade fram ett beslut om byggstart av det nya tornet, även om anledningen till det nya bygget var en helt annan från början.

I 2004 års försvarsbeslut framgick att den sjöoperativa helikopterverksamheten skulle lokaliseras i Ronneby och därmed påbörjades planeringen för att kunna ta emot och verka med de helikoptrar som idag finns på garnisonen – HKP 14 och HKP 15.

Lösningen blev det så kallade Ronnebypaketet, med bl.a. en ny start- och landningsplats för helikoptrar som ska byggas sydost om Sänksjön. Denna korta ”bana” benämns FATO - Final Approach and Take-Off area. För att kunna hantera flygtrafiken på denna nya del av flygplatsen och framförallt öster om

densamma beslöts det att ett nytt torn skulle ingå i Ronnebypaketet.

Var skulle det placeras då? Det fanns egentligen bara tre alternativ. Ett av dem var nordost om kanslihuset, men det förkastades ganska snabbt eftersom det skulle kunna utgöra ett

hinder i inflygningen till FATO.

De två alternativ som sedan fanns kvar var antingen väster om banan eller på gräset mellan hangar 47 och motorprovhuset. Dels ville inte ATS-personalen hamna utanför F17s område eftersom man ville finnas nära kunderna, divisionerna och flygplatsledningen. Dels upplevde man, efter att ha provat i den 360°-simulator som finns i Halmstad, att platsen mellan den befintliga banan och FATO

skulle vara den bästa platsen. Efter att ha analyserat lokaltillgången på F17 bestämdes det dessutom att såväl kontrollcentralen som de kontor ATS har i kanslihuset skulle lämnas och istället byggas i markplanet vid det nya tornet. Därför blev det naturligt att välja ATS-byggnaden på Såtenäs som förebild eftersom den invigts bara något år tidigare. Den arkitekt som ritat byggnaden valde att rätta ut vinklarna på markplanet för att den tillgängliga platsen skulle räcka till. På Såtenäs är byggnaden utformad som en symmetrisk trefot för att efterlikna Gripencentrum.

Men när allt var färdigt på pappret omkring 2007 och det som behövdes för att sätta spaden i jorden var ett regeringsbeslut blev det stopp – pengarna fanns inte! Det blev en lång väntan med mycket spekulationer och rykten innan pressen till slut blev för stor när FMV sa att man inte kunde garantera driften i det gamla tornet hur länge som helst.

Nu står den där, Byggnad 92 som den så romantiskt heter. 650 m² byggnadsyta med tornet som kronan på verket. 35 meter över marken, dvs dubbelt så högt som det gamla är utsikten nästan orealistisk bra. På markplanet finns utrymmen för kontrollcentral, kontor, simulator och allt det andra som behövs i en byggnad som används dygnet runt, året om. Dessutom finns det moderna rymliga apparatrum så att våra tekniker kan fortsätta att leverera driftsäkerhet utan att utsättas för fara.

Joacim Stolt

Operativt ansvarig ATS Ronneby

F 17:s TP 83 PEMBROKE TILL TURKIET – ett 60-årsminne

Den 8 maj 1955 fick F 17 sin första TP 83 Pembroke, ett engelskt tvåmotorigt transportflygplan. Totalt fyra TP 83 ersatte uttjänade TP 73, B 3 i transportversion som fanns på flottiljen. VM i flygmilitär femkamp arrangerades 1955 i Turkiet och Sverige var deltagande nation. Tävlingsgruppen flög J 29 Tunnan medan lagledning och teknisk personal flög TP 83 Pembroke. Detta var vid den tiden bland de längsta resorna som svenska militära flygplan företagit i ett sammanhang.



Efter återkomsten från Turkiet. Fr v lt Nils Börjeson, fte Åke Fryxell, fte Yngve Nordqvist, lt Gunnar Hovgard och fj Gunnar Björk.

När Turkiet hösten 1955 stod som värd för årets internationella flygmilitära femkamp (VM) blev det tillfälle för två TP 83 Pembroke från F 17 att delta i en av flygvapnets dittills längsta flygningar.

Tävlingsdeltagarna flög själva till Turkiet med var sin J 29, (totalt fyra) medan F 17 båda Pembroke med nr 07 och 08 transporterade materiel och markpersonal. Bland de medföljande fanns också förste flygläkare Arne Frykholm och en journalist från TT (tidningarnas telegrambyrå).

I besättningarna från F 17 ingick Nils Börjeson, Gunnar Hovgard, Gunnar Björk, Åke Fyxnell och Yngve Nordqvist.

Ledare för tävlingsgruppen och resesällskapet var chefen för 4. Flygeskadern, öv Ingvar Berg, som under denna resa också tjänstgjorde som förare på Pembroke.

Onsdag den 31 augusti gav man sig av från F 10 i Ängelholm, lite försenade i starten på grund av att man fick invänta bättre väder längs färdvägen.

Detta var en för tiden ganska lång resa, och Pembroke hade begränsad fart och räckvidd. Det blev därför många mellanlandningar och några nattstopp längs vägen. Marschfarten angavs i färdplanen till 145 knop (270 km/h), vilket nog är tilltaget lite i överkant. Flygtiden från Ängelholm till den turkiska flygbasen Eshkeshehir (mellan Istanbul och Ankara) var beräknad till 17,5 timmar, men blev nog i verkligheten lite mer, kanske 18-20 timmar. Pembroke saknade tryckkabin och kunde därför inte flyga på högre höjder med passagerare. För att undvika Alporna lades ruten i en vid båge över Danmark, Holland, Belgien, Frankrike, Italien och Grekland. Kortare eller längre stopp gjordes i Twente, Dijon, Salon de Provence, Pisa, Neapel, Brindisi, Aten och Istanbul. Man höll sig på måttlig höjd, och bör ha fått tillfälle att beskåda geografien ganska väl, även om vädret och sikten inte alltid var så bra som man hade önskat. Dessa Pembroke-maskiner var då alldeles nya, och gav på det hela taget en trygg och behaglig färd. Enligt brittisk militär standard var passagerarnas stolar placerade med ryggen framåt, och det kanske kräver viss tillvänjning att färdas baklänges. Några åskväder som man kom i kontakt med under flygningen var nog också lite omskakande, men så blir det ju oavsett flygplanstyp om man utsätts för dessa naturkrafter.

