



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2017



Ur innehållet:

Ronnebypaketet slutförande

FM/F 17 organisation

Flygarbragd till trots

Herrelöst flygplan

Radar för flygtrafikledning

En ovanlig dag på jobbet

Flygkartan över 100 år

Transportfallskärmar

Saab veteranträff SK 50

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2017. Årgång 12.

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. Utsänds även till kommunala bibliotek i Blekinge.

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Boo-Walter Eriksson	0457-26923
Mats Svensson	0455-21956
Bengt A Andersson	0457-31367
Ingmar Olofsson	0457-15642
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning
Mats Svensson

Grafisk produktion
Printfabriken, Karlskrona

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se
Hemsida
www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar HKP 14D nr 50
Foto: Niklas Knutzén
Helikopterskvadronen (3. Hkpskv) på
Ronnebybasen flyger den sjöoperativa
versionen, HKP 14F.

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 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!

När jag skriver ner detta så är det i slutet av september. Regnet står som ”spön i backen” utanför fönstret. Hösten är definitivt här. Frågan är om det funnits någon tid mellan vår och höst. Många är tveksamma, så även jag. Åtminstone om man befunnit sig i Blekinge under denna mellanperiod. Förhoppningsvis blir resten av hösten och vintern något stabilare.

Det dagliga arbetet fortsätter i oförminskad takt. Arbetet med att skanna alla gamla foton fortskrider i samma takt som tidigare. Det verkar inte finnas någon borte ände på det arbetet. Likaså kommer det mer och mer materiel till traditionsrummet som ska tas hand om. Musei- och fotogruppen lägger ner mycket energi på detta. Kom gärna och besök traditionsrummet och ta del av allt nytt.

Under sommaren har styrelsen svarat på en remiss från SMKR angående en regionsindelning av Sveriges militära kamratföreningar. Syftet är att minska något på de centrala mötena och genomföra dessa regionalt. På så vis blir det lättare att

hantera många frågor. Förutsättningarna för kamratföreningarna kan variera väldigt mycket, beroende på var i landet man befinner sig. Exempelvis avstånd till stödjande förband. F 17 kamratförening har ställt sig positiv till förslaget. Beslut tas under våren 2018. För flygvapnets kamratföreningar i syd blir det förmodligen inte någon skillnad. Vi behåller våra moderförband, där vi redan har ett gott stöd, både personellt och ekonomiskt.

I mitten av juni deltog undertecknad och Ulf Alderlöf i SMKR nordiska möte i Halmstad. Läs mer om detta under avdelning ”Föreningssidorna”. Där finns också en redovisning av föreningens resa till Bremen. En ny resa planeras till våren 2018. Resmålet är inte bestämt när det här skrivs, men troligtvis blir det till någon plats i Tyskland. Vi återkommer när detaljerna klarnat. Vid de senaste resorna har det i stort varit samma deltagare. Jag ser gärna att nya kamrater anmäler sig. Det är väldigt trevligt på de här resorna.

Från styrelsens sida önskar vi mer kontakt med medlemmarna. Att helt enkelt utöka vår verksamhet. Ett sätt skulle kunna vara att träffas på F17 under enkla former. Ta en kopp kaffe och diskutera det som varit och framtiden. Uppslagen kan vara hur många som helst. Hör av er om ni har idéer. Kom med förslag om hur ofta, tidpunkt på dagen, förlag på olika aktiviteter och så vidare.

Även om inpasseringsrestriktionerna finns till F 17, så får inte det vara något hinder. Allt går att lösa.

Slutligen önskar jag er alla ett gott slut på det här året så hörs vi igen under 2018.

Benny Hellström
Ordförande

RONNEBY GARNISON



Kamrater i kamratföreningen !

Så har vi lagt Försvarsmaktsövning Aurora bakom oss och jag kan konstatera att vi nått våra målsättningar med råge!

Detta har varit den största övningen i Försvarsmakten sedan 1993. 19 000 män och kvinnor från samtliga Försvarsgrenar har övat tillsammans. Försvarsanställda från Danmark, Finland, Norge, Estland, Lettland, Litauen, Frankrike och USA har deltagit. Det yttersta syftet med övningen har naturligtvis varit att öka den operativa förmågan i Försvarsmakten och för vår del i våra tre krigsförband, 17. flygflottiljen, 171. div och 172. div.

Vi har kunnat samöva alla försvarsgrenarna och vi har gjort det tillsammans med andra länder under en längre tid än vi är vana vid. Under övningen har divisionerna som exempel på detta genomfört gemensam sjömålsstrid med marinen och 17. flottiljen har framförallt samverkat med hemvärnsförbanden. På Hagshult har tre hemvärnsbataljoner varit insatta under övningen.

Sveriges riksdag har beslutat att vi bygger vår säkerhet tillsammans med andra länder som står oss nära. Vi skall kunna ta emot stöd och kunna ge stöd när så behövs. För att kunna leva upp till det behöver vi träna

på att strida med andra och använda gemensamma tekniker och begrepp. För vår del har det varit allra tydligast på Hagshult där den finska F 18 divisionen har varit baserad. De har stötts och till del letts av 17. Flygflottiljen och samverkat med 172. div som också varit baserade där. Samverkan har fungerat mycket väl och alla inblandade är mycket nöjda.

171. div har varit baserade hemma på F 17 och har parallellt med övningen även löst Flygvapnets skarpa beredskapsuppgifter. Intresset från främmande makt för vår verksamhet har inte minskat under övningen utan våra insatsstyrkor både luft och markbundna har genomfört flera insatser.

Våra krigsförband har glädjande nog förstärkts av flera inkallade reservofficerare. Äntligen har vi fått ordning på reservofficersfunktionen och den skall vi fortsätta utveckla.

Övningen har också haft inslag av totalförsvar, flera myndigheter och företag har deltagit i övningen. För vår del har vi haft samverkan med Svenska kraftnät som stött oss på Hagshult och vi har även haft krypterat samband med Länsstyrelsen i Blekinge vilket har möjliggjort deras stöd. För 17. flottiljen har detta varit en mycket bra övning och vi har dragit många erfarenheter, vissa har vi redan justerat och implementerat vissa behöver vi omhänderta. Det har gått bra och det har det inte gjort utan orsak. Det märks att alla på flottiljen har jobbat hårt fram till nu med att utveckla krigsförbandet. Det är det arbetet som fört oss hit.

17. flottiljen har verkat från Ronneby, Hagshult och Visby. Under denna övning har F 21 stöttas oss med delar både på Visby och Hagshult, en värdefull sam-

verkan som vi skall fortsätta utveckla. Våra krigsförband ser lika dana ut, i vissa delar är de starkare, i andra vi.

Vi har under övningen genomfört saker som inte var planerade att genomföras förrän längre fram i vår krigsförbandsutvecklingsplan. Ett exempel är upprättandet av reservbaser. Under övningen upprättades reservbas på både Everöd/Kristianstad och Växjö med mycket gott resultat. Vi har på detta sätt kunnat sprida våra resurser och ge flygtaktisk chef handlingsfrihet genom att skapa flera landningsmöjligheter. Under övningen har vi opererat från kortbanor som varit stängda i tjugo år, fantastiskt roligt att se all verksamhet i smålandsskogarna och vad vi kan uppnå med vårt relativt sätt lilla krigsförband.



*På Växjö flygplats upprättad reservbas.
Bild: Försvarmakten F 17*

Vi har gjort ett fantastiskt bra jobb tillsammans, och det är så upplyftande att som krigsförbandschef möta alla enskilda individer där ute i verksamheten som med glöd i blicken bidrar med sin del till vår gemensamma utveckling!

Nu vidtar ett gediget erfarenhetsarbete som kommer leda fram till ett antal arbetsuppgifter. När det är klart behöver vi samla oss och eventuellt ändra vår framtidsvision, jag kommer att formulera ett BIS (Beslut i stort) som tydliggör detta. Med

detta BIS som grund kommer vi sedan justera krigsförbandsutvecklingsplanen och fortsätta vårt arbete med krigsplanläggningen.

Närmast på tur står Flygvapenövningen 2018, för den har vi redan stora planer som kommer att utveckla våra krigsförband ytterligare.

Det som är allra viktigast och även bidrar till vår höga operativa effekt är att vi planerat så väl att vi kunnat genomföra övningen med hög verksamhets säkerhet och utan allvarliga skador.

Nu väntar en höst där vi fortsatt kommer leverera en mängd insatser och beredskap. Fokus kommer vara på att ge de flygbasjägare och flygbassäkförband de bästa förutsättningarna för att i november åka ner till Mali och förstärka insatsen där nere. Flygvapnet bidrar med ett förband uppbyggt kring en Hercules för transporter, under sex månader.

Den tjugonde oktober inviger vi äntligen ”Ronnebypaketet”. Det skapar infrastrukturella förutsättningar bla för viktiga föråtgärder som ubåtsjakt,

strategisk transport och incidentberedskap. Det blir en högtidlig invigning på dagen och en rejäl hangarfest på kvällen. Därefter har vi årets gåsmiddag att se fram emot i vår nyrenoverade mäss.

Vi är definitivt på rätt väg och jag är mycket stolt och tacksam över det vi åstadkommer!

Lars Bergström
Chef F 17 och 17. flygflottiljen

Ronnebypaketet och den nya helikopterhangaren



Ny helikopterhangar och platta samt FATO (start- och landningsområde) närmast. I fältets norra del, utanför bild, finns transportplatta, incidentplatta och beredskapsbyggnad samt drivmedelsanläggning.

Bakgrund

I 2004 års försvarsbeslut beslöt riksdagen att garnisonen skulle byggas ut för att ta emot en fördubblad helikopterverksamhet. HKP 14 och 15-systemen skulle tillföras F 17 och de gamla flyghangarerna från 1940-talet skulle ersättas. Miljöprövningen av flygbuller innebar också att helikopterverksamheten skulle förläggas i norra delen av flygfältet för att minska bullret i tätorterna Kallinge och Bredåkra. Projektering påbörjades och var klar 2007 men först 2013 tillfördes ekonomiska medel för att starta upphandlingarna. Projekteringen fick då göras beroende på teknikutveckling och förändrade uppgifter.

Infrastrukturarbetet

Satsningen innebar att en ”halv” flygflottilj byggdes i norra delen av området. Enorma grus- och markmassor schaktades bort eller planades ut för att ge plats åt byggnader och plattor. Bland annat fick 90 000 kubikmeter schaktas bort för hangarbygget. El-, vatten-, sambands- och drivmedelssystemen byggdes ut. Flottiljens värmesystem knöts samman med

kommunens fjärrvärme vilket gav stora miljöfördelar då den använder flis som bränsle. En ny infart till flottiljområdet har byggts från Värperydsvägen.

Miljötilståndet för helikopterflygningar på F 17 har utökats från 5 200 till 12 500 rörelser per år. Dessutom utökades tiderna för tillåten flygning under veckorna. Tillståndet för helikopterflygningar från de

gamla flyghangarerna upphör första juli 2018.

För att medge säker flygtrafikledning byggdes ett **nytt flygledartorn** som medger bra överblick både för flygrörelserna till den fasta rullbanan och till det nya området för helikoptertrafiken. Helikoptrarna startar och landar från **FATO** (Final Approach and Take Off area) som är en banstripp om 90 x 30 m. Både huvudbanan och FATO har samma riktning 01/19. För att inte förväxla dessa benämns FATO för 18/36. För instrumentinflygningar i dåligt väder använder helikoptrarna bana 01/19 och går sedan till FATO för landning och intaxning till plattan. Det 35 meter höga tornet driftsattes i januari 2016 och fungerar väl.

