



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2018



Ur innehållet:

Lufttankning

Flygdag

Räddningsuppdrag

Världsrekord

Studiebesök

In Memoriam del 2

SwAFHF på F 17

Veterandag 2018

J 29 Tunnan jubileum

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2018. Årgång 13.

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

Benny Hellström

Redaktionskommitté

Bengt A Andersson	0457 31367
Boo-Walter Eriksson	0704 100 480
Ingmar Olofsson	0708 156429

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 0708 219561

Grafisk produktion

Printfabriken, Karlskrona

Adress

F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post

redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida

www.f17kamratforening.se

Omslagsbilden visar en JAS 39 Gripen under lufttankning.
Foto: Forsvarsmakten

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 kamrat-skap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

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

Medlemskap är öppet för alla Forsvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför forsvarsmakten 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 huvud-medlem två nummer av *Bredåkrablade*.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Medlemmar !

När jag skriver dessa rader så är vi några dagar in i oktober. Hösten har äntligen anlänt på riktigt. Det känns riktigt skönt efter denna sommar. Man ska inte klaga på sol och värme, men stundtals var det lite väl varmt. Vad kommer efter detta? Mild eller kall vinter.

Styrelsens höstarbete har till största delen präglats av inarbetade rutiner. Det vill säga arbete med traditionsrummet, samt fortsatt scanning av foton. Scanningen, ett uppdrag från F 17, finns det uppenbarligen inte något slut på. Fotogruppen arbetar oförtrutet vidare. När det gäller traditionsrummet hoppas vi på, att få tillgång till ett litet rum i byggnad 65, som kan användas som förråd och verkstad. Som läget är nu används traditionsrummet även för dessa ändamål. Kamratföreningen har under en dag i september varit värd för ett regionalt SMKR-möte vid flottiljen. Se särskild artikel på annan plats i tidningen. Den planerade resan till Rostock i våras, var vi tyvärr tvungna att ställa in, på grund av för få anmälningar. Den här typen av resor, som genomförts vid ett antal tillfällen, har tidigare varit mycket uppskattade. Varför så få var intresserade denna gång, vet vi inte riktigt. Frågar man medlemmarna får man inte något entydigt svar

Framtiden för föreningen gör mig något bekymrad. Medlemsantalet minskar och medelåldern ökar. Antalet nya medlemmar är lågt. Kan det ha något att göra med svårigheterna att komma in på flottiljområdet? Är det för få tillfällen att träffas? Vad vill ni att vi ska göra från styrelsens sida? Det kan väl inte vara så att medlemmarna är ointresserade av föreningens verksamhet. Jag har vid ett flertal tillfällen skrivit om att ett ökat intresse från medlemmarna är nödvändigt. Vi måste gemensamt se till att vi får nya och yngre medlemmar. Man måste inte vara pensionär, för att vara med. Gör vi inte detta går vi mot en dyster framtid. Hör av er med synpunkter!

Styrelsen arbetar dock vidare med hög ambition, även om medelåldern är hög här också. Flertalet har passerat 70. Några till och med 75. Omsättningen har varit nästan obefintlig de senaste tio åren.

Hopp finns dock inför 2019. Till våren gör vi ett nytt försök med en resa. När och var är inte bestämt ännu. Vi återkommer.

F 17 firar 75 år den 24-25 augusti och är värd för flygvapnets huvudflygdag den 25 augusti. Nu hoppas jag bara att vi inte får samma bekymmer som vid förra flygdagen, 2014. Att föreningens medlemmar inte får tillträde under lördagen. Flottiljledningen känner till problemet, så jag tror inte det ska upprepas. Vi räknar naturligtvis med att flottiljen ska utnyttja föreningens kompetens inom olika områden. Jag hoppa många ställer upp och hjälper till. Vi måste ta chansen att visa upp vår verksamhet inför en stor publik.

Slutligen vill jag önska er alla ett gott slut på det här året och med en förhoppning om en GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR

Benny Hellström

Ordförande

RONNEBY GARNISON



Kallinge, 180928

Kamrater i kamratföreningen

Så är den fantastiska sommaren över och höstblåsten gör att flygmaskinerna landar med upphållning på flygfältet utanför mitt fönster. Flottiljen är tillbaka i vardagen som huvudsakligen består av beredskap, insatser, grundutbildning och utveckling av krigsförbanden.

I skrivande stund är delar av flottiljen i Ungern och deltar i övningen Lion Effort som är en övning som genomförs vart tredje år och är öppen för alla nationer som använder JAS 39 Gripen. I år är alla länder utom Sydafrika med, Thailand deltar dock bara med observatörer. Dessa övningar är ett bra tillfälle att utbyta erfarenheter och att föra taktiska diskussioner mellan gripenländerna.

Den varma sommaren har satt Försvarens förmåga till stöd av samhället på stora prov. Cirka 500 personer och materiel har varit insatta under sommaren för att stödja vid alla bränder,

uppskattningsvis till en kostnad av ca 100 miljoner kronor. För vår del har vi lämnat stöd under hela sommaren med en personalskara om ca tio personer och med materiel.

Stödet har lämnats vid flertalet bränder i Blekinge men också vid branden i Dalarna. Jag är mycket stolt över vår personal som osjälviskt brutit sina semestrar för att stödja samhället när det behövs, det fanns fler frivilliga vid förbandet än vad behoven krävde. Den bomb som fälldes som ett försök på Älvadalens skjutfält hängdes här i Ronneby vilket skapade ett stort intresse.



F 17 har deltagit i insatser vid skogsbränder.