Resan som helhet – som alltså varade i drygt två veckor – blev för deltagarna mycket intressant och minnesvärd. Man ska komma ihåg att detta var innan svenskarna blivit vana att resa utomlands – charterflyg var knappt påfunnet ännu.



En av många mellanlandningar med TP 83 Pembroke på flygningen till Turkiet.

En del av dem som var med hade säkert varit utomlands förr – bland annat hade Ingvar Berg erfarenhet från Etiopien – men det var också några som knappt hade varit utanför Sveriges gränser. Nils Börjeson hade tidigare samma år fått tillfälle att göra en flygning med Pembroke till Holland och England, och det var då första gången han reste längre bort än till Danmark – en bra uppvärmning inför den längre flygningen till Turkiet. Nu fick man, förutom upplevelserna i Turkiet, också tillfälle att tillbringa lite tid på de platser där man övernattade under resan: Pisa, Aten och Dijon. Vid stoppet i Aten under utresan blev det två hotellnätter och en dags turistande med Sveriges envoyé Leif Leifland som guide.

Under tiden man vistades i Turkiet uppstod det oroligheter mellan turkar och greker, och därför infördes utgångsförbud på kvällarna. Det ordnades dock en del festligheter för de internationella gästerna. Vid ett av dessa arrangemang var det en orkester som spelade. Rätt som det var hörde svenskarna en melodi som de kände igen som den svenska visan ”Tre trallande jäntor”. De trodde att det var en artighet mot Sverige och började sjunga med, men det var inte uppskattat. Melodin hade nämligen i Turkiet upphöjts till något av nationalhymn eller ditåt, och de närvarande turkiska militärerna ställde sig i givakt medan den spelades. Senare på kvällen, när man var på väg tillbaka till hotellet, försökte den svenska truppens turkiska värd att lära sig sjunga visan med svensk text,

och lyckades ganska bra. Vem var då denna person, som var svenskarnas utsedda värd? Hon hette Sabiha Gökçen och var adoptivdotter till Kemal Atatürk, grundaren av den moderna turkiska staten. Sabiha Gökçen blev känd och uppmärksammad som kvinnlig officer och flygare, och har för övrigt fått låna sitt namn till Istanbulns internationella flygplats.

Sverige gick segrande ur den flygmilitära femkampen. Om detta, som är en annan historia, kan man läsa mer i boken ”Ett år i Luften 1956”.



Sveriges segrande lag. Fr v lagledare öv Ingvar Berg, lt P-O Nilsson (individuell världsmästare), fk Glem, lt Benker och fk Granström.

Efter den svenska truppens återkomst till Ängelholm fick transportflygplanen göra varsin rundtur för att avleverera resedeltagarna till deras respektive flottiljer. Vid landningen på F 17 den regniga eftermiddagen 15 september fanns journalister på plats och deras skildringar av resan fick bra utrymme i lokaltidningarna dagen efter.

De två Pembroke som användes för resan till Turkiet 1955 råkar händelsevis finnas bevarade. Den ena (83007) står hos Svedinos i Ugglarp. Den andra (83008) finns på Flygvapenmuseum i Linköping och håller på att renoveras efter många år utomhus.

Anders Börjeson

Son till i besättningen ingående Nils Börjeson



TELEKRIG - STÖRSÄNDARE RT 02

Planering uppstartades under tidigt 50-tal med bland annat underrättelser från svenska militärattachéer om den strategiska betydelsen av navigation på långvågsbandet samt med signalspaning av FRA. Det kalla kriget med två starka block, Atlantpakten (NATO) och Warszawapakten (WP), samt kärnvapenhotet innebar att de kärnvapenbärande bombflygplanen från båda sidor behövde ett bra navigeringssystem för att med säkerhet kunna hitta sina mål och att det var av stor vikt att kunna störa den andra sidans navigeringssystem. Sveriges geografiska placering var strategiskt intressant, dels var vi i behov av att skydda vårt land mot flygplan, fartyg och fjärrstyrda robotar och dels var vårt läge intressant för såväl störnings- som ledningsändamål.

Mycket tidigt togs beslut om att det ryska navigeringssystemet på långvåg (LV) skulle störas.

Beredning under perioden 1949 till 1957

Tekniskt utfördes under denna period signalspaning av FRA där frekvenser och pulsinformation av det sovjetiska systemet kartlades. Försvarets Forskningsanstalt (FOA) byggde laboriemodeller av navigeringssystemet mot vilket olika störprinciper provades. Det beslutades att brusstörning skulle tillämpas med effektövertikt på 2:1 mellan brussändare och navigeringssignal.

Enligt överbefälhavarens (ÖB) beslut 1955 blev flygvapnet ansvarigt för en för krigsmakten gemensam telemotmedelsorganisation omfattande telemotmedel mot teletekniska system för navigering av fartyg och flygplan samt för styrning av fjärrrobotar.

Syftet med systemet var att störa ryska stridsenheters navigeringssystem från tidigt 1950-tal och framåt för att störa dem i deras navigering till och över Sverige och

därmed minska deras förmåga att korrekt finna och anfälla mål i vårt land.

Det var främst fjärrstyrda robotar, bombflygplan, attackflygplan och transportflygplan (för luftlandsättningar), stridsfartyg och ubåtar som utnyttjade det ryska navigeringssystemet av LORAN typ (LONG RANGE Navigation) på långvåg som vi främst önskade störa.

Naturligtvis fungerade systemet även om Sverige blev överfluet på mycket hög höjd av ryska strategiska bombflygplan som ville flyga närmaste vägen ut i Atlanten.

Tekniken i RT-02 var tekniskt snarlik det amerikanska navigeringssystemet "Low Frequency Loran" och sedermera LORAN-C på långvåg samt det ryska systemet Chayka på långvåg.



Radiomast/antennfot RT 02 grupperad i Roslags-Bro

Hotbild

Den förhärskande hotbilden under tidigt 1950-tal och i det ”kalla kriget” var de sovjetiska stridsenheters navigeringssystem och deras navigering till och över Sverige. Ett viktigt syfte var att minska deras förmåga att korrekt finna och anfälla mål i vårt territorium och territorialvatten.

Telemotmedel bedömdes vara verksamt för att förhindra de ryska bombarmadornas ytbombning av kommunikationscentra och storstäder, punktbombningar mot infrastruktur (bangårdar, flygfält, broar, hamnar) med både konventionella bomber och atomvapen samt luftlandsättningar, minfällning mm.