En ny **byggnad för räddnings- och fälthållningstjänst** uppfördes till en kostnad av 97 mkr och invigdes 2012. Förutom moderna och ändamålsenliga utrymmen för beredskapen skapades utrymmen för övernattningsvilket är nödvändigt då flygplatsen är öppen för flygtrafik dygnet runt. Pengar för detta projekt ingår inte i Ronnebypaketet. Statens konstråd avdelade medel för att utsmycka taket med ett konstverk som ritats av en fransk konstnär. Den bästa möjligheten att se det fem meter höga gula konstverket Julle är dock från startande eller landande flygplan.

I anslutning till denna byggnad har en ny **drivmedelsanläggning** uppförts. Den försörjer incident- och helikopterplattorna med bränsle via pipelines.

För att kunna ta emot förstärkningar av trupp eller förnödenheter är det viktigt att flygplatsen kan ta emot stora och tunga transportflygplan. En **transportflygplatta** på 14 000 kvadratmeter, stor nog för att ta emot C 17 Globemaster III med utrymmen för lossning och lastning, stod klar 2016.

En av huvuduppgifterna för F 17 är upprätthållande av incidentberedskap med JAS 39. Beredskapsflygplanen stod förr i tiden i högsta beredskap i Törebodabågar i

norra banänden. Nu har en ny **incident-platta** byggts norr om transportplattan och en **incidentberedskapsbyggnad för personalen** uppförts i anslutning till den. Beredskapsflygplanen bemannas av JAS 39-piloter från alla JAS-förband.



Den nya hkp-hangaren med reservkraftuset i förgrunden till höger.

Helikopterhangaren, med tillhörande administrationsutrymmen och möteslokaler är den sista pusselbiten i Ronnebypaketet. Den har en bruttoyta på 21 000 kvadratmeter och rymmer 17 helikoptrar. Den har byggts under två års tid av Skanska och invigs den 20 oktober i år. Man har även tänkt på kommande flygsystem i framtiden genom att skapa stora utrymmen för varje verksamhet, både i den administrativa delen och i hangardelarna. Bland annat har den stora hangaren 15 meters takhöjd för HKP 14. Hangaren är byggd i vinkel och har utrymme för åtta HKP 15 i den norra delen och för nio HKP 14 i den västra delen. Båda delarna har utrymmen för både den dagliga flygtjänsten som för underhållsarbeten. Fem HKP 14 är nu levererade i den slutliga versionen Hkp 14F. De resterande fyra gröna HKP 14A sänds efterhand tillbaka till Frankrike för uppgradering/retrofit och ommålning till den grå F-versionen. Allt underhåll på dessa helikoptrar sker i den nya hangaren. Underhållet på HKP 15 sker med mindre tillsyner i hangaren och de större på helikopterflottiljen i Malmslätt. I de båda hangardelarna finns dessutom ett antal

mindre verkstäder som stöd till underhållsarbetet på de två helikoptertyperna.

Anpassning av elsystemen för de två helikoptersystemen har gjorts i hangardelarna. 28 volt likström är installerat i HKP 15-delen och 400 Hz växelström i HKP 14-delen.

Brandskyddet har den senaste tekniken för brandbekämpning. I stället för skumsläckning, som har korroderande inverkan på helikoptrarna och fyller hela hangaren, har man installerat ett antal vattensprinklar under varje helikopter samt i taket. Dessa producerar vattendimma under högt tryck som släcker även oljebränder. Dessutom fälls ridåer ned som begränsar branden till del av hangaren.



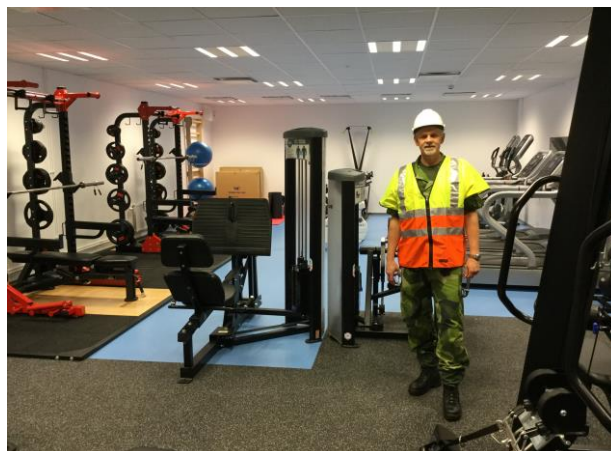
Helikoptern står över munstyckena (De röda cirkelarna).

Det har även byggts ett reservkraftssystem i en byggnad utanför hangaren som levererar tillräckligt med ström till de stora vattenpumparna vid ett elbortfall i nätet.

På ingressbilden syns den stora helikopterplattan (45 000 kvadratmeter stor) som medger samtidig klargöring och flygning med sex HKP 14 och lika många HKP 15.

I den tre våningar höga personaldelen finns rikligt med utrymmen för flygtjänsten och den tekniska tjänsten. 150 personer är nu anställda i skvadronen men det finns 200 tjänster tillgängliga. Skvadronchefens rum ligger i hörnet på tredje våningen med bra kontakter med de olika verksamheterna. Han beklagar nog att han inte ser helikopterplattan med all

dess verksamhet. Denna möjlighet föreligger dock för de som nyttjar det välutrustade hulkrummet med åtföljande bastu.



Stf skvadronchefen major Knut Persson beundrar redskapen i motionshallen.

Den konstnärliga utsmyckningen av hangaren är ännu inte fastställd. Något krav på att en procent av projektkostnaden för offentliga lokaler skall gå till konstnärlig utsmyckning finns inte idag utan Statens konstråd avdelar medel i varje särskilt fall. Något konstverk har ännu inte utsetts.

En stor mängd arbetsplatser och samlingsutrymmen finns i lokaler av olika storlekar. Omklädnadsrum med goda utrymmen för duschning och för vård av flygutrustningar finns väl samlade. Ledningen av flygtjänsten med utrymmen för underrättelser, ordergivning och analys efter företag finns för de båda flygsystemen.

Sammanfattningsvis får nu all personal som arbetar i helikoptersystemen den modernaste och bäst utrustade lokalen i Försvarsmakten. Den tjugonde oktober planeras en stor invigning med många inbjudna, bland andra ÖB, och marinens musikkår. På kvällen sker dessutom ett samkväm för hela garnisonens personal. Skvadronen omgrupperar till den nya hangaren under december månad och räknar med att vara i full verksamhet i mitten av januari 2018.

Årsarbetskrafter och kostnader i Ronnebypaketet

Ett stort antal arbetstillfällen har skapats. Fortverket och FMV har lagt ned totalt 347 personår för att genomföra projektet. Till detta kommer ett antal arbetstillfällen i företag som upphandlats i underentreprenader.

Kostnaderna för Fortverket, FMV och Försvarmakten uppgår till 818 mkr.

Uppdelat på delprojekt blir det följande:

INFRA etapp 1	53 mkr
INFRA etapp 2	10 mkr



Ny väg med 50 m lång rörbro under den nya taxibanan.

HKP-PLATTA och FATO	97 mkr
TRANSPORTFLYGPLATTA	29mkr
INCIDENTPLATTA	25 mkr
DRIVMEDELSANLÄGGN	52 mkr
HKP-HANGAR	470 mkr
FLYGLEDARTORN	81 mkr

Utanför Ronnebypaketet ligger kostnaderna för:

BRAND och FÄLTHÅLLNINGSBYGGNADEN	97 mkr
INCIDENTBEREDSKAPSBYGGNAD JAS	15 mkr
ANPASSNING NUVARANDE JAS-PLATTOR 3 OCH 4	57 mkr

Det sista projektet har inte påbörjats ännu
Totalkostnaden belöper sig till 987 mkr

Användning av de gamla hangarerna och tornet.

Förrådställning av tyngre utrustning och materiel kommer även i fortsättningen att ske i en av de gamla hangarerna. Då dessa

är dyra i drift och underhåll samt har dåligt brandskydd rekommenderar Fortv att dessa rivs och moderna lokaler byggs.

I det gamla tornet finns för närvarande vädertjänsten kvar. Utredning pågår om var den skall bedrivas. Kan det vara så att man glömde bort detta i den stora projekteringen? Det är även oklart vad som skall ske med det gamla flygledartornet.

Sammanfattning

Projektledare I Fortverket Ingvar Liinanki uppger att Ronnebypaketet har följt både tidsplanering och ekonomiska kalkyler fram till färdigställandet. Det beror på bra ledning och att samverkan av de olika aktörerna i projektet har fungerat väl. Garnisonen F 17 har nu fått en utformning som väl fyller Försvarmaktens behov under lång tid framöver.

Ingvar Liinanki påpekar också att genomförandet av Ronnebypaketet är kostnadsmässigt det största sedan Musköprojektet.

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

Verksamheten bedrivs nu från en av de gamla flyghangarerna i södra delen på F17. Ursprungligen planerades utrymme för sjöfartsverkets räddningshelikopter- verksamhet i den nya hangaren. 2015 drog sig Sjöfartsverket ur detta samprojekt och planerar nu uppföra en egen byggnad för två räddningshelikoptrar med lokaler för beredskap och boende norr om den stora helikopterplattan. Markundersökningar pågår nu av bland annat PFAS för att kunna fullfölja en projektering och byggnation. Kostnaderna för detta kan uppgå till flera tiotals mkr. Hur verksamheten skall bedrivas efter det att nuvarande flygtillståndet har upphört 2018 till dess den nya byggnaden står färdig är oklart.

Boo-Walter Eriksson

Sammanställt efter samtal med stf chef 3.hkpskv major Knut Persson och projektledaren Fortverket Ingvar Liinanki.

Foto: Försvarmakten

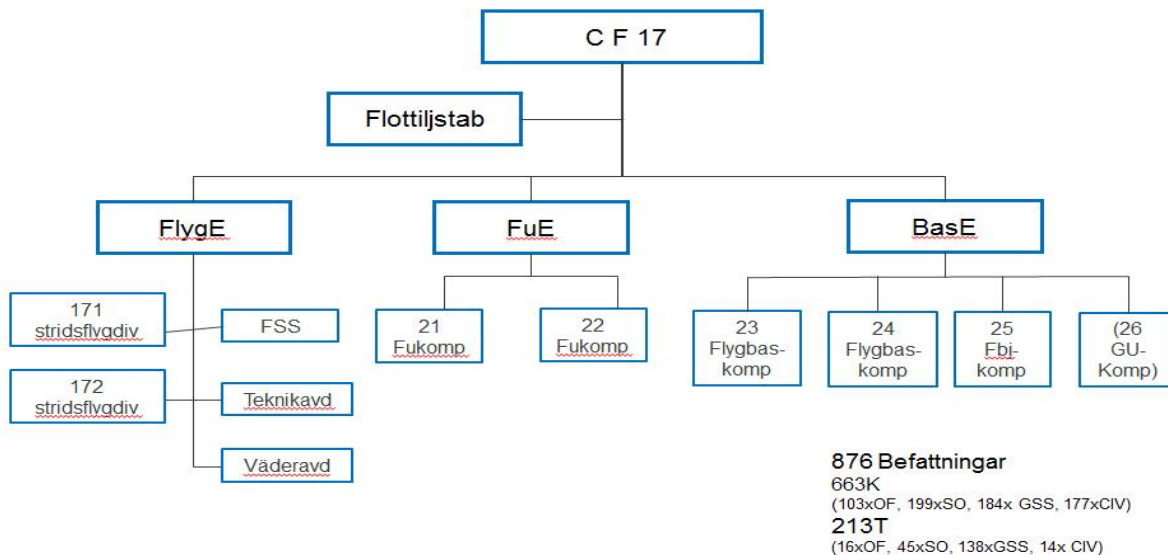
Organisation av F 17 Flygflottilj och Ronneby Garnison

Bakgrund

Under årens lopp har förändringarna varit stora i Försvarsmaktens och flygflottiljens organisation. Benämningen av de olika ingående enheterna och huvuduppgifterna har dock i stort varit desamma. Nämligen att innehålla anbefalld beredskap, producera och bemanna krigsförbanden. Denna förändringsprocess kan uppfattas som svåröverskådlig. Nedan redovisas nuvarande organisation av fredsförbandet F 17 Flygflottilj och krigsförbandet 17. Flygflottiljen samt de olika myndigheter och organisationer som finns inom Ronneby Garnison.