Under sommaren tog prickskyttar från flygbasjägarna guld i prickskytte-EM i konkurrens med 19 betydligt mer namnkunniga länder. En fantastisk bedrift och ett erkännande till flygbasjägarnas förmågor.

EM GULD TILL F 17

Nu väntar VM i USA efter inbjudan från dem, vi håller tummarna.

Flygbasjägarna och delar ur flygbassäk har avslutat sin insats i Mali. De var en del av skyddsorganisationen kring den Hercules som Sverige ställt till FN förfogande i Mali under sex månader. De har gjort ett mycket bra jobb under stundtals svåra förhållanden i en besvärlig konflikt.



Rekryter Oskar, Ida, Joel, Daisy och Andreas. Foto Jerry Lindberg

Nu har 69 nya rekryter ryckt in på flottiljen, den här gången är samtliga under plikt. Fördelningen mellan frivilligt sökande och pliktade är ungefär 50/50. Glädjande nog är 34% kvinnor den här gången. Det är helt avgörande att vi kan öka attraktionskraften bland kvinnorna, ett sätt är att få in många tjejer till grundutbildning som sedan kan vara ambassadörer för våra yrken.

Tisdagen den 21 augusti inträffade ett haveri med ett av flottiljens flygplan strax norr om fältet. Efter pådrag vid en instrumentinflygning norr ut kolliderade flygplanet med en samling skarvar. Fåglarna tog så olyckligt att motorn stannade omedelbart. Föraren sköt ut sig och blev hängande i en tall i besvärlig terräng, han klarade sig dock oskadd och flygplanet slog ned i skogen på en begränsad yta. Jag är mycket nöjd med hur vi hanterade denna allvarliga händelse, det visar att våra planer för detta är relevanta och välövade. Tack vare en nyligen utförd

övning med räddningstjänsten så kunde även samverkan med dem fungera utmärkt

Från och med 1a juli i år är Förvarshälsan tillbaka som en enhet på F 17, det känns bra att de är en del av oss igen och inte utlokaliserade till ett annat förband.

Den 1 januari 2019 uppstår ytterligare en enhet som kommer att benämnas logistikenheten. Denna enhet uppstår när F 17 tar tillbaka de logistikdelar som tillhört FMLOG en tid, exempel på detta är servicecentrat/förrådet. Vi tar också tillbaka de delar av FMV som tidigare varit en del av F 17. Det här innebär ett stort och viktigt jobb vi har att göra under hösten så att det kan fungera klanderfritt från början och att personalen känner sig väl omhändertagen och välkomna till F 17.



Nästa år firar F 17 75 år, 1944-2019. Det kommer vi att fira den 24-25 augusti genom att arrangera flygvapnets huvudflygdag söndag den 25 augusti. Vi kommer också att ge ut en jubileumsbok. En samverkan med kamratföreningen kring stöd och samarbete kring jubileumsåret är redan påbörjad.

Ett stort tack för det stöd kamratföreningen ger oss och för att ni sprider kunskap om F17/flygvapnet och våra förmågor och genom detta bidrar till folkförankringen.

*Lars Bergström
Flottiljchef*

Lufttankning med JAS 39 Gripen



Behovet att kunna lufttanka fanns inte med i den ursprungliga kravspecen för JAS 39 Gripen. Förändrade omvärldsförhållande och svenska engagemang utomlands har gjort att JAS 39 Gripen i version C och D har fått denna förmåga.

Lufttankning var något som egentligen inte var tänkt att Gripen skulle ha. När Gripen utvecklades så var fortfarande Kalla Kriget en verklighet och vi behövde ett nytt stridsflygplan för att kunna försvara Sverige. Vi hade aldrig tidigare haft förmågan att lufttanka och det bedömdes inte vara nödvändigt för att klara av de krav som ställdes på ett nytt flygplan. De första versionerna av Gripen, JAS 39A och B, var därför inte utrustade för att kunna lufttanka. När sedan inriktningen i försvaret blev mer åt det internationell och Sydafrika beställde en version av Gripen med lufttankningsförmåga, beställde även det svenska flygvapnet denna förmåga i JAS 39C och D där D-versionen likt den tidigare B-versionen är två-sitsig.

Det faktum att ursprungsversionen inte var utrustad med lufttankningsutrustning gjorde det till en utmaning för tillverkaren att hitta en lösning för detta.

Resultatet blev en teleskopisk lufttanknings-”probe” som sitter på ovansidan av vänster luftintag. Utmaningen

med denna konstruktion är att proben sitter betydligt längre bak än vad som är brukligt på andra flygplan som kan lufttanka, vilket gör det minst sagt utmanande.

Metoden som vi använder kallas probe-drouge. Den går ut på att man med sin lufttanknings-probe flyger fram och ansluter till en korg som sitter på en slang som i sin tur hänger bakom en tanker. Den andra metoden som används är en ”flygande” bom som en tankningsoperatör styr in i en tankningslucka på mottagar-flygplanet.

Förmågan att lufttanka fanns i flygvapnet endast på ett fåtal piloter innan Libyenkonflikten och Operation Unified Protect (OUP). Innan detta hade en av Flygvapnets C-130 Hercules (TP84 fpl 842) utrustats med lufttankningsutrustning och några besättningar tillsammans med ett femtontal JAS piloter hade utbildats i förmågan att lufttanka.

I samband med att regeringen fattade beslut om ett svenskt deltagande i Libyenkonflikten var också förmågan att lufttanka en förmåga som snabbt var tvungen att

spridas på fler piloter i flygvapnet. I FL01, som var det första förbandet som deltog i OUP, var alla piloter redan utbildade. Men efterhand som fler piloter roterades ned till FL01 samt förbandet FL02 tog form, snabbutbildades också de piloter som skulle delta. Detta kan man säga var början till att lufttankning nu är en förmåga som i stort sett alla piloter i flygvapnet utbildas i.