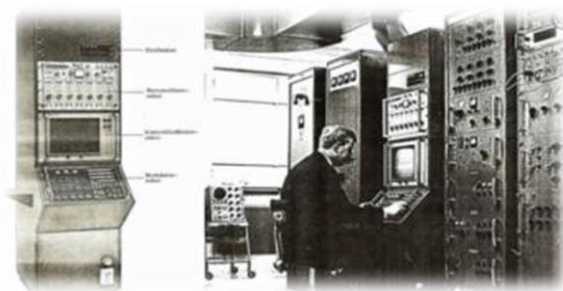
För navigering utnyttjade Sovjetunionen s.k. rotationsfyrar (på långvåg) sedan 1940-talet, sedan utvecklades modernare navigationssystem för långdistansnavigering och styrning under 1950-60 talen. Det var ett hyperbelsystem liknande det amerikanska ”Low Frequency Loran” och LORAN-C typ på långvåg med den ryska benämningen ”Chayka”.



TU 16 Badger

Tidigt under 1955 fanns indikationer på det ryska bombflygplanet TU-16 BADGER förmåga med vapen och internt navigeringssystem.

”På senare år har fastställts att Sovjet arbetar med ett långvågssystem liknande moderniserad Loran med noggrannhet av +/- 300 m i Södra Sverige och +/- 600 m i Norrland. Täckning ner till markhöjd.”



Situationsbild i huvudstation.

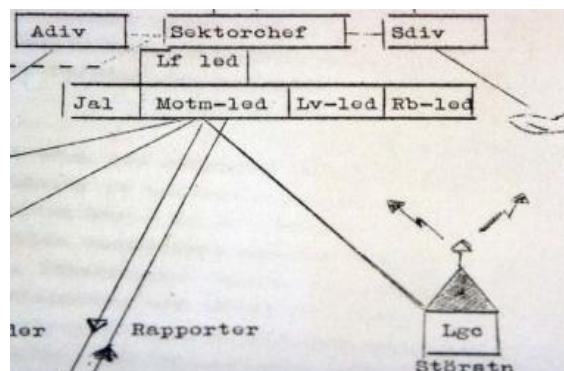
Utveckling, leverans och installation av RT-02 från 1957 till 1966

Den första serieprototypen började byggas 1958 och initialt planerades för 10 anläggningar varvid de första fem avsågs färdiga 1960/61 och de övriga fem 1961/62. Chefen för Flygvapnet (CFV) beslutade slutligt den 6/12 1961 att utbyggnaden skall omfatta totalt 10 stationer varvid stationerna skall finnas nära följande orter och i följande ordning: Järna, Ire, Norrtälje, Karlskrona, Luleå, Västervik, Hamrånge, Örebro, Sundsvall, Umeå.

Varje RT-02 serieanläggning bestod av en telebyggnad (med sändare), antennbunker och antennmast om 212 m samt en utpunkt (med övervakningsutrustning) ca 15-30 km från anläggningen.

Vid varje anläggning fanns en planerad organisation, initialt ”Störgrupp A” från 1961 och sedermera från 1970-talet en ”Driftgrupp RT-02” organiserad, administrativt inordnade i respektive luftbevakningskompani. Skyddet av anläggningen utgjordes av hemvärnsförband. Utnyttjandet av RT-02 styrdes av telestörledaren i Luftförsvarscentralen (Lfc).

Motmedelsorganisation/ledning 1959



FS/Tele utredning "PUSIG", delutredning 311, 1959: Organisation "Störgrupp A" vid "Störstation A" underställes beträffande telemotmedelsverksamheten direkt sektorchef och beträffande administrativa frågor luftbevakningskompanichef i närbelägen Lgc.

Organisation störstation A 1959

Begreppet störstation A ändrades sedermera i planering och officiella skrivelser till antingen RT-02 eller typanläggning nr 667.

Fastställd genom: fo BH
Gäller f o m Serien F nr VI: 3

Rad	Befattning	Kategori/Grad	Antal
1	2	3	4
1	Chef för störstation A	Ubef	- ¹⁾
3			
5	Chefsobservatör	Vpl (ubef)	1
7	Observatör	Vpl	5
9	Elektromek	Elte (ros)	1
11	Motorskötare	Vpl	1
	Summa personal för Störstation A		8

¹⁾ Dubbelbefattning för chefsobs.

Bemanning vid störstation A.

Modifiering av RT-02 inklusive övervakningsutrustning från 1965 till 1973

Grundliga taktiska värderingar med omprövning av systemets effekt genomfördes. Den första gjordes år 1966 vilket medförde att RT-02 även gavs förmåga till maskerande vilseledande störning.

Ett uppdrag lades på AGA att utveckla en övervakningsutrustning, som skulle användas till att avlyssna motsidans långvägs-signal. Via en ultrakortvåg (UKV)-radiolänk skulle dels övervakningsutrustningen kunna fjärrstyras från sändarplatsen för RT-02 och dels information om den avlyssnade långvägs-signalen kunna överföras från övervakningsutrustningen till sändarplatsen för RT-02. Denna information

skulle utnyttjas för att styra sändningen av vilseledande pulser från RT-02 sändaren. AGA fick därefter beställning på utrustningar till 10 st anläggningar som installerades mellan 1970-73. Tillsammans med annan utrustning var nu RT-02 stationen modifierad för vilseledande störning. År 1973 blev även den nionde (nordligaste) och sista stationen färdig. Stationen i Örebro byggdes aldrig. Systemet var sedan i drift fram till avvecklingsbeslutet 1990.

Fortsatt utveckling och avveckling från 1973 till 1993

År 1980 gavs FOA i uppdrag att studera möjligheten till fjärrmanövrering från Lfc, för lufor/LV-order funktion vid fredsövningar och som störsändare i krig. Denna funktion infördes och med en högre frekvens ~290 kHz. Under 1986 bildades en arbetsgrupp för att se över radiosystemets behov av ytterligare modifiering och ett förslag togs fram av FOA för att automatiskt styra RT-02 utan utpunkt och en kostnadsbedömning gjordes om vidmakthållande av antennmaster mm. Den tänkta utrustningen blev benämnd "Prylen".

Taktisk värdering genomfördes under 1988 för att klargöra systemets effekt och då bedömdes att utrustningen hade ringa effekt. Utvecklingsarbetet avbröts och planering för avveckling påbörjades. Samtidigt uteblev liggande planering på att livstidsförlänga systemet till år 2000.