2016-01-01 intogs den nuvarande organisationen och den skall vara helt intagen 2018-12-31.

organisation



Flottiljchef är överste Lars Bergström med ställföreträdande chef övlt Mattias Thomsen. Flottiljstaben, med chef övlt Anders Jönsson, stöder chefens arbete med att leda de tre enheterna Flygenhet, Flygunderhållsenhet (FuE) och Basenhet.

Under flygchefen, övlt Adam Nelsson, lyder 171. och 172. stridsflygdivisionerna, FSS (Flygsystemsektionen), Teknikavdelningen och Väderavdelningen.

Under chefen FuE, övlt Morgan Thallin, lyder 21. och 22. Flygunderhållskompanierna som svarar för underhåll och drift av flygsystemen, dvs flygtid åt stridsflygdivisionerna. Dessa kan jämföras med de gamla stationskompanierna.

Under chefen Basenheten, övlt Patricia Wall, lyder 23. och 24. Flygbaskompanierna som svarar för bland annat brand- och räddningstjänst, flygbassäkerhetstjänst, sambands- och informationstjänst samt sjukvårdstjänst. Dessutom lyder 25. Flygbasjägarkompaniet och 26. GU-kompaniet under henne. Flygbasjägarkompaniet har spetskompetens för att skydda luftstridskrafternas personal, flygplan och baseringsplatser. GU-kompaniet utbildar 70-80 soldater per år.

Totalt har flottiljorganisationen 876 befattningar med 663 k-anställda (kontinuerligt anställda) som fördelas på: 103 officerare, 199 specialistofficerare, 184 gruppbefäl och 177 civila.

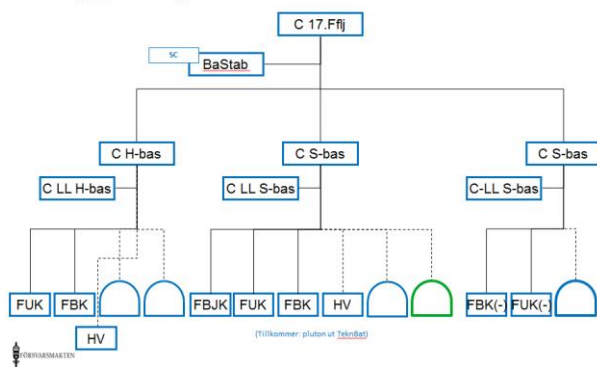
Dessutom finns 213 befattningar för reservpersonal eller tidvis tjänstgörande. De fördelas på: 16 officerare, 45 specialistofficerare, 138 gruppbefäl och 14 civila. Anställning och utbildning av reservofficerare pågår i fredsorganisationen

F 17 Krigsförband



17. Flygflottiljen har till uppgift att betjäna stridsflygdivisionerna, upprätta flygbas(er) och stödja flyg och helikopterförband. 171. och 172. Stridsflygdivisionen har till uppgift att bekämpa luft- mark- och sjösmål samt inhämta underrättelser.

17. flygflottiljen



Bemanningen av krigsorganisationen sker med den fredsplacerade personalen plus den inkallade reserv- och civila personalen. Chefen för 17. Flygflottiljen har en BaStab (Bakre stab) till förfogande för att leda huvud- och sidobaserna. Chef är den ordinarie stabschefen.

C H-bas har ett LL H-bas (Ledningslag Huvudbas) till förfogande för ledning av ett FUK (Flygunderhållskompani) och ett FBK (Flygbaskompani). Chefen H-bas

skall även stödja hemvärnsförband och grupperade stridsflygdivisioner/ helikopterförband.

HV-förbandet leds av territoriell chef (C Militärregion Syd) vars stab finns vid P 7 i Revinge. Stridsflygdivisionerna leds av Taktisk chef som kan vara grupperad i berganläggning i Södra eller Mellansverige.

Sidobas organiseras på motsvarande sätt. Extra sidobas kan även organiseras men har då begränsade resurser att tillgå.

Sverige delas in i fem flygbasgrupper som har till uppgift att planera för användningen av flygbaser i krig. Dessa leds av de fem cheferna på F 21 Luleå, F 16 Uppsala, F 7 Såtenäs, Helikopterflottiljen i Malmslätt och F 17 i Kallinge.



Område för 5. Flygbasgruppen

Den 5. Flygbasgruppen omfattar sydöstra Sverige och har som grundplanering F 17 som huvudbas, Hagshult som sidobas och Visby som extra sidobas. F 17 har personal fredsplacerad på dessa två sidobaser Andra flygplatser kan även komma att utnyttjas beroende på hotbild mm. Glädjande är att man återupptagit möjligheterna att använda de gamla reservvägbaserna. Ett antal av dessa är dock oanvändbara på grund av att man monterat mitträcken för att höja trafiksäkerheten. Allting har två sidor.

”Garnisonsmedlemmar” och befogenheter att samordna

- Stark påverkan
 - Staten, Försvarmakten
 - F 17
 - Helikopterflottiljen
 - FMLOG
 - FMTIS
 - LSS
 - MarinB
 - LedR
 - Mellanstark påverkan
 - Staten, övriga
 - FMV
 - Sjöfartsverket
 - Luftfartsverket
 - Fortverket
 - Swedavia
- Svag påverkan
 - Ronneby kommun
 - 2 privata flygklubbar
 - Soldathemmet
 - F 17 Kamratförening
 - Securitas
 - FAZER
 - SAMHALL
 - SAAB
 - SODEXHO
 - BAM
 - PATRIA

På F 17 finns ett stort antal myndigheter och organisationer som bedriver olika verksamheter. För att samordna och stödja dessa utses chefen för den största organisation till garnisonschef. I detta fall blir C F 17 chef. Det finns inget reglemente som anger lydnadsförhållanden eller ansvar, utan ”Medlemmarna” har förbundit sig att följa Garnisonschefens arbete med att samordna verksamheterna.

Inom garnisonen arbetar cirka 1100 personer varav 650 från F 17 Flygflottilj.

Garnisonsmedlemmarna indelas i tre olika grupper.

I den första gruppen ingår enheter från Försvarmakten och Staten med stor påverkan:

F 17 Flygflottiljen.

3. Helikopterskvadronen som ingår i Helikopterflottiljen på Malmslätt.

FM Log (Försvarmaktens Logistikenhet). Svarar för logistikförsörjning

FM TIS (Försvarmaktens Tele och Informationssystem). Svarar för teleinformations- och datanät.

LSS (Luftstridsskolan i Uppsala). Svarar bl. a för utbildning, stril och luftbevakning.

MarinB S (Marinbas Syd). Svarar för användning av lokaler.

LedR (Ledningsregementet i Enköping). Svarar för stöd till Försvarmaktens förband med bl. a ledning, samband och telekrig.

I den andra gruppen finns representanter från Staten med mellanstark påverkan.

FMV (Försvarets Materielverk). Svarar för teknisk tjänst.

SjöV (Sjöfartsverket). Svarar för flyg- och sjöräddningsberedskap.

LFV (Luftfartsverket). Svarar för flygtrafikledning.

FortV (Fortverket). Ägare av mark och anläggningar. Svarar för underhåll och anpassningar av dessa.

Swedavia (Statligt bolag). Äger och driver 10 statliga flygplatser i Sverige. Bl. a den civila flygstationen på F 17.

I den tredje gruppen ingår övriga organisationer med svag inverkan.

Ronneby kommun. Flygtekniskt gymnasium. Fjärrvärme.

Två civila flygklubbar.

Förvarshälsan Ronneby.

Soldathemmet.

F 17 kamratförening.

Securitas. Svarar för inpasseringskontroll.

Samhall. Svarar för städning av lokaler.

Fazer. (Militärrestauranger) Svarar för restaurangverksamheten.

BAM (Bromma Air Maintenance). Svarar för underhåll SK 60.

Patria. (Finskt bolag). Underhåll av HKP-15.

Med flera aktörer

SAMMANFATTNING

Det finns goda förutsättningar att den nu fastställda freds- och krigsorganisationen i allt väsentligt kan organiseras och intas till slutet av 2018. Samverkan mellan myndigheter och entreprenörer fungerar bra bland annat tack vare garnisonsbegreppet och ledningen av samordningsuppgifterna.

Boo-Walter Eriksson

Sammanställt efter samtal med stf flottiljchef övlt Mattias Thomsson
Bilder: Försvarmakten.

Flygarbragd till trots

De flesta piloter, för att inte säga alla, har upplevelser under flygning som de bär med sig livet ut. Några väljer att berätta men många väljer nog hellre tystnaden.

Herman Pålsson berättar här, högst personligt, om ett flygpass under sin omskolning till A 32 Lansen den 20 aug 1958 i flygplan 32007.



F 17 fick sina första A 32 i förserien 1956, 32001 - 32023 utom 32004 som brann upp på Saab före leveransen. Flygplanen grönmålades från ca 1957.

En helt vanlig start från F 17

Det var ganska kyttigt med vind från väster då jag och min flygnavigatör (fnav) Hans Gruen startade för övning i fällning av 15 kg övningsbomber mot Bollöområdet.

Väl uppe i luften tog jag in landstället och släckte ebk, precis som jag alltid har gjort samt intog kurs mot bombmålet på Bollö. På höjd omkring 600 m smäll det plötsligt till i flygplanet och nosen reste sig ganska högt över horisonten.

Vad hände och vad gör jag nu

Fnav ropade till och frågade vad som hände. Jag tittade ned och fann att landställslamporna lyste. Strax därefter stelnade styrspaken till och det blev väldigt trögt att styra. Jag gjorde som vi lärt oss och kopplade ur roderservona och talade om detta för fnav samt meddelade TL (trafikledaren i tornet) min belägenhet. Ett flygplan bakom mig talade om att det rök under mitt flygplan. TL gav order att jag skulle svänga in framför tornet på 100 meters höjd för att, med kikare, kunna se landställets läge och annat undertill.

Jag fick veta att vänster huvudställ och nosstället såg ut att vara ute medan höger huvudställ hängde snett, halvvägs utfällt.

Lämplig flygbas för nödlandning

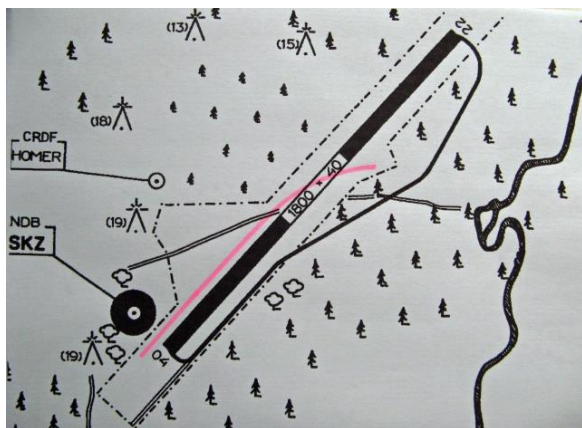
TL anvisade väntläge norr om fältet för eventuell nödlandning. Detta var något nytt för oss. Lite tungt att styra och stressigt var det också. Vindstyrka och kyttighet i den västliga vinden, tvärs banan innebar svårigheter att nödlanda på F 17. TL gav därför order att styra mot F 12 i Kalmar som hade en bana som låg bättre i vindriktningen. Jag intog kurs mot Kalmar men i höjd med Tving kom nya besked. Aktuell bana på F 12 var avstängd för arbeten. Nu skulle jag gå mot F 6 i Karlsborg. På höjd 500 m och med fart 400 km/t fortsatte nu färden mot nordväst. Jag hade många tankar i huvudet och jag saknade verkligen någon med större erfarenhet som kunde tipsa mig inför landningen. Fnav talade flera gånger om för mig hur illa han tyckte om situationen. Jag tänkte väl detsamma men sade endast att, det här ska vi klara. Fnav räknade fortlöpande på bränsleförbrukning och ankomsttid men i närheten av Sävsjö visade det sig att vi inte hade bränsle kvar för att nå Karlsborg. Nu var goda råd dyra. Jag talade med Radar Syd (övervakning och flygupplysning) som tipsade om Hagshultsbasen, nordost om Värnamo.