I början användes endast vår egen C-130 att tanka på, men efterhand blev vi också certifierade mot andra tankers. En nödvändighet om vi ska kunna använda förmågan utanför Sverige. FMV stöder i processen att certifiera Gripen mot andra nationers tankers och i dagsläget är vi certifierade mot ett antal utländska tankers däribland USAF KC-10 och KC-135, GAF A310MRTT, FAF C-135FR, ITAF KC-767 bland andra.



En KC-135 tankar två JAS 39 Gripen

Utbildningen idag genomförs inte under CRT/GFSU (grundutbildning för piloter) utan genomförs efter denna. Det normala är att utbildningen genomförs med vår egen tanker (842) men kan även genomföras med utländsk tanker om vår egen inte är tillgänglig. Utbildningen består av ett antal flygpass där det första alltid genomförs i en JAS 39D med en lufttankningsinstruktör i baksits. I nuläget finns instruktörer på F17, F21 och TU-JAS. Anledningen till att man genomför ett pass med instruktör i baksits är att det är viktigt att man lär sig den metodik som är framtagen för att man ska kunna lufttanka med den probe-placering vi har. Det normala är att flygplan som använder samma metod som vi, har sin

probe placerad till höger något framför huven vilket gör att piloten kan se hela förloppet och framför allt se om han/hon träffar eller missar.

Proben på Gripen sitter till vänster och är i ”utfällt” läge strax bakom pilotens perifera seende. Detta gör att piloten inte kan se om han/hon träffar eller missar. Lägg där till att proben är placerad strax bredvid huven, vilket gör att korgen vid en eventuell miss kan vika sig och i värsta fall skada huven. Detta sammantaget gör det väldigt viktigt att följa en strikt metodik vad avser anflygning och närmande fart för att klara av att lufttanka. Här har vi vårt fantastiska styrsystem att tacka för att det fungerar så bra. Visst har vi skador i samband med lufttankning, men inte i större utsträckning än vad andra flygplan som använder samma metod (probe-drouge) har.

Efter utbildningen måste man upprätthålla sin behörighet att genomföra lufttankning med en viss periodisitet. Detta görs normalt tillsammans med vår egen tanker, men kan också genomföras med utländska tankers. Utländska tankers använder vi ofta i samband med internationella övningar. Idag är större delen av flygvapnets operativa piloter utbildade i att kunna lufttanka.

Med lufttankning har vi fått förmågan att kunna genomföra operationer där behovet av att kunna vara i luften länge behövs. Detta kan t ex vara att kunna ta sig till ett operationsområde från en flygbas som ligger långt därifrån. Det är också användbart vid längre ombaseringar för att slippa logistiken med att landa och tanka flera gånger.

Exempel på när vi har använt oss av lufttankning skarpt är t ex under OUP i Libyen samt under vår senaste ombasering till Las Vegas för deltagandet i RED FLAG, Nellis AFB.

Text Martin Hansson

Bilder Försvarmakten

Flygvapnets huvudflygdag – en succé



Blandgruppen från Swedish Air Force Historic Flight är världsunik! Inget annat land i världen kan visa upp en kavalkad liknande denna. Enda flygplan som saknas i paraden av Saabs jetflygplan genom tiderna, är J 21R.

Försvarsmaktens flygdag 2018 anordnades av Luftstridsskolan den 25 augusti på Uppsala garnison och blev en stor succé med över 140 000 besökare.

Över 140 000 tusen människor trampade runt på fältet och tog del av olika markutställningar, närstuderade olika flygplanstyper, där det stora transportflygplanet C-17 Globemaster lockade långa köer av intresserade, samt njöt av flyguppvisningar i strålande väder. Himlen var blå med vita molntussar vilket var utmärkt från fotosynpunkt.

Flygdagsgeneralen, majoren Olle Torbratt och hans mannar hade gjort allting rätt. Det var gott om matstånd och toaletter, på olika ställen stod vattentankar utplacerade för att fylla på medhavda vattenflaskor.

240 spotters (flygfotografer) från olika delar av världen hade fått en egen inhägnad. Enda problemen var trafiksituationen på de

intelligande vägarna, inklusive E 4, som inte var dimensionerade för den stora anhopningen av intresserade människor. Arrangörerna tog därför det kloka beslutet att vid två tillfällen skjuta på uppvisningarna i trettio minuter.

Det är svårt att avgöra vilka uppvisningsmoment som var bäst. Några stod dock ut lite extra. Det var framförallt Swedish Air Force Historic Flight med sin formation av alla Saabs jetflygplan genom tiderna, utom J 21R.

Fyrgruppen JAS 39 Gripen, pånyttfödda Team 60 med SK 60 och Team 50 med Saab Safir svarade för formationsflygning i den högre skolan, med perfekt hållna avstånd inom grupperna.

Ett uppskattat inslag var en fingerad luftstrid på förhållandevis låg höjd mellan två JAS 39 Gripen, utmärkt kommenterad av en erfaren pilot som beskrev alla manövrer på ett pedagogiskt sätt. Mera sådant på Flygvapnets flygdagar!



F-16 Fighting Falcon från Danmark

Utländska gäster var Danmark med F-16 Fighting Falcon och Finland med F-18 Hornet som demonstrerade flygplanens utmärkta manöverförmågor tack vara fly-by-wire styrsystem. Särskilt mäktig var Hornets vertikalstigning direkt efter lättningen från startbanan.