CFV beslutade om avveckling 1990.

Avvecklingen genomfördes under 1992-93 genom att två sändaranläggningar med radiomateriel överlämnades till annan intressent, några master överlämnades till olika intressenter och resterande revs samt att telebyggnaderna såldes till markägarna. Teleteknisk materiel överlämnades även till Flygvapenmuseet.

Slutord

Det tog sammantaget ca 15 år från första anläggningen var klar till systemet var fullt operativt (1973) och då hade redan Sovjet

unionen börjat installera tröghetsnavigeringssystem i sina offensiva flygplan och fartygsenheter som troligen innebar att vårt RT-02 system till stor del varit verkningslöst vid ett flyganfall under slutet av 1970-talet. För fartygs och robotars navigering och styrning bedömdes verkan finnas kvar under 1980-talet.



Anläggningarna i landet med täckningsområdet 100 respektive 400 km.

Under 1961-62 fick framtidne överste Stig Wennerström tillgång till hela planeringen och utbyggnaden av RT-02 som vid den tidpunkten benämndes "Störgrupp A". Inga åtgärder vidtogs i systemet med anledning av spioneriet. Detta faktum innebar troligen att Ryssland visste var anläggningarna fanns geografiskt – de var m a o intressanta för sabotageförband. Till deras hjälp fanns även våra flyghinderkartor – där mastens höjd 212 m varit signifikant.

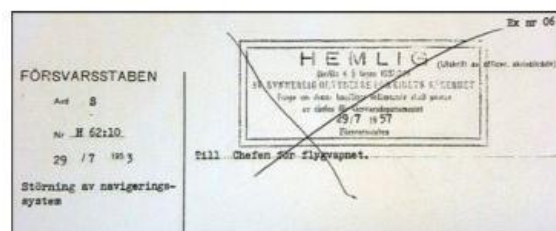
Utveckling och framtagning var kvalificerat hemligt och det var hög sekretess kring

planering, ledning och funktion under systemets hela livslängd. I de olika myndigheterna och företagen arbetade man enbart med precist anvisade delar i systemet utan insyn i övriga delar.

De totala kostnaderna för systemets uppbyggnad och vidmakthållande har inte framkommit vid arkivstudierna vilket medfört att det inte varit möjligt att ge en heltäckande bild över detta.

Sammanfattningsvis så kan det konstateras att systemet aldrig kom till användning för sitt ursprungliga syfte (vilket är logiskt) – ej heller haft något större inflytande i operativa spel eller vid övningar - vissa stationer kom däremot fr.o.m 1976 att utnyttjas under övningar som luför- och LV-ordersändare. Sekretessen gjorde att enbart en handfull personer i landet visste vilken operativ effekt systemet hade. Med tiden försvann den operativa/taktiska kompetensen att utnyttja systemet.

Mot bakgrund av den höga sekretessen, var det ett fåtal individer som var kompetenta att taktiskt leda störning samt hantera materielen och brist på övning så kan en rimlig slutsats vara att det första aktiva telekrigssystemet inom STRIL blev gömt bakom hemligstämplar och bortglömt



Ärendet var kvalificerat hemligt som stämpeln anger.

Sammanställning av: *Mats Svensson*.

Underlaget till denna artikel är hämtad ur en rapport från Försvarets Historiska Telesamlingar, FHT. Referens Hans-Ove Görtz. Fullständig rapport kan fås via nedanstående länk:

http://www.fht.nu/Dokument/Flygvapnet/fl yg_publ_rapport_rt_02.pdf

Neutralitetsvakt med J 20 Falco



Furir Nordlunds flygplan, en Italienbyggd J 20 nr 2331 från F 10. Bild via Svensk Flyghistorisk Förening.

I april 1945 stupade flygförare Harry Nordlund på sin post i försvaret av Sverige. Detta skedde utanför Sölvesborg i ett möte med en tysk Dornier Do 24 flygbåt.

Strax efter kl 12.00 den 3 april 1945, kom ett larm om att ett främmande flygplan kommit in på svenskt luftrum i trakten av Simrishamn i Skåne.

Två jaktplan av typ J 20 beordrades starta för att avvisa inkräktaren. Flygplanen tillhörde 3:e divisionen F 10 och var baserade på fältet i Rinkaby. Det ena planet fördes av den 22-årige värnpliktige furiren Harry Nordlund från Ullånger.



Vpl Furir H Nordlund. Foto Bo Pettersson via SFF

Nordlund hade tjänstgjort två år som jaktflygare och hade trots sin ungdom många flygtimmar bakom sig.

Under de två åren hade han tvingats nödlanda två gånger med skador på flygplanen medan han själv klarat sig oskadd. Denna vardag skulle sluta på ett helt annat sätt.

De två svenska J 20 jaktplanen skulle starta i rote. Flygplanen hade stora tydliga svenska nationalitetsbeteckningar målade på flygplanen. Avvisningen av utländska plan som kommit in på svenskt område var vanligtvis ganska odramatisk. De hade vanligen navigerat fel och brukade vända utan protester.

När de båda J 20 jaktplanen skulle starta från Rinkaby uppstod motorproblem för rotechefen kadett Sven Brise och hans start försenades ett par minuter för byte av startluftflaska. Rotetvåan Nordlund gav sig ensam iväg i J 20 nr 2331 märkt gul E på fenan för att avvisa det främmande planet, som visade sig vara en tysk Dornier Do 24, ett tremotorigt sjöflygplan bestyckat med tre kulsprutor.

Kl. 12.24 fick markstationen ett meddelande från Nordlunds plan att han träffats av skott från det tyska planet. Tre minuter senare kom ett nytt meddelande:

”Jag är träffad av eld från en Dornier 24 – Jag går mot Rinkaby”. På en fråga från Rinkaby svarade han ”Jag kan ej landa – jag hoppar”. Detta meddelande upprepades ännu en gång, sedan bröts förbindelsen.

Tidningarnas Telegrambyrå refererar den 4 april 1945 följande. ”Från en luftbevakningsstation i närheten såg man det svenska jaktplanet på ungefär 500 meters höjd, när plötsligt svarta rökmoln slog ut från maskinen, som omedelbart störtade och tog mark. Piloten följde med planet till marken.”

Vad som hände efter starten har inte kunnat utredas men sannolikt har flygföraren följt de bestämmelser som gäller vid neutralitetskränkningar. Varför det tyska flygplanet öppnade eld har inte heller klarlagts. En möjlig förklaring kan vara att Nordlund kom i ett ensamt flygplan. Normalt skedde en gränsavvisning med två flygplan i rote.