Kontakt med Hagshultsbasen

Flygfältet var nytt för mig. Jag visste bara att det fanns en talfyr där (fyr som kontinuerligt sänder ut bäring på telefoni) samt en radiofrekvens som jag kunde ropa upp basen på. Jag ropade således upp Hagshult och talade om att vi måste nödlanda. Han svarade direkt. Nej, vi har ingen räddningsstyrka här. Jag hade nu kommit in över fältet och såg en asfaltbana med gräs och skog vid sidorna. Hagshult kom in på radion igen och talade om att en brandbil var på väg från Värnamo och att jag borde vänta med landningen tills jag såg bilen på fältet. Men jag hade nu lite bränsle kvar och anmälde att jag inte kunde vänta.

Nödlandningen

Under de två varv jag flög runt fältet för att reda ut läget funderade jag ut hur jag bäst lägger upp landningen. Om jag landar till vänster om banan (bana 04) i gräset så kommer, när jag lägger ned höger vinge förmodligen flygplanet att gira åt höger över banan och ut i gräset på andra sidan. Jag talade om för fnav hur jag tänkte och meddelade Hagshult att jag måste landa, bränslet var nästan slut och ingen brandbil syntes till.



Flygbasen Hagshult HAG. Flygplatskort från 1956. Röd linje markerar den nödlandande A 32:ans väg på fältområdet..

Sedan gick "allt på räls". Rejält trött i armarna satte jag ned vänster huvudhjul i gräset och farten minskade snabbare än jag väntat mig och mycket riktigt när höger vingspets tog i marken girade flygplanet in över banan och ut på högra sidan. Jag kuperade motorn och kunde inte styra längre utan det var bara att hoppas att farten skulle ta slut. Skogsridån närmade sig och flygplanet stannade i en urhuggning i skogen ca 50 meter från närmaste träd. Jag öppnade huven snabbt för det rök ordentligt, men det var bara jord och skräp som rivits upp. Både jag och fnav var naturligtvis lättade och väldigt glada över utgången. 15 min senare kom brandbilen som inte behövde göra någon insats.

Efter ca två timmar hämtades jag av en SK-16 för transport till F 17 där sedan förhör följde i den efterföljande utredningen.



Värnamo Nyheter 21 aug 1958 skrev "Skicklig manöver avvärjde olycka i går förmiddag". Infälld i bild ses flygnavigatör Hans Gruen.

Flygplanet 32007 kunde hjälpligt iordningställas för att flygas tillbaka till F 17 där reparation på F 17 flottiljverkstad inleddes. Det har sedan i februari 1959 överflyttats till CVV (Centrala verkstäderna i Västerås) för demontering, blivit reservdelsflygplan.

Flygarbragd

Landningen uppmärksammades av media, förutom Blekingpressen (BLT, Sydöstra Sveriges Dagblad och Blekinge Posten) kom Expressen ut med en notis. Alla omnämner landningen som skickligt utförd med förhållandevis små skador på flygplanet. Tidningen Expressen uttalar sin fulla beundran och utnämner fältflygare Herman Pålssons nödlandning till en flygarbragd.

Några tankar

Utbildningen fortsatte med bomb-, raket- och akanskjutning och incidenten glömdes så småningom bort. Ingen i ledande ställning frågade hur jag mådde eller att landningen var bra genomförd. Det var bara att fortsätta flyga.

Red: Haverinämnden skriver dock i sitt utlåtande att "Landningen vid Hagshult var väl upplagd och genomförd" men utredningen som sådan har inte delgivits besättningen.

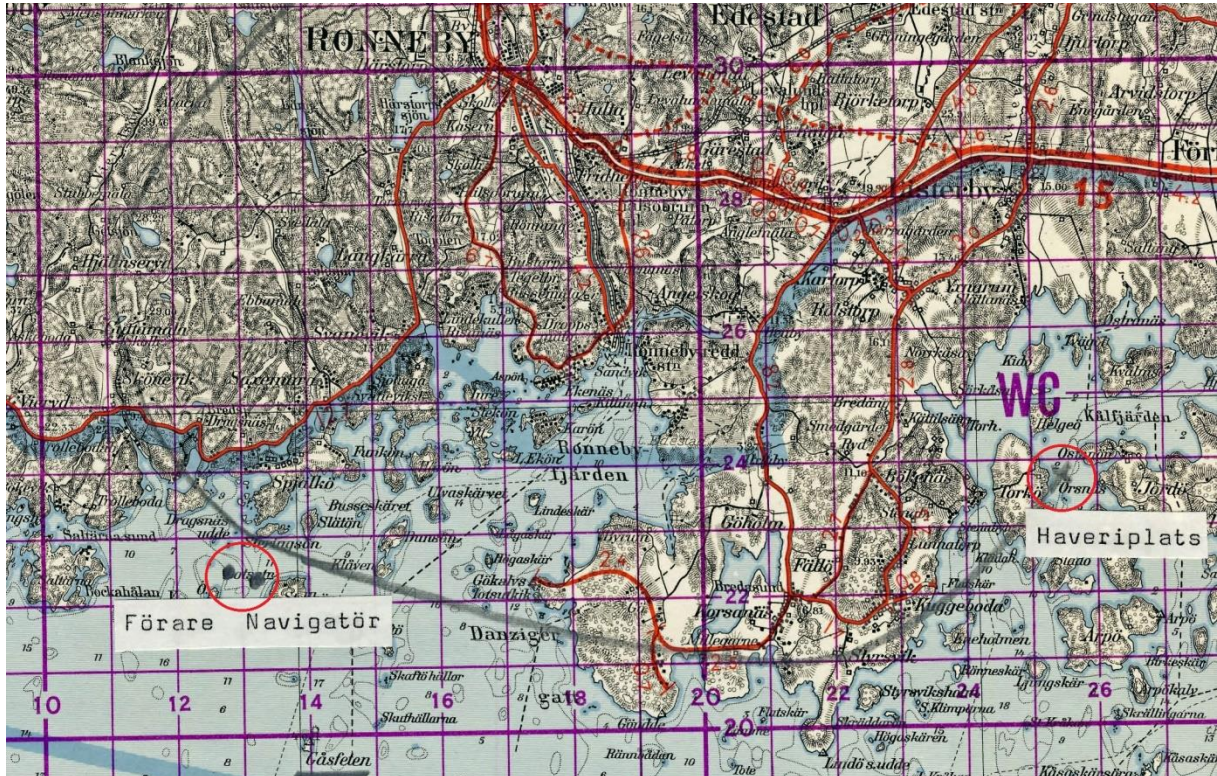
Berättat av: *Herman Pålsson*

Redigering: Herbert Lindblom

Herrelös A 32 slog ned vid Torkö

Motorstörningar eller i värsta fall motorstopp i samband med start innebär generellt sett högre risker för besättningar men även för bebyggelse och egendom.

Här följer en redogörelse för och tankar kring ett flyghaveri vid Torkö i Ronnebys skärgård 1971 som trots allt slutade ”lyckligt”. Besättningen räddade sig med fallskärm och flygplanets, A 32 Lansen, nedslag orsakande endast ringa mark- och miljökador.



Karta ur haveriutredningen som visar A 32:ans flygväg till haveriplatsen, avståndet är ca 13 km från fallskärmsuthoppen (röd cirkel) till flygplanets haveriplats.

Kontrollflygning 1971-05-06

Kontrollflygning är en del i kedjan av åtgärder efter tillsyner, modifieringar och reparationer på flygplan. Särskilt utsedda och utbildade flygförare och tekniker utförde dessa kontroller. Ett stigprov till 10 000 meter skulle nu genomföras för att kontrollera motorfunktionen efter byte av blandningsregulator i bränslesystemet.

Start och stigning

I besättningen ingick flygförare (ff) löjtnant Christer Kindblad och vapenmästare (fmek) Leif Possung, båda utbildade kontrollflygare. Efter ebk-start från F 17 bana 19 och sväng till 240 grader skedde utplaning på 1000 m och acceleration mot stigfart M 0,8. Vid M 0,7 inträffade en

eller två kraftiga knallar (puffar) och motorvarvet sjönk ner under 2000 r/m och temp under 200 grader. Ff steg av över-skottsarten till ca 2000 m för att få lite extra höjd för återstartningsförsök, men motorstoppet var dessvärre ett faktum.



Saab A 32 Lansen

Ff påbörjade även en vänstersväng in mot flygfältet för att se om en nödlandning var möjlig, men höjden bedömdes vara för låg. Ff beslutade sig för uthopp och gav order till fmek samtidigt som han riktade in flygplanet ut mot havet, mot Utklippan, och fällde därefter huven. Fmek hoppade på ca 1300 m och ff strax därefter.

Hkp till undsättning

Båda i besättningen hamnade oskadda i vattnet väster om St Ekön – nordväst om fyren Gåsfeten. FRÄD-hkp (flygräddningen) stod i beredskap på F 17 och beordrades starta av TL (trafikledaren) då meddelandet om motorstopp och uthopp kom. Besättningen undsattes med berömvärd snabbhet och var bärgade från livbåtarna efter ca 10 min. Nödsändaren behövde aldrig användas då ögonkontakt erhöles nästan omgående med fallskärmarna och de nödställda i sina livbåtar.

Herrelöst flygplan

Efter uthoppet över St Ekön (ca 15 km söder om F 17) har Christer Kindblad, då hängande i fallskärmen, sett flygplanet bakifrån sakta glidflyga iväg åt sydost under mycket svag vänstersväng. Vid det första ögonkastet ser det ut att ha kurs mot Karlskrona men upptäcker senare att det verkar gå mot Kuggebodahalvön under fortsatt svag vänstersväng. Planet fortsätter i riktning mot ett stenbrott som finns på Torkö. Där pågår verksamhet och där fanns också dir Astell och maskinist Moritz vilka båda upptäcker det annalkande flygplanet som saknar motorljud. Här gäller det att snabbast möjligt sätta sig i säkerhet. Ett ögonblick senare ser det ut som om flygplanet kommer att träffa stenkrossen eller kontorsbyggnaden bakom, men så ändrar det plötsligt kurs och går mot en mindre byggnad som rymmer stenbrottets dynamitförråd. Detta fylldes dagen innan för flera års sprängningar, så det skulle bli en förfärlig katastrof om det träffades. Strax innan flygplanet når fram börjar det plötsligt stiga, fortsätter över stenbrottet och slår ned i skogen bakom. Här plöjer det en

fåra bland träden och hamnar slutligen i vattnet vid Djupasund mellan Torkö och Slädo där flygplanet sjunker på fem meters djup.

Spekulationer

Flygplanet har under sin flygväg passerat över bebyggelse vid Millegarne och Kuggeboda under flack plané och på allt lägre höjd. Turligt nog slog det i marken där ingen bebyggelse eller människor och boskap befunnit sig, men för vittnen till händelsen har säkert förvåning och i slutfasen rena skräckupplevelser funnits.