Det var en alltigenom helt lyckad flygdag!



En fyrgrupp JAS 39 Gripen



Helikopter 14F

Text och foto: Lennart Berns



Räddningsuppdraget som var dömt att misslyckas



HKp 10 Superpuman på uppdrag

Larmtelefonen ringer i bostaden i Visby, klockan är 2230. I bostaden befinner sig veckans besättning som består av Kn Jan Landin (Besättningschef), Kn Leif Möller (Andreförare),

Kn Bengt Johansson (Navigatör), Lt Agne Asplund (Färdmekaniker). I en bostad i närheten bodde Korpral Karlsson (Ytbärgare).

Det är fredag kväll och det är i mitten av december, närmare bestämt den 13 december år 1996.

Larmet från flygräddningen lyder.

I morgon bitti när solen går upp så ska ni befinna er vid ön Örö som ligger SE om Västervik, där ska ni söka efter en fiskare som är försvunnen. Mannen är försvunnen sedan i tisdags och man har letat efter

honom med båtar sedan dess och i morgon bedöms det att det är sista chansen att hitta honom vid liv han har då varit borta i fem dagar.

Flygräddningen bedömde att vårt letande skall vara det sista man gjorde för att hitta honom innan man la fallet som vilande. Kustbevakningen hade letat runt i området men hade inte hittat vare sig fiskaren eller båten.

Vädret i området var bra med sikt över 30 km och en svag nordlig vind temperaturen låg på ca -2 grader.

Mannen hade åkt ut till sin stuga på Örö för att fiska som han brukar göra. Han hör alltid av sig till sin fru som stannat kvar i bostaden i land, men på tisdagen så blev hon orolig när han inte ringde. På onsdagen så larmade hon sjöräddningen som satte in båtar i

sökandet efter mannen. Man tog sin in i hans bostad och kunde konstatera att almanacksbladet för tisdag inte var bortrivet. Nu satte man i en alvarlig sökinsats där man gick igenom alla ställen man kunde ta sig in i för att hitta honom. Men han var borta och nu var det fredag och man beslöt att sätta in oss för att söka av området utanför de närmaste öarna.

För att vara på plats så tog Bengt fram sin karta och börjad räkna på vilken starttid vi skulle ha för att vara på plats vid Öro när solen går upp. Bengt kom fram till att vi skulle starta senast klockan 0745.

Yman (ytbärgaren) ringdes upp och briefades om den tidiga starttiden och om vad vi skulle göra och att han skulle komma till lägenheten, äten och klar.

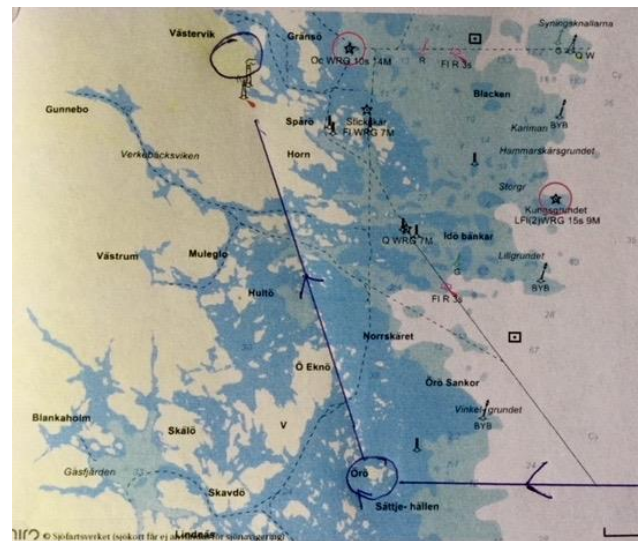
Vad vi nu kände var att det var omöjligt att hitta fiskaren vid liv när han nu varit borta så länge, men alla var på det klar med att vi skulle göra vårt yttersta för att lösa uppgiften. Vi kände att även om vi inte skulle hitta honom vid liv så var det viktigt att hitta honom ändå. Vi tänkte att vi måste ju kunna hitta båten som troligtvis hade drivit söderut i den nordliga vinden och kanske hade han råkat ut för någon sjukdom och låg i båten.

Natten infann sig och i insomningen så fanns uppdraget i tankarna, normalt så får man ett uppdrag och så drar man så snart som möjligt för att kunna rädda en nödställd, men här så skulle vi avvakta till nästa dag. Man kände att anledningen till att vi skulle åka på detta var att man skulle göra det man kunde, men att resultatet nog inte skulle bli så lyckat.

Upp tidigt på lördagsmorgon, den som hade dragit lotten att bo närmast köket hade i vanlig ordning gjort frukost. Han hade också gjort en kanna kaffe och tog med sig pepparkakor, kunde vara bra att ha ifall det skulle bli en lång dag. Yman infann sig äten

och klar och så drog vi ut mot fältet i den becksvarva morgonnatten.

Flygräddningen orienterades om att vi vara klara att starta och vi fick inga nya direktiv annat än det vi hade fått kvällen innan. Vi kom i luften med vår fina Super Puma Helge 95 klockan 0741 och nu hade Bengt lagt en styrning på vår data (Ramsen) mot vårt mål vid Öro och vi såg att vi skulle innehålla tiden för soluppgången när vi var framme.