Harry Nordlund är den ende svenske flygflygare som blivit nedskjuten över svenskt territorium.

Av någon anledning hann Nordlund inte hoppa då flygplanet sannolikt exploderade i luften och slog i marken vid Ynde utanför Sölvesborg.

Vid undersökningen av vraket fanns skottskador i planets stjärtparti, splitterskador i spantet bakom föraren samt skador i plåten där eldsläckaren var monterad.

Dagen efter nedskjutningen beklagade tyska myndigheter händelsen och lovade betala fullt skadestånd.

Harry Nordlund begravdes under militära hedersbetygelser på Ullångers kyrkogård, där man på hans gravsten kan läsa texten ”Stupad på sin post i fosterlandets tjänst”.

År 1995 hedrades furir Nordlund med en minnessten vid rastplatsen i Ynde intill motorvägen E22 vid Sölvesborg. Då hade det gått 50 år sedan han störtade med sitt jaktplan, en J 20 från F 10.



Minnestenen i Ynde. Bild Wikipedia

På minnesstenen står det ingraverat:

Vpl furir Harry Nordlund vid Kungl Skånska Flygflottiljen F 10 störtade invid denna plats den 3 april 1945. Under ingripande för neutralitetsskydd, sköts hans flygplan ned av utländskt flyg. Furir Nordlund är den förste svenska pilot som omkommit i en luftstrid över svenskt territorium.

Initiativtagare till minnesstenen är SFF medlemmen Lars Lamberg. Vid invigningen av stenen lades bl.a. ner en krans från Nordlunds rotekamrat, som numera bor i Schweiz.

Harry Nordlund finns med som sista namn på minnesplattan över omkomna flygare i Kirsebergs kyrka i Malmö. Kirseberg var ”flottiljkyrka” för F 10 under krigsåren.

Summerat av: *Bengt A Andersson*

Källor:

http://www.flyghistoria.org/images_minnesten/Ynde_Nordlund.htm

<https://www.facebook.com/pages/Harry-Nordlund/>

J 20. Ett av våra jaktplan. Svensk Flyghistorisk Förening.

Soldat & Teknik 2-2015

Märkning av svenska militära flygplan



Farmanflygbåt utanför tälthangaren mitt emot hangar 1 på Stumholmen 1916. Bild SFF.

Det är i år både 75 och 100 år sedan viktiga besluts tog gällande märkning av svenska militära flygplan.

Tre kronor

Det var i år den 22 september 100 år sedan tre kronor fastställdes som nationalitetsbeteckning på svenska militära flygplan. Detta skedde genom arméns generalorder nr 1333 och marinens generalorder nr 1272, båda daterade den 22 sept 1915. Förutom kronmärke på under- och ovan- sidorna på vingarna skulle det på sidorodret vara en svensk örlogsflagga. 1917 tillkom kronor även på flygkroppens båda sidor.

Året före, den 6 augusti 1914 angavs i generalorder nr 961 från Kungl. Lantförsvarsdepartementets Kommandoexpedition i korthet följande gällande märkning av militära flygmaskiner.

”Kungl maj:t har i nåder befallt att arméns eller i dess tjänst varande flygmaskiner skola förses med målat nationalitetsmärke av följande utseende: å sidorodret en svensk örlogsflagga, samt å undersidan av de undre vingarna en kokard, bestående av gul prick med omgivande blå ring samt med svart färg bokstaven S med därefter följande arabiska siffra 1, 2, 3, 4 osv, utmärkande flygmaskinens nr.”

Generalorder nr 772 från Kungl. Sjöförsvarsdepartementets kommandoexpedition, daterad den 7 augusti 1914 var nästan likalydande.



Ovanstående märkning användes ett drygt år.

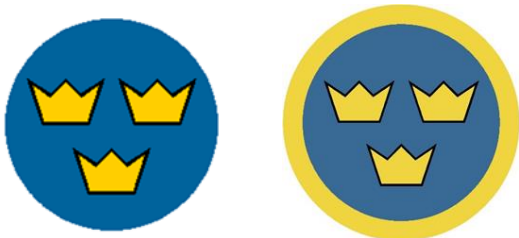
Dagens kronmärke beslutades 1940

I dagarna är det 75 år sedan kronmärket som till viss del fortfarande är i bruk började användas. Utseendet på detta fastställdes genom en generalorder (go) daterad 1940-06-08.

FLYGVAPNETS KOMMANDO- EXPEDITION Nr 248

Med upphävande av go nr 164/1937 fastställdes följande bestämmelser angående märkning av militära flygplan att gälla från och med den 25 juni 1940. Flygplanet skall vara försett med beteckning bestående av: Nationalitetsbeteckning, utvisande flygplanets svenska nationalitet samt nummer och flygförbandsbeteckning, utvisande flygplanets nummer och det förband det tillhör.

Nationalitetsbeteckningen utgörs av tre gula kronor omgivna av en smal svart bård på blå cirkelformigt begränsad botten omgiven av en gul ring.



Kronmärke före (tv) och efter 1940.

Nämnda färger skola, i enlighet med lag angående rikets flagga av den 22 juni 1906, vara respektive guldgul och ljus mellanblå. Nationalitetsbeteckningens storlek för olika flygplantyper bestämmas av Chefen för flygvapnet.

Nationalitetsbeteckningar anbringas på vingarnas undersidor med kronornas spetsar vända emot vingarnas framkant samt på flygkroppens sidor mellan vingarnas bakkanter och stabilisatorn.

Bestämmelser rörande nummer och flygförbandsbeteckningens utseende och anbringande utfärdas av Chefen för flygvapnet.

Stockholms Slott den 8 juni 1940.

Anledningen till att kronmärket ändrades var att det tidigare utförandet utan gul ring syntes för dåligt.

Hösten 1939, efter andra världskriget utbrott kom det från luftbevakning och luftvärn synpunkter på den svenska nationalitetsbeteckningen. Prov gjordes vintern/våren 1940 vid F 1 och CVM och resultaten av dessa prov var att man helt enkelt omgav det gamla kronmärket med en gul ring.



*Grått kronmärke på JAS 39 Gripen
Bild: Emil Lindberg*

På 1980-talet började JA 37 målas grå/grå, senare även J 35J. När JAS 39 kom i tjänst på 1990-talet ansågs den gamla blå/gula nationalitetsbeteckningen alltför framträdande och prov gjordes med gråa kulörer i stället och från cirka 1995 blev detta standard.