Motorstoppet kunde ju också ha inträffat under själva starten och då fått en helt annan utgång. Räddningssystemet hade vid den tiden en lägsta höjd på 200 m för säkert uthopp.

Flygplanets väg efter uthoppet

Haveriet vid Torkö slutade ”lyckligt” men det finns fall då flygplanet glidflugit långa sträckor och i nedslaget förorsakat stor förödelse och tragedi. Piloterna har kunskapen och plikten att styra in flygplanet på kurs så att nedslaget i möjligaste mån inte förorsakar skador på människor och egendom. Men i en nödsituation då uthopp är enda räddning finns många osäkerheter, bl a vilken flygbana det herrelösa planet tar.

Bärgningen

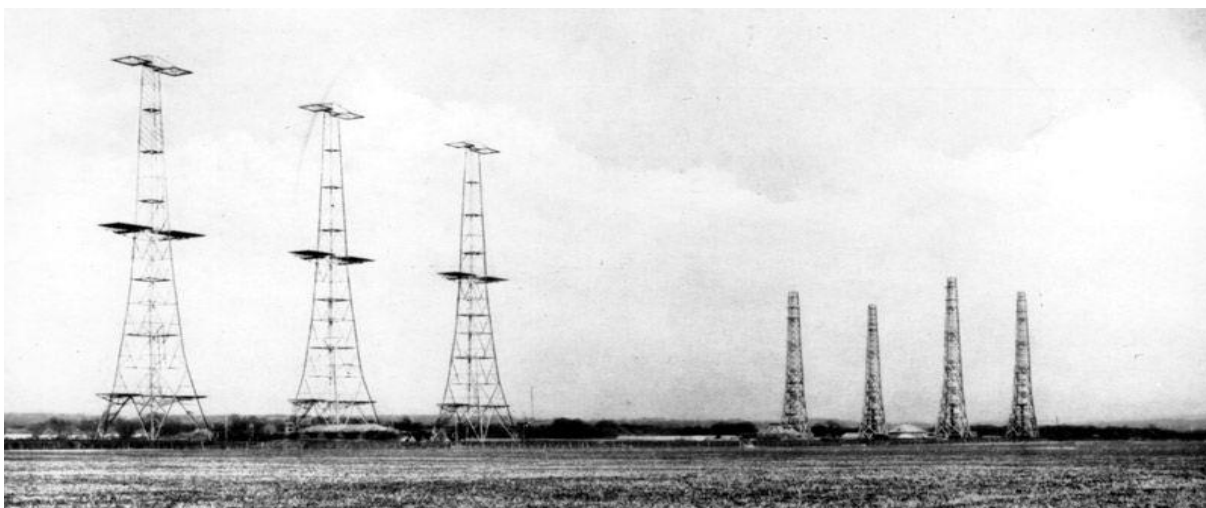
A 32:an, 32071 i Djupasund bärgades av personal ur F 17 och Örlogsbasen Karlskrona med hjälp av en pontonkran från marinen. Försvarets haverikommission kunde vid efterföljande haveriutredning konstatera att motorstoppet berott på ett fel i bränsleförsörjningen.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Källor: Försvarets haverikommission rapport

Samtal med Leif Possung

Svensk flyghistorisk tidskrift



Världens första operativa radarsystem (luftbevakning) – "Chain home radar" från slutet av 1930-talet. Sändarantennerna sitter i stältornen till vänster och mottagarna i trätornen till höger.

RADAR inom flygtrafikledningen

Begreppet radar (Radio Detecting and Ranging) används i många sammanhang – främst gäller det övervakning och ledning av flyg- och sjötrafik. Militärt nyttjas radar även för bl a eldledning av artilleri och luftvärn och i flygplan och fartyg för navigering och ökad taktisk förmåga. Vädertjänsten använder radar för att detektera (o)vädersystem såsom stormar, nederbörd mm. De av oss som har fått en fortkörningsbot har också i de flesta fall blivit belysta av en radar. Tekniskt handlar radar om utsändning av elektromagnetisk strålning – d v s radiovågor med hög frekvens. Genom att mäta tiden det tar för radiovågen att färdas från sändarantennen och åter reflekteras i mottagarantennen får man ett geografiskt läge (avstånd och bäring) och rörelseriktning på de föremål som belysts med radar, oftast får man också höjddata. Den första primitiva "radar-utrustningen" kom redan 1904, kallad "Telemobiloskop" och var avsedd att förhindra fartygskollisioner. Under 1930-talet utvecklades tekniken så att man på ett bildrör kunde skapa en elektronisk kartbild där man såg radarekon, detta var förstas användbart för operativ övervakning och ledning av bl a flygplan.

England och senare Tyskland ledde denna utveckling. Då det andra världskriget började hade England en fungerande radarkedja kallad "Chain home radar" för luftbevakning längs syd- och ostkusten. Det var en stor överraskning för tyska Luftwaffe då de började sända in anfallsförband i det engelska luftrummet hösten 1939 och försvarsjakten från RAF ofta redan låg i beredskapsläge och väntade på dem!

Radar i FV. Den första radarutrustningen i det svenska Flygvapnet var en primitiv spaningsradar som inköptes från England 1944, i Sverige kallad ER3. "ER" är förkortning för "Ekoradio" som var den ursprungliga svenska benämningen på radar. ER1 och ER2 var tidigare utrustningar avsedda för eldledning av fartygsartilleri respektive luftvärn. Med ER3 kunde luftbevakning ske och efterhand även viss stridsledning av jaktförband. Då modernare radarmateriel senare tillfördes kom ER3 att användas som "landnings-radar" på flottiljerna, en sådan fanns även på F17 i början på 1950-talet. Senare användes även andra typer av STRIL-radar för flygtrafikledning. Flygplanburen radar kom redan 1947 på

flygplan S18 och även på några av de B 18 som fanns på F17. STRIL byggdes snabbt upp till ett väl fungerande system för luftlägesinformation i stor skala, grunden för detta var främst allt bättre och effektivare radarsystem. Efterhand fortifierade man som bekant verksamheten och flyttade ut från flottiljerna till säkrare bergrumsanläggningar.



Den första luftbevakningsradarn i FV av typ ER3. Senare använd som landningsradar på flygflottiljer.

Radar inom flygtrafikledning (ATS). Huvuduppgiften för ATS är att "främja en säker och välordnad flygtrafik". Enkelt uttryckt att säkerställa att luftfartyg inte kolliderar med varandra och agera så att flygvägar kortas och väntan undviks så långt möjligt. Grunden i detta är förstås "tornet" där tjänstgörande flygledare visuellt kan följa den lokala flygtrafiken på marken och i luften. I nedsatt sikt och mörker liksom på större avstånd nyttjar man i grunden det som kallas "procedur-flygledning". Detta är ett samlingsnamn för en metodik som använder olika tekniska hjälpmedel såsom; radiopejl, avståndsmätning, radiofyrar på marken, tidstyrning av olika flygförlopp mm. Denna procedurmetodik är i grunden bra och säker, men kapacitetskrävande för såväl piloter som flygledare. Främst för att det krävs just mycket rapporter från piloten avseende höjder, farter, avstånd och annat. Detta begränsar förstås också antalet flygrörelser per tidsenhet. Radar förenklar och effektiviserar flygtrafikledningen på ett radikalt sätt. Då man har flygtrafik med väsentligt olika prestanda (fart, stig-

förmåga, svängradier mm) är radar i praktiken nödvändigt för att få ett bra flöde i flygtrafiken. Radar för flygtrafikledning är numera nästan uteslutande så kallad sekundärradar, det innebär att varje luftfartyg tilldelas en specifik kod som matas in i en aktiv sändare i flygplanet. Denna sändare (transponder) sänder med stor precision aktuella data från flygplanet – förutom identitet och geografiskt läge även höjd, kurs, fart mm. Fullt fungerande sekundärradar är i nästan alla avseenden bättre än den ursprungliga "råradarn" som ju bygger på reflexion av radarsignaler. Nackdelen är främst att det krävs att utrustningen verkligen fungerar och är tillslagen. Detta gör förstås sekundärradar oanvändbar för luftbevakning i stridsmiljö.

Flygledningsradar på F17. Som nämndes inledningsvis så användes en ER3 som "landningsradar" på F17 redan under propellertiden. I radarstationen satt en operatör som per telefon läste in bäring och avstånd på flygtrafiken, flygledaren omvandlade sedan detta till instruktioner. Omständligt och tidsödande förstås, men ändå en början.

År 1961 kom den första versionen av PAR (Precision Approach Radar). Nu handlade det om en specialbyggd landningsradar som medgav radarledning med stor noggrannhet till mycket låg höjd, faktiskt ända ned i banan om ett nödläge skulle uppstå.



Landningsradar PN-67 PAR – Precision Approach Radar. Med denna typ av radar kan man bokstavligen "tala ned" ett flygplan till landning.

Efterhand anskaffade FV en enhetlig primärradar för att kunna hantera trafiken runt flygplatserna. Valet föll på den italienskybyggda SELENIA ATCR 2T, i FV benämnd PS-810. För F17 och dåvarande F12 uppfördes en gemensam 810-station strax öster om Vissefjärda. Stationen driftsattes 1973 och visade sig vara mycket driftsäker.



Radarbild genererad från transpondersvar.



Radarstation av typ PS-810 SELENIA. Totalt 8 stationer fanns i FV, bl a Hallandsåsen (för F5/F10) och Vissefjärda (för F12/F17)

År 1994 driftsattes "Ronneby radar" som är en modern sekundärradar med stor räckvidd, den används av flera flygledning i Sydsverige och Danmark. Stationen är placerad söder om Tingsryd, den har mycket bra prestanda och är driftsäker. Det enda längre avbrottet hittills var efter stormen "Gudrun" i januari 2005. Eftersom det lokala elnätet i området slogs ut gick stationen på egen reservkraft genererad av en dieselmotor, efter några dygn tog dock dieseloljan slut!

På flygvapnets krigsbaser fanns generellt ingen radartjänst tillgänglig, långt in på 90-talet hanterades därför rätt stora trafikmängder med gammaldags procedurmetodik. I dag är nästan all civil och militär flygtrafik hanterad via radardata, helt naturligt eftersom radar sedan länge är grunden för effektiv flygtrafikledning.

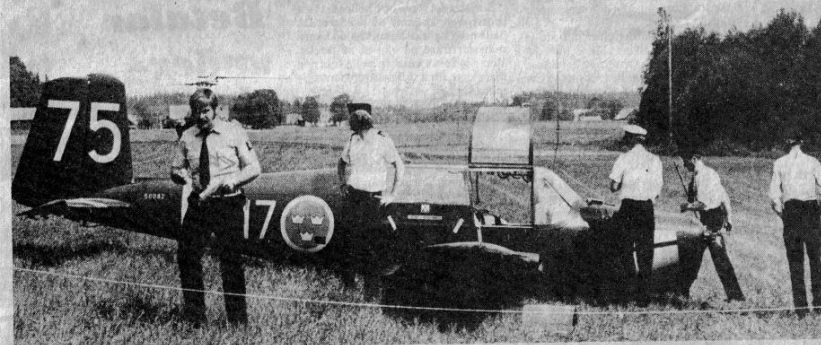
Modern radarbild (ovan) genererad från transpondersvar. Lite rörigt vid en första anblick, men logiskt uppbyggd. De små gula kvadraterna och blå trekantssymbolerna markerar position, de fem prickarna visar rörelseriktning och läget den senaste minuten. Exemplet på "etikett" visar Lufthansas linjenummer 3186 (DLH3186), farten är 290 knop (29), höjden 11200 fot (112), flygplanstypen är en Airbus 320 (A320) och destinationen är en av Moskvas flygplatser (UUEE).