Färdväg från Visby-Öro- Västervik

Klockan 0804 var vi inne över målet och kunde konstatera att det låg en kustbevakningsbåt vid kajen på Öro. Vi ropade upp den båten på kanal 16 och efter att ha gått över på en arbetskanal så berättade dom att dom sökt av öarna runt omkring men inte kunnat hitta någonting. Nu bad dom oss att gå söderut för att söka efter båten och mannen som troligtvis hade drivit iväg. Vi tyckte också att detta verkade logiskt så Leif som flög tog effekt för att vi skulle dra på och gå vidare mot söder. Men då kom erfarenheten från den mycket duktiga och rutinerade navigatören Bengt in. Bengt sa att Kustbevakningen omöjligt kan komma in i alla vikar runt Öro, pga. vattendjup för att var helt säkra på att allt i närområdet var genomsökt.

Vi söker av alla öar innan vi går vidare så han och så blev det. Nu började vi efter det att vi sagt till Kustbevakningen vad vi skulle göra, att cirkla runt alla öar och sakta gå in i vikar.

Så helt plötsligt så kommer vi in i en trång vik och där i vattnet så hittar vi en bunt med nät. Nu hovrar vi upp för att se om mannen ligger intrasslad i näten, men ingen kunde så något. Dags att starta igen men då skriker färmeken Agne Asplund till.

”STOPP DET STÅR EN MAN INNE I BUSKARNA TILL VÄNSTER.”

Stopp på maskinen, ja där står en man inne bland buskarna och gömmer sig, iklädd oljeställ, stövlar och mössa.

Det kan ju bara vara den man vi söker. Vi informerar kustbevakningen om att vi hittat en man och att vi försöker landa och ta med honom. Men se det var ju inte landningsbart överhuvudtaget på den ön. Men vi tog ut stället och Leif som flög satte skickligt ner ett hjul på en sten och så höll vi maskinen i det läget.

Agne hoppade ut och tog sig fram till mannen i stormblåsten från vår maskin. I Kustbevakningsbåten fanns mannens fru och dom var snabba med att skjutsa ut henne till den ön där vi stod. Kunde ju vara bra att ha henne med för att identifiera att det var rätt gubbe. När Agne kom fram till mannen så var han lite märklig. Mannen började med att berätta för Agne att han hade kollat av hela ön och att det inte fanns några fiender där, sedan skulle han visa var han hade bott. Bostaden bestod av en stor enebuske som han hade krupit in i. Han vill slutligen ha hjälp av Agne med att ta upp och rensa näten.

Jo, sa Agne, jag ska hjälpa dig med näten. Han höll bara med för han förstod att hypotermi hade slagit in på mannen, dvs hans kroppstemperatur var nu så låg att han

inte kunde tänka klart. Men innan vi tar upp näten så kan vi väl ta en kopp kaffe, jag har kaffe i helikoptern så Agne och detta köpte mannen. Den som har varit utan kaffe i fem dagar tackar inte nej.

Ja så fick vi in mannen i helikoptern och hans fru kom också med, igen med dörren och så startade vi mot Västerviks lasarett. Mannen satt och drack kaffe och åt pepparkakor och frun pussade honom hela tiden. Ja det var tydligen rätt gubbe. Vi landade klockan 0840 vid brandstationen i Västervik där ambulans mötte och tog paret till lasarettet.

Det som hade hänt mannen var följande.

På tisdagen gick han ut med sin båt för att hämta sina nät. När han hade tagit upp dem gick han iland på en kobbe för att ta hand om näten och skölja dem så drev hans båt iväg. Han kastade sig då i vattnet och började simma till båten men väl framme där så orkade han inte komma upp i den. Han simmade då tillbaks och väl iland så tog han av sig sina kläder och vred ur vattnet och så tog han på sig dom igen. Så levde han i sina blöta kläder från tisdag till lördag i -2 grader.

Kylan gjorde att han inte tänkte klart, för hade han bara gått upp på en knalle så hade han kunnat tjoat till kustbevakningen som låg 200m bort.

Mannen blev nästa helt återställd, bara några förfrysningsskador. Enligt läkare så hade han inte klarat ett dygn till på kobben.

Efter att ha lämnat mannen och hans fru startade vi mot Visby och då drack vi under färden upp resterande kaffe och kände oss mycket nöjda med att ha löst det uppdrag som inte skulle kunna lösas.

Landning Visby 0915

Text och foto: Jan Landin.

Fyrfaldig världsrekordhållare på F 17



Cecilia Velin i aktion på sin roddmaskin.

28-åriga Cecilia Velin började redan som 11-åring paddla kanot och vunnit stora framgångar. Bland annat har hon vunnit flera SM medaljer i kajak sprint. Det finns flera olika grenar i paddlingsporten. Drakbåt är en annan gren där man paddlar man i tio- eller 20-mannalag. Cecilia var med och vann silver i VM 2014 och guld i EM 2016. Samma år skiftar Cecilia från paddlings- till roddsporten som innebär något helt nytt. För att träna denna sport på land har man konstruerat en roddmaskin som efterliknar de verkliga rörelserna i en båt på vattnet. Dessutom har man skapat en idrottsgren med denna maskin som man tävlar i. Denna tävlingsform är stor utomlands men har ännu inte vunnit så många anhängare i Sverige. Idag har Cecilia fyra olika världsrekord på roddmaskin.

Cecilia bor i Karlskrona där även hennes familj hör hemma. Hon har stort stöd från sin pappa som är ordförande i Kajakklubben Eskimå i Karlskrona där allt började som kanotist. Det blir många träningspass både på morgnar och kvällar på Långö efter tjänsten och Cecilia berättar att hennes pappa är med i fölgebåt av säkerhetsskäl om det skulle hända något i det kalla vattnet. Efter att ha tränat och tävlat i Mölndal första 3 åren har nu Cecilia övergått helt till kajakklubben Eskimå igen som skapat en ny sektion för roddare.