Sammanställt av: *Bengt A Andersson*

Källor:

Leif Fredin SFF Forum 2015 och boken Kronmärkt

FÖRENINGSSIDORNA

Invigning av F17 traditionsrum

Den 23 april invigdes traditionsrummet, som förbandsmuseet numera heter, genom bandklippning av flottiljchefen öv Lars Bergström i närvaro av flottiljledning och ytterligare några gäster.



C F17, öv Lars Bergström klipper bandet och förklarar traditionsrummet invigt. Närmast ses en beväring (docka) från I 30, Blekinge bataljon.

Innan själva bandklippet informerade CF17 om aktuellt läge på flottiljen och om planer för framtiden med bl a stora investeringar. Vår ordförande höll en kort historisk återblick över museiverksamheten fram till dagens traditionsrum. Bl a om matsalsbranden 2002 och de svårigheter som funnits i att förvara och vårda all materiel fram till dagens utställningar i det nya traditionsrummet. Sedan följde en timmes rundvandring i lokalen under guidning av museigruppens medlemmar.



Leif Possung (tv) berättar om uppbyggnad och utställningar.

Fljch avslutade med att uttrycka sin tack-samhet till kamratföreningen och musei-

gruppen för det fina arbete som utförts för att nu kunna presentera traditionsrummet för anställda och övriga besökare.



Bilder från F 17 genom åren kan även ses på bildspel på stor tv-skärm. Fr v basbatch övlt Eriksson, ordf Hellström, SC övlt Fransson och C Hkpskv övlt Skantz samt sittande pv-konsulent Holmberg-Jönsson

LP

Foto: F17, Kent Löving

Traditionsrummet är öppet för besök

Museigruppen finns på plats på tisdagsförmiddagar och tar då gärna emot besökande. För gruppbesök eller andra tider än ovan kontakta Bengt Gustafsson som är sammanhållande och besöksansvarig. Tel 0457-212 46 eller mobil 0709-107 139

Besök på F 17 säkmatavdelning

Torsdag eftermiddag 23 april var det föreningsträff med studiebesök på flygsäkerhetsmaterielavdelningen (Säkmat) i By 81.



Många medlemmar kom för att lyssna och lära om säkerhetsmaterieltjänsten.

Patrik Gustafsson och Henrik Ingvarsson hälsade välkommen framför ett fullmatat bord med isolerdräkter, g-dräkter, flytvästar och hjälmar. Dräkter och hjälmar är personlig utrustning på Hkp / JAS 39 och JAS 39-piloterna har även personliga överlevnadsjackor (flytvästar) och g-byxor. All flygande personal på F 17 och Hkpskv får sin utrustning tillpassad och servad här. Henrik inledde med att gå igenom helikopterberättningens dräkter samt olika nödutrustningar som medförs. Flyghjälmar finns för olika helikoptertyper, Hkp10, Hkp15 och Hkp14. Ändamål och funktion skiljer sig också mellan förare och övrig besättning ombord (baksittare).

Vi fick även höra om SK 60-piloternas hjälm, g-byxor och flytväst med mera.



Henrik Ingvarsson demonstrerar flytvästens funktioner.

Patrik tog sedan över och berättade om JAS39-piloternas flygställ, flygkängor, utanpåliggande g-dräkt och alla nöd- och säkerhetsutrustningar som finns med. Överlevnadsjackan (ö-jackan) och livbåten har automatisk uppblåsning (även manuell vid behov) vid vattenlandning.

I ö-jackan finns en nödsändare som g-kraft aktiveras vid utskjutning, vattenaktiveras vid vattenlandning samt aktiveras manuellt av den nödställda. I en "krigssituation" har ö-jackan nödradio som bara kan aktiveras manuellt. Detta för att inte "röja" sig för en eventuell fiende. Flyghjälmar med hjälm-siktesfunktion (HMD) har börjat användas på F17. Dessa har mycket teknik och ansluts till flygplanets dator och är alltså

inte längre bara ett skalskydd för huvudet. Hjälmen kan peka ut andra flygplan och märke och piloten kan rikta in vapen och radar genom att vrida på huvudet och titta på målet.

All utrustning genomgår tillsyner och översyner (vanligen halvårs-) på F17 och även på CV (central verkstad), medan daglig (B-service) och veckoservice (C-service) sker på F 17.



Patrik Gustafsson berättar om flyghjälmen med siktesfunktion HMD (Helmet Mounted Display) och annat.

Vårt gemensamma tack till Patrik och Henrik för ett mycket intressant och väl genomfört studiebesök.

Marinflyget på Stumholmen

Nästa programpunkt på dagens föreningsträff var marinflyget på Stumholmen. Vi hade nu förflyttats oss till Bredåkrämässen där det var uppdukat för föredrag av Bengt A Andersson. Bengt är populär föreläsare inom bl a Svensk Flyghistorisk Förening men också flitig skribent i redaktionen för vår medlemstidning. Sjöbaserat flyg, flygbåtar var förlagda vid Stumholmen 1914-49. Den första hangaren byggdes 1915-16, och hangar nr 2 1924, båda är rivna. Hangar nr 3 byggdes 1926 och nr 4 1929, båda dessa finns kvar. Flottans flyg omfattade fem grupper om 10 flygbåtar, varav 2 stycken fanns i Karlskrona.

Efter flygvapnets bildande 1926 organiserades flyget på Stumholmen under F 2 med detachement F 2K. Exempel på flygbåtar som använde basen var Farman, Tuhlin G, Heinkel T2 och Saab S 17.



Arvid Flory och flygbåtsmaskinist Ljunggren vid flygbåt nr 15. Bild via Marinmuseum.

Några av flygets legendarer har flugit här, som Ahrenberg, Egerström och Flory. Atlantflygaren Charles Lindberg besökte även Stumholmen under sitt Sverigebesök 1933.



Flyget på Stumholmen engagerar. Bengt hade mycket att berätta om.

Sjöflyget i Karlskrona var tänkt att ingå som del i uppsättandet av F 17 1944. Division T2 skulle ingå i F17 organisation men vara baserad i Karlskrona, detta verkställdes dock aldrig.

Stort tack till Bengt för en fin och lärorik genomgång kring unika bilder om sjöflygets historia.