För den som är intresserad rekommenderas någon av de websidor som visar flygtrafiken i realtid, ex. flightradar24.com Här visas i princip alla trafikflygplan i luften, och många övriga civila flygplan och helikoptrar. I normalfallet syns dock inte stridsflygplan i detta forum.

Ingmar Olofsson
(Radar) flygledare 1972-2015

Källor: I position – 75 år med svensk flygtrafikfjänt (LFV/Flygledarveteranerna), Radar Origins Worldwide (R C Watson), ett flertal internetbaserad källor, bl a fht.nu (Försvarets Telehistoriska Samlingar) mm

SKOLFLYGPLAN MÅSTE NÖDLANDA I FARABOL



**”Mo-
torn
bara
la av”**

• ”Motorn bara la av, berättar löjtnant Ulf Anderlöv som satt bakom spakarna när planet buklandade i havredskern.

Ett litet skolflygplan tillhörande F 17 i Kallinge tvingades i går morse att nödlanda på en havreåker i byn Farabol norr om Kyrkhult. I samband med avancerad flygning på 500 meters höjd uppstod motorkrängel. — Motorn bara la av, berättar löjtnant Ulf Anderlöv som

satt bakom spakarna. I havreåkern buklandade Ulf Anderlöv med planet. Vid det kraftiga nedslaget trasades propellern sönder och stora plåtskador blev det på planets underdel. Ulf Anderlöv och en passagerare från F 12 i Kalmar kunde dock helt oskadda ta sig

ut ur flygplanskroppen och ringa flyglottiljen i Kallinge, varifrån en helikopter omgående skickades för att hämta de båda flygarna. Befolkningen i Farabol är vana vid att plan störtar i byn. Under andra världskriget inträffade ett par flygolyckor i området. SIDAN 12

Artikel ur Sydöstran den 12 juni 1977

En fänriks ovanliga dag på jobbet

Året var 1977 och jag var nyss hemkommen från KK1, kompaniofficerskurs ett som det hette då det begav sig. Vi var den första kullen av kompaniofficers elever som hade gått i en ”blandkurs”, vilket innebar att det fanns elever från många yrkeskårer inom Fv. Piloter var det gott om på kursen, så helt naturligt fick jag en fråga av en av mina kurskamrater, Ulf Alderlöf, om jag ville flyga med till Halmstad för att där hämta en annan pilot som skulle leverera en J 35 Draken till skolan. Klart att jag svarade ja på den frågan, jobbar man i FV så ska man passa på att flyga när tillfälle ges.

Nästkommande dag var inplanerad att flygresan skulle ske med en SK-50, på förmiddagen, den 13 juni 1977, ca 0945. På morgonen inställer jag mig på divisionen, vädret var inga problem, cavok och klart att ”smattra iväg”. När man skulle flyga med som passagerare fanns det en speciell försäkring att lösa. Vi letade febrilt efter formuläret men nej, vi hittade inget och planerad starttid närmade sig fort. Äh, skit i försäkringen sa jag, flyga rakt fram i

finväder vad kan hända? I den åldern är man ju odödlig. Med snabba steg förflyttade vi oss till transportplattan där flygplanet stod uppställt. Okulärbesiktning genomfördes och planet överlämnades enligt rutin till flygföraren. Motorstart och varmkörning samt alla kontroller och inställningar som en förare behöver göra före start. Som passagerare gäller hands off, ibland får man förtroendet att stoppa ner loggboken i sitt fack.

Uttaxning och start bana 01, vänstersväng mot kurs 290 för Halmstad, stigning till 800 m. Det är ett härligt ljud i den sexcylindriga motorn, både i och utanför flygplanet. I höjd med Kyrkhult och i ryggläge och på cirka 1500 meters höjd i en looping händer det något, motorn hostar till och börjar gå väldigt ojämt, kraftiga avgassmällar hörs och känns i flygplanet. Jaha vad var nu detta, skit i förgasaren?



Den skärpte piloten, Ulf Alderlöf, har redan insett allvaret i situationen och anropar Ronneby kon-

Ulf Alderlöf

troll, flygplanets nos pekar rakt ner mot marken ett kort moment för att kort därefter plana ut med kurs mot Ronneby och rätt på vingarna. Radiomeddelandet innehöll informationen att vi hade position Kyrkhult, motorstörningar och återvänder mot F 17. Motorn går allt sämre och vi förlorar dragkraft och höjd. Ett nytt anrop till Ronneby Kontroll där piloten meddelade att vi kommer inte att kunna ta oss tillbaka till Ronneby, vi försöker hitta en plats att nödlanda på. Uthopp med skärm fanns som alternativ, men med otränad passagerare var det nog bättre att nödlanda. Nu börjar jag nog fatta lite av allvaret i situationen, nödlanda här? Det finns ju bara en jäkla massa träd.

Jag får instruktioner av piloten att hålla uppsikt på min sida och spana efter kraftledningarna och annat som kan vara ivägen. Jag drar åt mina ben- och axelremmar ordentligt och spanar. Vi har nu hittat ett litet smalt fält lite till höger, piloten styr upp mot fältet. Då upptäcker vi att det går en stenmur tvärs över fältet, aj aj! Reservfält gäller. Motorn går allt sämre och skjuter avgassmällor som är rejäla.

Jag tittar ner till höger och ser en dam som står på trappan till sitt hus och spanar mot oss. Vi tappar stadigt höjd men upptäcker ytterligare ett fält lite längre bort, där ska vi landa om vi nu kommer dit, räcker farten för att sega oss över ridån med granskog? Japp, det var med en väldigt liten marginal som vi kom över skogsridån.

Piloten informerar mig om att han kommer att landa med stället infällt, risken är betydligt mindre då för att man ska slå runt och hamna på rygg. När vi har landat ser du till att komma ut fort som f...n, det kan ta eld. Jo det har man hört och sett att det kan bli en rejäl brasa när olja och högoktanig bensin tar eld. Jag spanade på min sida och kunde räkna kottarna i grantopparna under landningsfasen. Direkt efter trädridån sjunker vi ner mot det nu gröna fältet, en telefonstolpe på höger sida på ett bra avstånd. Det uppstår ett herrans

liv när flygplanets skrovplåtar hasar i åkern.

Jord och växtlighet slår mot frontrutan, propellern snurrar fortfarande, flygplanet vrider sig under utrullningsfasen, nosen pekar tvärs landningsriktningen.



Saab Safir – SK 50

Jag och högervingen kassar i landningsriktningen ett kort moment innan allt tystnar. Endast ett svagt surrande från gyrokompassen eller vad det nu var kunde höras. Snabbt av med remmarna, öppna huvan och kliver ut på vingen då plötsligt öronen håller på att slitas av! Headsetet! Rycker loss anslutningen i kabinen och springer snabbt iväg med lurarna till säkert avstånd, ca 30m. Vi står kvar för att se om det ryker eller om eld har uppstått, men det verkar lugnt. Vi återvänder och kontrollerar åter att alla brytare är frånslagna. Huvens båda luckor stängs och vi går mot en smal grusväg i västra kanten av fältet lätt svettiga och på darriga ben, åtminstone jag. Fältet var sått med havre som hade vuxit till ca 15 cm höjd. På vägen möter vi lantbrukaren vars havreåker vi nyss utnyttjade som landningsbana, dock utan någon större synlig åverkan på grödan.

Jag får order att bevaka flygplanet så att inga obehöriga kommer i närheten och skadar sig. Piloten fick skjuts till lantbrukarens bostad där telefon fanns för att han skulle kontakta flygledningen och rapportera att vi hade landat oskadda och var vi och flygplanet var. Kom och hämta oss!

Under tiden som piloten var iväg kommer en äldre man gående utmed vägen fram till mig och hälsar artigt.



Platsen för nödlandningen. Farabol norr om Kvrkhult

Så säger han: ”Det gick ju bra denna gången, förra gången strök di mä allihopa.” Det lät ju upplyftande, jo jag fick hålla med om att det hade gått fantastiskt bra. Vi var hela, flygplanet hade inga synliga skador förutom att propellern var kraftigt sargad och åkern hade klarat sig mycket bra.

Vad menade han med ”förra gången”?

Piloten återvänder och meddelar att räddningshelikoptern är på väg, redan när vi hade meddelat på radio att vi hade motorstörningar startades helikoptern, lantbrukaren var också med och även han konstaterade att grödan på hans åker har klarat sig väldigt bra. Jag frågade den äldre mannen vad han menade med förra gången? Han förklarade då, att under 2. världskriget hade en amerikansk Flygande fästning (B 17) kraschat en liten bit bort och dom strök med allihopa.

Nu hörs svagt det välbekanta ljudet från en Hkp 4, räddningshelikoptern kommer, underbart ljud när man står ute i en havreåker, bredvid ett nödlandat flygplan iklädd skjorta, byxor, slips och lågskor.

Vi var snabbt ombord i helikoptern för hemfärd, väl på plats och med headset på huvudet får vi höra att det är inte säkert att dom kommer att flyga hem oss till Ronneby? Vafaan nu då, vi är ju haverioffer? Besättningen i helikoptern meddelar oss att dom har fått ett larm om att en Lansens saknas och om de skulle åka på det

larmet skulle de bli tvingade att sätta av oss i terrängen på en lämplig plats! Nu blev det så att den saknade Lansens hörde av sig på radio och vi blev flygna raka vägen hem till F 17 Ronneby.

När rotorerna på helikoptern hade stannat mötte oss flygchefen, han fick en beskrivning av händelseförloppet av piloten. Senare kom FSO, flygsäkerhetsofficeren och en flygingenjör. Det visade sig att

det tidigare skrivits ett par anmärkningar på motorn i det flygplanet som vi buklandade.

Hemfärden i bilen präglades av tankar kring alla minnesbilder av nödlandningen. Båda länstidningarna uppmärksammade händelsen med bild och text dagen efter.

Vad hade hänt med vårt flygplan? Jo, magneternas kuggkransar var renrakade så det fick till följd att motorn gick dåligt. Var det detta som var på gång vid tidigare anmärkningar på flygplanet?



Rolf Svensson

Vad gäller havreåkern så slutade det inte så bra. Under bärgningen av flygplanet lyckades man massakrera halva åkern för lantbrukaren, det var inte snyggt gjort. Jag

hoppas att han fick ersättning för sin förstörda skörd.

Denna berättelse är nedtecknad av dåvarande fänriken (1977) Rolf Svensson, verksam som chefsradarjaktledare vid stril och numera pensionär, i samarbete med piloten Ulf Alderlöf. Ulf (på bild sid 20) var trogen F17 sedan 1968. Flygtjänst på A32 och J35. Tjänstgjorde på F17 undpluton och avslutade som flygadjutant och flygtjänst på SK60 2002.

Roffe Svensson/Mats Svensson

Flygkartan över 100 år!



Försvarsmaktens flygkarta skala 1:500 000 med flyginformationstryck, daterat 7 september 1997.

Det är svårt att ens föreställa sig den utveckling som skett när det gäller flygnavigering från tiden före första världskriget då navigering skedde med hjälp av enkla kartor och genom att följa kustlinjen, vägar och järnvägar fram till dagens GPS navigering presenterad på en eller flera skärmar i cockpit.

När våra första flygare på tidigt 1900 tal skulle navigera fick de använda de kartor som fanns tillgängliga. De fick oftast flyga lågt i bra väder och för att följa kustlinjer, vägar, järnvägar för att nå sitt mål.

Utbudet av kartor var inte stort. Generalstabskartor och översiktskartor var det som fanns tillgängligt och inte avsett för det redan då snabba flyget.