Cissi tävlar i singel sculler i Holland

Cecilia arbetar 50 procent på F 17 som Flygplatsman vilket innebär att hon deltar i arbetet med räddnings- och flygplats-tjänsten med att hålla flygplatsens banor och taxibanor fria från snö och främmande föremål samt vara beredd att rädda liv om en flygolycka skulle inträffa. Cecilia har licens för att köra dessa stora bilar och fordon och hon trivs mycket bra med sitt arbete och möjligheterna till träning. Det är bara tre kvinnor anställda på denna mansdominerade arbetsplats.



Cecilia redo för insats.

Försvarsmakten sponsrar de övriga 50 procenten av arbetstid som Cecilia får disponera för träning och tävling. Dessutom har hon fått bidrag till sin tävlingsbåt och till den tävlingsklädsel som skall göra reklam för FM. Det var snart 2 år sedan Cecilia fick chansen att komma med i den speciella satsningen FM Elit som 16 personer i Försvarsmakten ingår i. De andra idrottarna är framgångsrika ibland annat skidskytte, kanot och multisport. Visst stöd för resor och uppehålle utgår då men Cecilia beräknar att de egna kostnaderna under ett år uppgår till ca 70 000 kronor. Det finns således inga stora pengar att hämta i sporten även om man presterar toppresultat. Oroväckande är att FM överväger att minska på supporten under nästa år för att spara pengar.

Hösten 2017 åkte Cecilia till Perth i Australien på ett träningsläger i 4,5 månader utan uppehåll för hemresa och hon kom hem till påsken 2018. Det var mycket krävande teknik- och konditionspass på 3-6 timmar per dag och hon hade nog viss hemlängtan då jul och nyårshelgerna närmade sig. Under sommaren har hon ingått i svenska landslagets utmanartrupp och deltagit vid tävlingar i Tyskland, Holland och Norge med framstående pla-ceringar.



Cecilia i full fart i sin singel sculler

Den övergripande målsättningen för Cecilia är nu att komma med i landslaget i rodd till OS 2020. Den gren som hon tränar för är Singel Sculler 2000 meter. Under tiden får hon tävla i landgrenen roddmaskin där hon nu har fyra världsrekord. De olika grenarna i denna tävlingsgren som hon vunnit, är hur långt man kommer i roddmaskinen på 1 minut, 4 minuter eller 30 minuter. En fjärde gren är att mäta tiden det tar att ro 100 meter. Resultaten vidimeras av godkänd personal och sänds sedan in för registrering. Man behöver således inte vara med i en tävling med många deltagare utan kan prestera sina resultat ensam eller i grupp. Enligt statistiken är man på topp i sin roddarkarriär vid 30 år och Cecilia har nu ett par år på sig att nå målet att bli världsmästare i sin specialgren.

Vi önskar henne all lycka till och tror att hon kommer att lyckas.

*Boo-Walter Eriksson
Foto: Cecilia och FM*

Kamratföreningen besökte 3. Helikopterskvadronen



Efter lång tid som byggarbetsplats kunde 3. helikopterskvadronen vid årsskiftet äntligen flytta in i sina nya lokaler. En otroligt fin arbetsplats i modern miljö. F 17 kamratförening fick förmånen att besöka förbandet, arbetsplatserna samt erhålla information om flygsystemen.



Ett hundratal besökare lyssnar på Svf skvadronchefen Knut Perssons information om förbandet!

Helikopter 14 (HKP 14) är en medeltung transporthelikopter med mark- och sjöoperativ inriktning och togs i tjänst 2011.



Helikopter 14



Helikopter 15 (HKP 15) är en lätt transporthelikopter med mark- och sjöoperativ inriktning och togs i tjänst 2006. Helikoptertypen samverkar med marina förband och kan vid internationella insatser stödja med ombordbaserad helikopter på fartyg. Helikopter-typen har medverkat vid insatser i Adenviken



Helikopter 15



Major Peter Forslund, ledningssystemansvarig vid 3.helikopterskvadronen berättar:

Inom ramen för 3.hkpskv så ingår förmåga att upprätta stabsplats samt utöva ledning med ett för verksamheten anpassat sambandssystem. På huvudbas i H93 är detta fast installerat. För gruppering vid sidobas används ett containerbaserat sambandssystem. Systemet är anpassat för samverkan med marinen och för att stödja helikopterinsats i en marin stridsmiljö. Detta ställer särskilda krav avseende bland annat krypterat samband på radio till marina enheter. Till systemet kopplas ett antal stabscontainrar i vilka man har tillgång till de system som behövs för ledning och teknisk tjänst.



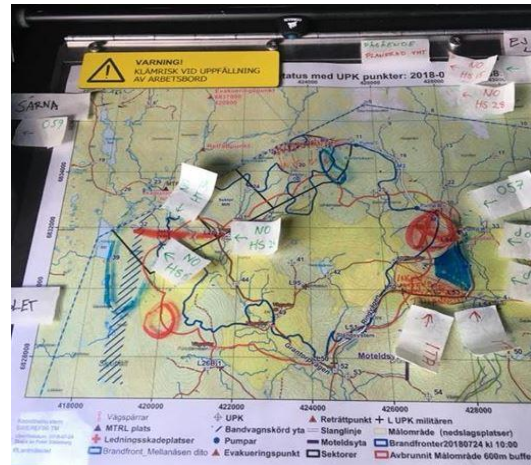
Vid utgruppering till tillfälliga landningsplatser samt vid stöd till samhället såsom efterforskning av försvunna personer och skogsbränder används en specialutrustad minibuss. I bussen finns all kommunikationsutrustning för samverkan med egna helikoptrar samt civila enheter inom blåljusverksamheten. Bils fordonsdatorsystem är också uppkopplad mot SOS Alarm för snabbare hantering av stöduppgifter från civila myndigheter. Fordonet är också utrustat med eget elverk för ökad uthållighet samt klassat som utryckningsfordon

Ledningsfunktionen upprättades och verkade vid insatsen i Älvdalen där rapportering från skogsbranden skedde via sociala media:

[Ola Sahlin](#) är med [Peter Forslund](#).