Efter föredraget om sjöflyget avslutades föreningsträffen med en enklare förtäring. Påpassligt nog bjöds på landgång under kamratlig samvaro och förstås lite eftersnack om det vi fått höra och lära under dagen.

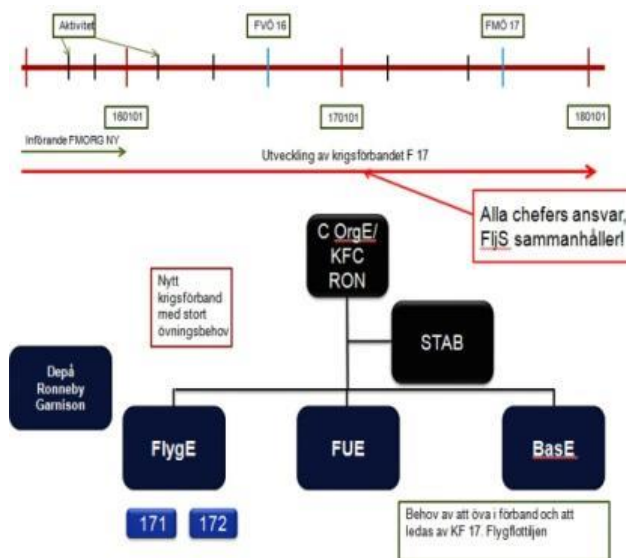
HL

C F17 halvårsgenomgång juni 2015

Tisdag eftermiddag den 9 juni var det samling i matsal Sleipner för C F17 halvårsgenomgång. Stf fljch övlt Anders Carlsson höll genomgången och inledde med att sammanfatta vad vi hittills gjort 2015.

44 % av verksamheten är klar, krigsförbanden utvecklas bra och flygövningarna har genomförts med gott resultat. Nytt försvarsbeslut väntas den 25 juni som då sträcker sig över 5 år i ett 10-års perspektiv. FM bedömer dock att det inte lever upp till försvarsberedningens ambitioner.

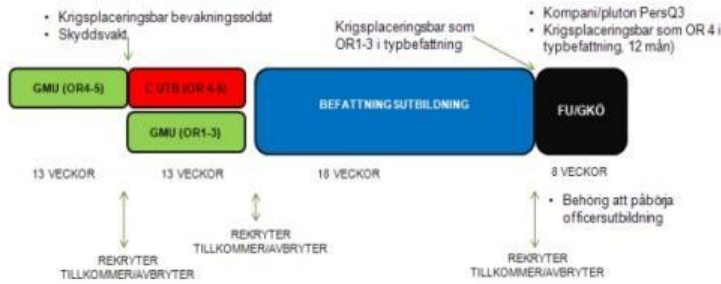
10,2 mdr i ökning för tiden 2016-20 enligt propositionen, men 4 mdr extra/år behövs därtöver enligt ÖB för att nå målen.



Inriktning av ny FM organisation vid F 17.

Beskrivning av ny organisationsstomme för FV har inriktningen 6 stridsflygdiv JAS 39, varav 2 på F 17. Ingång i ny organisation sker 2016 men anpassning av kompetensstrukturen kommer att ske fram till 2018-12-31.

KONCEPTBESKRIVNING



Utbildning av rekryter i koncept Gu Ny

Vidare nämndes om insatsberedskaps-skyddsstyrka, IBSS som ska hindra intrång eller tillgrepp i olika typer av förvarings-utrymmen och kunna vara på plats inom 10-60 min efter larm.

Specialistofficerarnas situation kommer att ses över. Fljförv Helena Ståhlgren inleder arbetet med att utveckla den processen.

SPECIALISTOFFICER VID F 17



Flottiljförvaltaren kommer starta upp ett arbete för att utveckla specialistofficersprocessen.

Rekrytering, utveckling och förmågehöjning

C F 17 PRIO

1. Attrahera rekrytera nya SO*
2. Minimera avgångar av SO
3. Stimulera OF att befordras till SO

*Som en del i detta måste vi vara en attraktiv arbetsgivare för soldaterna.

Vidare nämndes om det oroliga omvärlds-läge med förhöjt terrorhot samt intresset för vår verksamhet från andra stater. Detta leder till ökat krav på bl a signalskydd och inpasseringskontroller samt ändrade till-trädesbestämmelser, som för övrigt gäller från 2015-07-01. Detta innebär minskad tillgänglighet till Ronneby garnison för kamratföreningar, veterankortsinnehavare, tidigare anställda och idrottsföreningar samt olika entreprenörer.

Om Ronnebypaketet nämndes att allt tyder på att den ekonomiska ramen och tids-planen innehålls. Ha tålamod till 2017. Frågan om SjöV (Sjöfartsverket) ska ha

sina räddnings-hkp kvar på F 17 eller bryta sig ur planeringen är under förhandling. Det har senare kommit besked om att SjöV dragit sig ur.

Vidare berördes Gu Ny – ny metod att utbilda soldater. Utbildningen planeras nu vara sammanhållen i 9 mån samt innehålla en gemensam övning på våren.

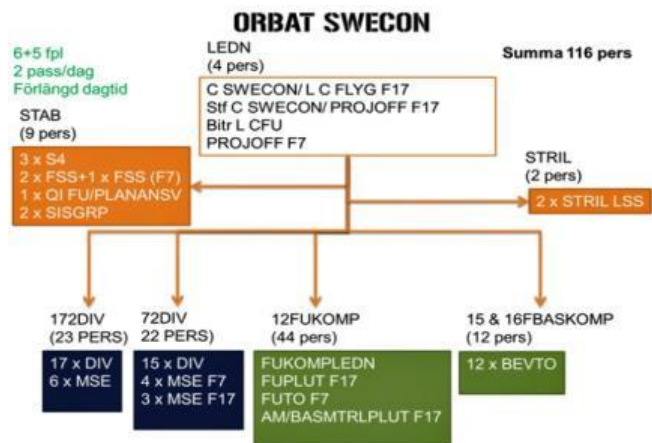
F 17 har deltagit i PRIDE-festivalen i Karlskrona lördagen 30 maj. F 17 försvarar Sverige och alla människor som bor här. F 17 uppdrag är att försvara mänskliga rättigheter och alla människors lika värde. På F 17 är alla välkomna.

Utveckling av F 17 jämställdhetsarbete fortsätter. Kn Micael Ekdahl jobbar med dessa frågor och ledningsgruppen genom-för utbildning i våra beslutsprocesser.