En pilot skulle manuellt hålla kontroll på motorns inställningar och ibland även smörjningen. Utöver detta skulle han navigera. Många flygplan blev då tvåsitsiga med pilot och navigatör/spanare.

Försvarsmakten har alltid haft ett stort behov av korrekta och lättlästa kartor för att snabbt kunna ta bästa beslut. Översiktskartor kallas militärt för operationskartor.

Skala

Att välja skala på översiktskartorna var en viktig fråga. Påverkad av kartor i utlandet valdes skalan 1:400 000 i Sverige.

Utgivningen började 1913 och avslutades 1927. Det fanns ännu ingen fastställd flygversion men i början av 20-talet framställdes en specialversion av översiktskartan i speciella färger med påtryckta flygdata.

1936 togs det fram provblad på en routekarta i skala 1:300 000 för flygvapnet. En routekarta visar vägen mellan två eller flera flygplatser. Kartorna började produceras 1937. Utvecklingen av flygkartor har fortsatt med olika versioner fram till perioden 1996-1998 då en ny serie flygkartor i skala 1:250 000 levererades.

Specialkartor

Olika former av specialkartor har tagits fram under åren i större skalor. Inflygningskartor, landningskartor och flygplatskartor. Behovet av anpassade kartor var stort och för civilflyget bildades redan 1919, International Commission for Air Navigation – ICAN. Framtagning av enhetliga flygkartor blev en viktig uppgift för ICAN.

För privat- och affärsflyget började KSAK tidigt tillhandahålla hjälpmedel för flygnavigering.

Förslag till flygkarta 1914

I maj 1914 avslutade löjtnant Nils Hallström född 1879 i Nätraby den av Generalstaben beordrade utredningen om behovet av och modellen till en flygkarta. Flyget hade utvecklats snabbt i flera europeiska länder till skillnad emot Sverige där armén och marinen endast hade ett fåtal flygmaskiner. Trots detta insåg Generalstaben den framtida betydelsen av flygkartor och beordrade en utredning i ärendet. Uppdraget gick till löjtnant Nils Hallström som grundligt satte sig in i ärendet. En genomgång gjordes av flygkartfrågans läge i utlandet där flygkartor redan fanns framtagna. Flygkartor var helt nytt inom den svenska kartografin. Särskilda bilkartor fanns redan 1907. Hallström konstaterade att kartorna var gjorda för orientering på marken och ”orientering från luften från en med 10 miles fart i timmen på en höjd af 1000 m framrusande flygmaskin måste i flera hänseende skilja sig från ryttarens eller fotgängarens, för hvilka de redan befintliga kartorna äro afsedda”. En flygkarta skall enligt Hallström ge en tydlig bild av det fågelperspektiv som flygaren ser. Alla frågor studerades inklusive kartbladsformatet.

Nils Hallströms väl genomarbetade utredning resulterade inte i en svensk flygkarta. Endast några provblad togs fram.

MIL Flygkartor

LFV producerar idag Försvarsmaktens flygkartor som finns i skalorna 1:250 000, 1:500 000 och 1:1 000 000.

Samtliga kartor är i fot enligt civil standard och uppdateras och trycks ca 1 gång per år och hålls under tiden uppdaterade via MIL NOTAM.

LFV Flyginfo SE

LFV Flyginfo SE förser Försvarsmakten med militär aeronautisk information och navigationsdata genom att producera militär källdata, militära flygprocedurer och specifika produkter som Försvarsmakten efterfrågar. Det kan handla om flygkartor vid övningar eller insatser.

GPS – HUD – WAD

GPS: Global Positioning System, ett navigeringssystem med hjälp av satelliter i bana runt jorden. HUD: Head-Up Display (på svenska siktlinjesindikatorn), ett sätt att visa alla viktiga data för en pilot (höjd, fart, fiendens position, kartbilder mm) på en genomskinlig skärm mitt framför ögonen och se instrumenten samtidigt. WAD: Wide Area Display är en bred skärm istället för flera skärmar.



WAD och HUD för Gripen NG *Gripen Blogg*

Sammanställt av: *Bengt A Andersson*

Att läsa: Svenska Flygkartor för Visuell Navigering. Löjtnant Nils Hallströms förslag år 1914 till flygkarta över Sverige.

<http://kartografiska.se/>

www.justus2.se/flyg/flygkartor

Pappersfallskärmar i matbombning från F 17



Leif Thilén, Börje Göransson och Gunnar Eriksson håller upp en pappersfallskärm

Transportfallskärmar av papper togs fram av svenskt företag för användning som engångsfallskärmar för fällning av mat och materiel.

Nifoskärmen

Under krigsåren var det brist på alla material. Bröderna Leif och Peder Thilén ägare av dåvarande Nissafors Pappersförädling AB fick 1943 i uppdrag att ta fram prover på engångs transportfallskärmar i kräppt kraftpapper.

Den första orden löd på 1000 fallskärmar. Pappret kom från Munksjö i Jönköping och bärlinorna spunna av 20 smala papperstrådar från Wahlbecks fabriker i Linköping. Det specialpapper som används är sk dubbelt creperat duplex-kraftpapper.

Fallskärmarna tillverkades vid en särskild fabrik i Jönköping. Skärmen klistras ihop på 6 minuter av 48 st pappersbitar och 12 st genomgående linor. Efter en timme i press hängs de upp på tork före packning.

Skå flygfält utanför Stockholm var provplats för transportfallskärmarna tillverkade av papper hos Nissafors Pappersförädling. Försöken föll väl ut och en ytterligare order lades på 15 000.

An advertisement for Nissafors Paper Parachutes. The top part features a small airplane flying towards the right, with several parachutes falling from it. The main title is "Transportfallskärmar av papper" in a large, bold, sans-serif font. Below the title is a large, detailed illustration of a parachute with a dark canopy and a light-colored basket. The text below the illustration reads: "De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 minde trådar. Det ligglösa klätret, som är av egen tillverkning, är vattentätt och skänkt för låga lagringstider. Lastkartongerna, som höres till slämnerna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskärmar." Below this is a small box containing the text: "Nissafors föredömlighet är: 3/4 av landets behov av pappersbäckisar (- ca 15.000.000 st.), regskapper, skolboksomslag, pappersbäckisar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper." At the bottom, the company name "NISSAFORS PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B." is printed in a large, bold, sans-serif font, followed by "Nissafors. Tel. 30." and "Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM". The number "22" is in the bottom left corner and "FLYG 17/45" is in the bottom right corner.

Fallskärmarna kunde ta laster på 50-60 kg och såväl bärlinor som kalott var av papper.

skärmar. De kom att användas av de norska flygstyrkorna som från varje Dakota flygplan (militär DC-3) kunde fälla 24 skärmar om sex i taget där det var svårt att få fram mat och förnödenheter till flyktingar i Nordnorge. Totalt fälldes 44 ton. Ömtåligt gods packades i hö som sedan kunde användas som foder till djuren.

Militärt i Sverige har prov gjorts med fällning av materiel till isolerade truppförband i Norrland.

35 000 fallskärmar tillverkades fram till 1948 varav huvuddelen gick på export bl a Frankrike. En sändning till Frankrike var på 10 000 skärmar som lastades i elva järnvägsagnar för transport till Frankrike.

Tillverkningen upphörde 1948 då företaget koncentrerade sig på att tillverka bärkassar. 1994 hamnade företaget i Guinness Rekordbok som enda tillverkare av den här typen fallskärmar.

Tre fallskärmar finns bevarade på Flygvapenmuseum. En pappersfallskärm i emballage med instruktioner var till salu på Tradera under sommaren 2017. En finns i F 17 traditionsrums museisamlingar.



I Gislaveds Industrimuseum finns pappersfallskärmar bevarade

Kampen mot isen 1947

Det var en mycket sträng vinter 1947, där isförhållandena i södra Östersjön, Öresund

och på västkusten var mycket svåra. Ett speciellt isspanningskontor med stöd av en TMR IX (Transportabel Markradiostation) från F17 upprättades i Köpenhamn. F17 ansågs vara bäst lämpad för uppdraget. I ett PM för isspaning stod: "Flygplan B3 från F 17 torde vara lämpligaste flygplantypen och att flottiljens personal är väl utbildad för uppträdande över hav"



En B3:a från F17 har just fällt en fallskärm med livsmedel till ett infruset fartyg i Öresund.

3:e divisionen F 17

Det var 3:e divisionen på F17 som ställdes till den svenska och danska isbrytarledningens förfogande och där fem – sex flygplan dagligen kom att flyga över området. Till en början släpptes livsmedelspaket direkt från flygplanen men sedan man fått leverans av Nissafors pappersfallskärmar visade det sig att undsättningen kunde ordnas betydligt effektivare. Den 13 februari 1947 fick den första besättningen pröva på att med hjälp av fallskärm fälla proviant till ett av de infrusna fartygen, "Manfred" som låg fastfrusen utanför Langeland i Danmark.

Dessa veckors ovanliga och från fartygsbesättningarnas uppskattade uppdrag gjorde F17 och dess B3:or kända långt utanför Blekinges gränser.

Summering: *Bengt A Andersson*

Källor och bilder:

Flyg Nr 17, 1945

Gislaveds Industrimuseum

Bredåkrabladet, Gunnar Mossberg

SAAB Veteranträff med Sk 50 Safir



Safirklubben Qvintus äger Safir 91B, SE-LDD

Bild Bengt A Andersson

Vid en Saabträff i augusti 2017 samlades Saabbilar och Saabflygplan på Emmaboda flygfält arrangerat av tidningen Nostalgia med stöd av Safirklubben Qvintus i Ronneby. Dagen före samlades ett antal Saab 91 Safirer vid Blekinge flygklubb.

Saab 91 Safir

Saab 91 Safir konstruerades som ett lågvingat allmänflygplan för att möta ett förväntat behov i en värld i fred efter andra världskriget. Saab 91 flög första gången den 20 november 1945. Att notera är att Saabs första bil hette Saab 92.

Rekord

Safiren innehar även ett inofficiellt världsrekord i nonstopflygning då Carl Gustav von Rosen leveransflög en Safir från Bromma till Addis Abeba i Etiopien på tiden, 30 tim 52 minuter 1947. Ingen barograf medfördes, varför rekordet inte godkändes. 17 Safirer köptes som skolflygplan av det etiopiska flygvapnet

Konstruktör och tillverkning

Konstruktör var A J Andersson som tidigare konstruerat bland annat Bücker Bü 181 Bestmann, Sk 25 i flygvapnet. Safir 91A hade radmotor och 91B boxermotor.

Sk 50

1949 sökte flygvapnet efter ett nytt flygplan som ersättare för Sk 25 och valet blev Safir.

Flygvapnet köpte först tio Saab 91A flygplan som Tp 91 för transport och sambandsuppgifter. Tp 91 hade en 125 hk 4-cylindrig inverterad de Havilland Gipsy Major radmotor.



Tp 91, 91123 vid White Waltham 1952

En Saab 91A Safir försedd med Lycoming O-435-boxermotor flögs 1949 till F 5 Ljungbyhed för utvärdering som skolflygplan. 1951 beställde flygvapnet 76

stycken 3-sitsiga Saab 91B med 6-cylindrig 190 hk Lycoming boxermotor som i flygvapnet fick militär beteckning Sk 50B.

Kapacitetsbrist i tillverkningen

På grund av Saabs tillverkning av J 29 Tunnan uppstod kapacitetsbrist och stora delar av tillverkningen av Safiren lades ut till De Schelde fabriken i Nederländerna.

Versioner

Saab 91B var tresitsig och 91C hade plats för fyra personer efter att kroppstanken ersatts av två vingtankar. Fjorton stycken 91C köptes till flygvapnet som Sk 50C. Saab 91D var samma flygplan som 91C, men med en annan motor.