23 juli · Särna, Dalarna.
3.helikopterskvadrons ledningsbil kl 0045.
Planering av morgondagens flyginsatser för att bekämpa branden i Älvdalen. Imorgon kommer förstärkning och totalt kommer 6 helikoptrar och 2 franska brandflygplan att ledas av oss. Kan bli lite körigt....Dagen har varit otroligt händelserik med vissa inslag som okontrollerad brand och nödevakuering av personal. Mest imponerad är jag nog ändå av de fantastiska frivilliga brandbekämparna. De står hela dagarna ute i frontlinjen på myrarna i brandröken och möter en, ibland, övermäktig fiende med brandslangar! Dessutom utan att klaga!

[Peter Forslund](#) är med [Ola Sahlin](#) och [Kristian Nilsson](#). 25 juli



Idag har det varit svettigt i insatsen. När branden passerade begränsningslinjen satsades allt. Totalt koordinerade vi från ledningsplats helikopter fyra vattenbombningsflygplan samt totalt tolv helikoptrar. Dagen kan sammanfattas med tre ord: kontrollerad, kaotisk och nedkämpad.....idag. Imorgon kväll blir vi avlösta av 2.hkpskv. Tack för bra teamwork idag Ola och Kristian!

Text och foto:

Mats Svensson och Peter Forslund

In memoriam – flygande personal F 17 - del 2

I föregående nummer (1/2018) gjorde jag en översiktlig sammanställning över flygsäkerheten i FM sedan det första dödliga haveriet år 1915. Syftet med dessa två artiklar är främst att uppmärksamma de 43 personer som har omkommit i flygtjänsten på F 17 sedan flottiljen sattes upp 1944. Totalt rör det sig om 21 haveritillfällen med 43 omkomna i 25 flygplanindivider. Artikeln redogjorde för de kronologiskt sju första haverierna t o m april 1952. Nedan följer de resterande 14 haveribeskrivningarna.



L Bergh



Anders Nilsson



S Save

Fredagen 9 maj 1952. Fpl typ B 18B haveri NO Karlskrona, cirka 800 m N om nuvarande "Barnens Gård". Ff Krp Lennart Bergh Malung och Ldk (lärare i DK) Fu Anders Nilsson Svedala. Dessutom medföljde på spanarplatsen i nosen Kn Sven Save Stockholm. Eleven Bergh gick ut flygskolan på F 5 Ljungbyhed två veckor

innan haveriet och kom till F 17 några dagar före olyckan. Övningen, som var ett av Berghs första flygpass i detta tvåmotoriga fpl, avsåg fingerad landning på 1000 m höjd. Haveriorsaken är inte helt klarlagd, men sannolikt en kombination av motorstörning – vikning – och eventuellt s k "sidoroderlåsning". Det fanns på marken en del vittnen till haveriet. En första vikning verkar ha inträffat på högre höjd, därefter har flygplanet framförts på extremt låg höjd och nätt och jämt lyckats ta sig över diverse byggnader, trädpartier och andra hinder. Nedslaget kom vid en slutlig vikning då man försökte parera för en kraftledning.



L Thorén

Fredagen 10 juni 1955. Fpl typ A 21R haveri i Kalmarsund SO Oskarshamn. Ff Lt Lars Thorén Sigtuna. Övningen var en navigeringsflygning på hög höjd i rote. Efter molnengenång på cirka 7500 m höjd upptäckte rotettan att tvåan saknades. Vittnen på marken larmade om en dramatisk störtning ett par km ut från Ölands västkust. Möjlig haveriorsak är syrebrist.



S Boberg

Måndagen 6 februari 1956. Fpl typ A 21R haveri i Kalleberga, norra delen av Kallinge. Ff Fu Stig Boberg Avesta. Enskild avancerad flygning över moln. Fpl har störtat praktiskt taget lodrätt ned i hög fart. Fpltypen hade tveksamma flygegenskaper i vissa lägen, främst var det risk för överfart – rak vinge och inga funktionella luftbromsar. Halvroll var inte formellt förbjuden, men en tydlig rekommendation fanns att inte utföra sådan. Möjligen är haveriet orsakat av en okontrollerad dykning som ett resultat av en halvroll eller loopingörelse.

Anm: Inför ombeväpningen från propellerdrivna fpl till jetflygplanet A 32 "Lansen" disponerade F 17 ett antal A 21R och till viss del A 29 "Flygande Tunnan". Avsikten var, förutom flygträning för förarna, att den tekniska personalen skulle förberedas på denna nya teknik. Det gällde då främst jetmotorn, eller "reamotorer" som var den samtida benämningen. Vad gäller flygtjänsten på dessa nymodigheter så förefaller den ha bedrivits utan någon större planering eller kravbild. Behovet av dessa "reaflygplan" för konvertering till jetdrift har också ifrågasatts i olika sammanhang. Se för övrigt Herbert Lindbloms artikel i Bredåkrabladet 2/2016 om just fpl A 21R på F 17: www.f17kamratforening.se/



K-E Engzell

Måndagen 11 mars 1957. Ff Mj K-E Engzell Landskrona. Fpl typ A 32A Lansen. Totalt tre A 32:or från F 17 genomförde denna fm enskilda dykanfall med övningsbomber mot Tönnersjömålet öster om Halmstad. Av okänd anledning havererade Engzells fpl i målområdet strax efter bombfällning, sannolikt pga för sen upptagning i förhållande till fart och dykvinkel.