Frågan om FM materielunderhåll och tillgänglighet berördes även. Det är viktigt att ha full militär handlingsfrihet. FM arbetar med detta och efter målsättningen ”Bäst på materielunderhåll 2020”.

Mj Hans Evedalk, stf kontingentschef i Lion Effort 2015, redovisade erfarenheter och resultat från årets övning i Tjeckien 10-24 maj.

I övningen ingående JAS 39 var baserade på Caslav-basen. På den svenska ”Flight-line” fanns 6 JAS 39 ur F 17 (172. sfdiv) och 5 ur F 7.



Den svenska kontingenten, totalt 116 pers.

I övrigt deltog Tjeckien, Ungern och Thailand medan Sydafrika endast deltog med personal. F 7 sfdiv var med för att lära (bl a rote- och gruppschefsutbildning). F 7 planeras bli ordinarie division nästa år. I stort har övningsutbytet och målsättningarna uppfyllts. Även synergieffekter kan räknas in, i bl a bättre samordning och ekonomi.

HL

Kamratföreningens resa till Tyskland.

21-24 maj genomförde 45 medlemmar från kamratföreningen en resa till världsarvsstaden Goslar.



Interiör från Volkswagenmuséet i Wolfsburg

Under fredagen besöktes Volkswagen-muséet i Wolfsburg och Jägermeister-fabriken i Wolfenbüttel, där vi även fick mottaga varsin gåva.

Vid huvudbesöksmålet, VW museet, kunde vi studera och känna på den långa bilutveckling som skett inom VW-koncernen. Kända bilmodeller liksom många udda modeller kunde studeras. Ett sevärt museum som gav oss många igenkännande kommentarer.

Efter museibesöket var det dags för lunch, som intogs i den stora besöksbyggnaden tillhörande VW-fabriken. Inte alltid lätt att förstå den tyska organisationen när det gäller att beställa och få sin mat; dryck här, mat där och betala på ett tredje ställe.

Lördagen tillbringade de flesta med att vandra runt i denna fantastiska stad, Goslar.

BH

Rapporterna har författats av:

Herbert Lindblom, Leif Possung och Bo Hagertz.

Bilder: Försvarsmakten F 17.

GUNNAR MOSSBERG till minne



Gunnar Mossberg har avlidit den 9 juni 2015 i en ålder av 74 år. Gunnar började som volontär 1958 och fick utbildning till signalist vid flygvapnets centrala skolor, FCS i Västerås. Sedan följde utbildning till flygnavigatör.

Gunnar hade flygtjänst som navigatör i J 32B på F 1 i Västerås men kom att flytta till Östersund 1967, då F 4 inledde sin omskolning till J 32B. Efter sin divisions-tjänst sökte han och fick trafikledarutbildning med tjänst på F 3 i Malmslätt och Östgöta terminalkontroll i Norrköping.

1973 kom han till F 17 med fortsatt tjänst som flygledare, som det numera heter, till sin pensionering 2001. Gunnar var mycket ambitiös och hjälpsam och hade även, under platschefen, olika verksamhetsansvar inom flygplatsdriften. Frågor som krav och bestämmelser på fältytor och hinderfrihet samt även basräddningstjänstens funktion var områden som han bevakade och lojalt arbetade för.

Gunnar var flyghistoriskt intresserad och mycket kunnig och påläst. Han kom bland annat att ingå i redaktionen för Bredåkrabladet från grundandet 2006. Han var noggrann och rättfram i såväl eget arbete som i kritiken mot oss övriga och bidrog allmänt till ett bra arbete och en mycket trivsam stämning inom redaktionen.

En god medarbetare, en stor flygentusiast och en verkligt god vän och kamrat har lämnat oss i stor saknad.

Herbert Lindblom

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN



Häradssköldarna, ett stycke Blekinge och F 17 historia.

Blekinge bataljon, I 30 på Bredåkra hed sattes upp år 1886 för Blekinge läns beväringar. I krig skulle den lösa de uppgifterna som var ålagda ett fästningsinfanteri. Bataljonens fyra kompanier bar namn efter Blekinges härad. Se artikel om Blekinge bataljon i Bredåkrabladet 1/2015.

De fyra kompanierna var 1:a Carlskrona (Östra) kompani, 2:a Medelstads kompani, 3:e Bräkne kompani och 4:e Listers kompani.

När F 17 sattes upp 1944 namngavs de fyra kasernerna efter Blekinge bataljons kompanier. Häradsskyltar sattes upp på de sköfhusen till respektive kasern.

Häradssköldarna är gjorda i plåt med symboler i emalj och skänktes av Ronneby Emaljeringsverk. Till varje sköld fanns en stålplatta med information om varje sköld. Källa till detta var den välkände Gustav Branje. Ingen av sköldarnas vapen är officiellt fastställda och kan därför variera i utseende.

Blasonering är inom heraldik en beskrivning av ett vapen i text, så att man enbart med hjälp av denna beskrivning kan framställa en korrekt avbildning av vapnet.

Syftet med att ha en sådan textbeskrivning är t ex att innehållet får ett visst oberoende i det konstnärliga utförandet. F 17 sköldar skiljer sig något från beskrivningen nedan, som är hämtad ur Wikipedia.

Lister: *I rött fält en hillebard av silver, åtföljd av två femuddiga stjärnor av guld.*

Bräkne: *I fält av guld en från mark uppväxande bräken, allt grönt.*

Medelstads: *I blått fält en krönt bokstavsversal M, allt av guld.*

Östra/Carlskrona: *I fält av silver ett rött halster.*

Häradssköldarna har senare samlats på en stor träplatta med Ronneby vapen från 1883 i mitten och satts upp vid vaken på F 17. De togs ned för översyn 1989 och sattes sedan upp på samma plats vid vaken enligt bild i *F 17 Bladet*, augusti 1989.

Sköldarna har därefter, vid tilläggsisolering av vaken, tagits ned och finns idag i förråd inom F 17. Diskussion pågår om vilken som är den bästa placeringen i framtiden för de historiska sköldarna.

Text och bild: *Bengt A Andersson*

Kasern 21

4:e Listers kompani

Lister Härad

Kasern 22

3:e Bräkne kompani

Bräkne Härad

Kasern 23

2:a Medelstads kompani

Medelstad Härad

Kasern 24

1:a Östra/Carlskrona kompani

Östra Härad