Flygvapnet köpte Safir som Tp 91, Sk 50B och Sk 50C mellan 1946 och 1966. Flygplanen levererades i första hand till Flygskolan vid F 5 Ljungbyhed.



En rad Sk 50B vid F 5 Ljungbyhed

Sk 50B och Sk 50C ingick i flygvapnet mellan åren 1952 och 1993. De första 20 åren som skolflygplan för grundläggande flygutbildning.



Sk 50C 50088 F 17 - 79

När Sk 61 Bulldog 1970 ersatte Sk 50 överfördes kvarvarande Sk 50B och Sk 50C till flygvapnets olika flottiljer, där de användes för allmän flygträning, sambandflygningar och väderspaning.

Andra länder

Safir användes även av flera andra länders flygskolor och flygvapen. Totalt tillverkades 323 stycken Safir A-D.

Safirklubben Qvintus

1992 när Chefen för flygvapnet (CFV) sålde ut kvarvarande Sk 50, bildades det på flera flottiljer civila flygklubbar för att, i linje med CFV:s avsikt, möjliggöra för även icke flygande personal att ta flygcertifikat och utöva flygning.

Safirklubben Qvintus är en sådan flygklubb med Safir SE-LDD.

Kvällen före Saabträffen i Emmaboda den 5 augusti 2017 samlades flera Safirer hos Blekinge Flygklubb och Safirklubben Qvintus. På lördagen blev det formationsflygning till Emmaboda.



Saab Safir 91C, 50080, SE-KYA



Saab Safir 91C, 50083, SE-MEF



Saab Safir 911B, 50018, SE-KVU

Sammanställning: *Bengt A Andersson.*

Bilder: F 17, MAP, Bengt A Andersson

FÖRENINGSSIDORNA

Vårresan 2017

Kamratföreningens vårresa genomfördes första veckan i maj med ett 40 tal deltagare. Denna gång var resmålet Bremen och Hamburg. I Bremen bodde vi mycket centralt vid den 110 m långa Böttcherstrasse, som är ett enda långt helhetskonstverk. Vi kunde beskåda det gotiska rådhuset, Rolandsstatyn och stadsmusikanterna från Bremen samt även det från 1400 -talet gamla kvarteret Schnoor.



Staty i Bremen som föreställer stadsmusikanterna efter en saga av bröderna Grimm. Åsnan, hunden, katten och tuppen.

En heldag avsattes till besök i Hamburg där vi startade med en mycket intressant guidad tur genom staden. Efter den guidade turen besökte vi världens största modelljärnväg, Miniatur Wunderland Hamburg.



Modellbygge av LKAB anläggningar i Kiruna

En mycket imponerande anläggning i flera våningar där olika världsdelar var repre-

senterade. Sverige fanns med på ett hörn med en modell av Kiruna och LKAB.



Middagen serverades på Bremens rådhuskällare.

En dag avsattes i Bremen till egen verksamhet och resan avslutades med ett stopp på hemvägen vid det alltid populära Bordershop i Puttgarden.

Ett stort tack till alla medresenärer för en trevlig resa samt även ett stort tack till vår researrangör, Balderbuss, för det proffsiga genomförandet.

UA, BH

Nordiskt kamratföreningsmöte 2017

14 - 18 juni (onsdag – söndag) genomförde SMK R Nordiskt kamratföreningsmöte, det 36:e i ordningen med Lv 6 som lokalt värdförband. Från F 17 deltog Benny Hellström och Ulf Alderlöf. Förutom Sverige deltog Danmark, Norge och Finland. Totalt var det knappt 200 deltagare, inkl drygt 50 svenskar.

På onsdag eftermiddag var det inkvartering på logement och senare en lättare middag. Vi var ca tio "gubbar" på varje logement.



Morgonuppställning och flagghissning på Lv 6.

På torsdagsmorgonen var det uppställning på Lv 6 kaserngård för flaggceremoni, nationalsånger och välkomsttal. Därefter busstransport till Norre Park där det var nationsvis kransnedläggning vid veteran – stenen.



Svenskgruppen vid kransnedläggningen vid Norre Park.

Sedan följde en marsch genom centrala Halmstad fram till rådhuset där kommunfullmäktiges ordförande Johan Rydén hälsade oss välkomna. Vi fick en redogörelse om moderna Halmstad och dess historia. En del mingel blev det också i den trevliga innergården.



Uppställning framför kommunhuset i Halmstad.

Eftermiddagen ägnades åt Lv 6 och dess verksamhet. Förevisning av både modern och gammal utrustning. Besök på I 16/Lv 6 fina garnisonsmuseum, där vi träffade ”91:an Karlsson” som har sin förebild på nedlagda I 16.

Fredagen inleddes med traditionsenlig uppställning med flagghissning. Sedan

följde busstransport ner till gamla F 10 och Ängelholms flygmuseum.



91:an Karlsson, vid I 16 garnisonsmuseum.

91:an stötts här av tv Ulf Alderlöf och th Benny Hellström.

Deras samlingar rönt stor uppskattning icke minst bland de utländska besökarna. Vi fick även se en flyguppvisning av Per Cederkvist i Biltomas Mustang. På eftermiddagen genomfördes ett besök vid 4. ytstridsflottiljens kustkorvett HMS Sundsvall, som förtöjts i hamnen. Kvällen avslutades med middag i matsalen och gemensam samvaro på mässen.

Lördagen började, som brukligt är, med morgonuppställning och flagghissning. Därefter buss till FMTS (gamla F14). Förevisning av en mängd materiel, främst marktelemateriel som finns i Försvarsmakten. Vi fick även information om den utbildning som FMTS bedriver.

Under förmiddagen genomfördes även en landskamp i skytte mellan deltagarländerna. Fyra man deltog från varje nation. Skjutningarna genomfördes med automatvapen och pistol. Sverige vann lagtävlingen. Mest glädjande var nog att Ulf Alderlöf knep en tredjeplats på AK5.

Eftermiddagen ägnades åt landshövdingens mottagning på slottet. Dessvärre var landshövdingen förhindrad att medverka. I stället välkomnades vi av Hallands länsråd. På kvällen var det stor avskedsbankett i matsalen, med ett flertal inbjudna gäster. Många tal hölls och diverse medaljer delades ut. Kaffe med tillbehör avnjöts sedan på mässen.



Inför avslutningsmiddagen på Lv 6.

På söndagsmorgonen var det bara att samla ihop sina tillhörigheter, äta frukost och ta farväl av sina nya och gamla nordiska kamrater. Jag kan inte göra annat än konstatera att detta var ett lika trevligt kamratföreningsmöte, som det tidigare jag har haft möjligheten att närvara vid.

BH, UA

C F17 halvårsgenomgång 2017

Fredagen den 18 aug genomförde flottiljchefen sin halvårsgenomgång. Denna gång på Ronneby Brunn. Han inledde med att presentera omvärldsläget i stort och med tyngdpunkt på vårt närområde. Det visades bilder på både nya och gamla flygplan, som uppträder i vårt närområde. Under första halvåret har det varit olaga intrång av utländska medborgare på garnisonsområdet. Olaga tillträde till Hagshults flyglats, diverse stölder mm. Halvåret har också präglats av mycket beredskap. Övningar av olika karaktär både på hemmaplan och utomlands. Flottiljchefen redogjorde också för ”Ronnebypaketet” som nu närmar sig sitt fullbordande. Invigningen sker den 20 okt.

Flottiljförvaltare Helena Ståhlgren redovisade yrkesutvecklingen framöver för all personal. Civilpersonal, officerare, specialistofficerare, gruppbefäl och soldater. En nyhet är att allmän värnplikt återinförs.

Övning Aurora presenterades av flottiljchefen och mj Hans Everfalk. Hans har varit handläggare för F 17 deltagande. Det

är en totalmaktsövning med ca 20 000 deltagare. Nedverkande är personal från högsta statsledningen ner till den enskilde soldaten. Övningstiden är 11 sept till och med 29 sept, uppdelat i förberedelseskede, genomförande och avveckling.

Övningsområdet är i huvudsak Mellan-sverige, men hela landet kommer att beröras. Även internationellt deltagande äger rum från sju länder med armé, marin och sjöstridskrafter.

VÅR VÄG ATT BLI ÄNNU FARLIGARE!

1. Våra insatser och beredskapsuppgifter.
2. Personalförsörjning av krigsförbanden.
3. Utveckling av krigsförbanden och 5e flygbasgruppen.
4. Utveckla F 17 krishanteringsförmåga
5. Jämställdhetsintegrering
6. Ronnebypaketet skall slutföras
7. Utveckla logistik och materielltillgång
8. Utveckla flerbefälsystemet vid F 17
9. Förstärka en positiv bild av F17 och FV/FM

VERKSAMHETSSÄKERHET

F 17 fokusområden för ett starkare försvar.

Efter ”Aurora” genomförde flottiljchefen befördran av personal till nya militära grader. Nya gradbeteckningar delades ut till berörda. Därefter intogs scenen av ett antal äldre reservofficerare som avtackades med guldmedalj.

Efter lunch fick vi lyssna till ett mycket gripande föredrag av äventyraren Oskar Kilborg. Det var en fantastisk beskrivning av vad en äventyrare kan prestera. På detta begränsade utrymme är det omöjligt att beskriva vad denna man presterat och varit med om. Jag kan inte annat än rekommendera ett besök på www.kilborg.se. Trots att föredraget var direkt efter lunch kan jag garantera att inte någon slumrade till.

BH

Rapporterna har författats av: Ulf Alderlöf,
Bo Hagertz och Benny Hellström

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN



B 4 Hawker Hart propeller i Bredåkrämässen



S 7 nr 1301, senare B 4 nr 701



B 4 nr 701, märkt 17-77

Träpropellern i Bredåkrämässen på F 17, är uppmätt till en diameter på ca 327 cm, har en navtjocklek på 24 cm samt 10 bulthål.

B 4 och J 8 hade denna typ av propeller-nav. Enligt ett engelskt datablad för Hawker Hart så har propellern en diameter på 10 ft 9 in, är tvåbladig, vänstergående och dragande samt har 10 bulthål. Diametern omräknat blir 327,6 cm vilket stämmer väl med måtten ovan.

Som jämförelse hade J 8 Gloster Gladiator en propeller på 10.06 ft = 304,8 cm, men med spetsigare blad. J 8A Gloster Gladiator hade en propeller på 10.31 ft = 312,5 cm.

Flygplan B 4A Hawker Hart var ett tvåsitsigt biplan med 9-cylindrig stjärnmotor, Nohab Mercury VII A på 675 hk.

B 4 har funnits på F 17 i två exemplar under perioden 1945 till 1947.

B 4, Nr 701, F17-77 kom till F 17 i dec 1945. Nr 701 var byggd 1934 som S 7 nr 301 av Hawker i England. S 7 nr 301 blev senare ändrad till B 4 nr 701.

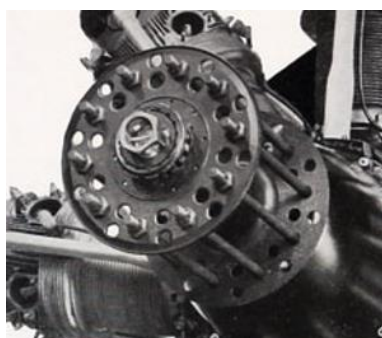
B 4A, Nr 726, F17-26 byggdes på licens i Sverige av Götaverken 1937. Den kom till F 17 i januari 1946.

Båda kasserades på F 17 redan i februari 1947 efter tjänst på många flottiljer.

Text: *Bengt A Andersson* Bilder: Bengt A Andersson, MAP och Gustav Persson.



9-cylindrig stjärnmotor



Propellerfästet på B 4 Hawker Hart



Propellermärkning