E Persson

Fredagen 6 september 1957. Fpl typ A 32A. Ff Krp Eje Persson Hässleholm. En navigeringsövning i bra väder avslutades med instrumentinflygning till bana 19 på F 17, i slutskedet på denna uppstod en kraftig motorstörning (pumpning). Ff Persson försökte nå hemmabasen för att nödlanda, men havererade strax norr om fältet.



Bo Åslund

Onsdagen 12 november 1958. Fpl typ A 32A. Ff Fu Bo Åslund Habo. Efter navigeringsövningar västerut steg Åslund pga dåligt väder under återflygningen till F 17. Under pejlinflygning till bana 19 havererade fpl vid Hillerslätt (strax SV Tving). Haveriet har ev. orsakats av spaklåsning.



K Werdelin



G Dahlgren

Måndagen 23 maj 1960. Fpl typ A 32A. Ff Öfu Kurt Werdelin Göteborg och Fnav Öfu Göran Dahlgren Ulricehamn. Sluten instrumentflygning övervakad av rotetvåan. Helklart väder i sydöstra Sverige, men låga moln och havsdimma över delar av Hanöbukten. Under höjdminskning uppstår ett läge där den övervakande rotetvåan beordrar att övningen skall avbrytas, detta hörsammas ej utan flygplanet störtar i havet cirka 10 km S ön Gåsfeten. Fpl ej återfunnet.



G Tennevall
fastställd.



B Karlsson

Tisdagen 12 september 1961. Fpl typ A 32A. Ff Lt Gösta Tennevall Ljungby och Fnav Bernt Karlsson Delsbo. Fpl deltog i en pågående försvarsmaktsövning i Mellansverige. Under radarledd inflygning nattetid till bana 19 på F 1 Västerås avviker plötsligt fpl från den normala flygbanan och totalhavererar cirka 7 km N om flottiljen. Haveriorsaken ej fastställd.



P-A Thelin



K Nordberg



S Ekwall

Tisdagen 28 maj 1963. Två fpl typ A 32A i formation. Ff Fk P-A Thelin Norrköping och Fnav Öfu Kjell Nordberg Filipstad samt Ff Öfu Sven Ekwall Sundbyberg. De två fpl deltog i raketskjutning mot bogserat sjömål strax ost Landsort i Stockholms södra skärgård. Under dykanfall kolliderar fpl med varandra och störtar direkt i havet. Sannolikt ingick flygplanen i en 4-grupp som var den vanligaste taktiska formationen för det dåvarande attackflyget.

Anm: Viss flygverksamhet i A 32-förbanden flögs utan fnav. I krigsorg var bemanningen normalt att fnav fanns i främst rotechefernas fpl, i en 4-grupp således i 1:an och 3:an, dessa fpl var också normalt utrustade med spaningsradar (PS 43). Övriga versioner av 32 Lansen (J 32B och S 32C) flögs i normalfallet alltid med två mans besättning.



K-G Larsson



nooznöl. z

Fredagen 20 september 1963. Fpl typ A 32A. Ff Öfu K-G Larsson Falköping och Fnav Öfu Sixten Jönsson Östersund. Under bombanfall i mörker mot målet vid Hattefuran (F 7 bombmål i direkt anslutning till flottiljen) bländades besättningen sannolikt av lysbomben över målet. Fpl kolliderade med vattenytan. Denna fredag kom i pressen att kallas ”svart” på goda grunder. Förutom detta haveri förlorade F 15 Söderhamn två A 32:or i fatala haverier. Det ena flygolyckan var under start i dåligt väder från F 1 Västerås, den andra hände strax innan landning på bana 19 på F 17. Totalt sex omkomna under dagen.



G Nilsson

Måndagen 27 november 1967. Fpl typ A 32A. Ff Kadett Gunnar Nilsson Enskede. Fnav Fu S-O Holmberg Åsele överlevde detta svåra haveri med endast en kotfraktur tack vare att vraket inte tog eld. Flygplanet vek sig strax innan landning bana 19 på F 17, därvid stötte det emot en fälthangar (”Törebodabåge”) vid banbörjan 19 innan det stoppade i en skogsdunge öster om banan.



P-G Ekdahl

Lördagen 5 september 1981. Fpl typ SH 37 Viggen. Ff Lt P-G Ekdahl Växjö. Fpl gick målgång för en den lokala luftbevakningsövningen under dagen, samtidigt genomfördes ett fotouppdrag med inflygning mot Listerlandet. Fpl kolliderade med vattenytan strax utanför Nogersund. Ff var i nedsatt flygtrim, dis kan också ha bidragit till att de visuella referenserna gick förlorade.



P Hedman

Måndagen 14 mars 1988. Fpl typ JA 37 Viggen. Ff Sg Peter Hedman Uppsala. Fpl ingick i luftstridsövn rote mot rote och kolliderade med marken N Orrefors. Hög G-belastning och den mycket låga flyghöjden bedöms ha orsakat olyckan. Kollisionen med marken var mycket kraftig och sönderdelade fpl totalt.



M Hök



H Angbjär



M Gertzén



P Eriksson

Tisdagen 11 september 2007. Två HKP 9 i formationsflygning. Ff Mikael Hök Söderåkra och bitr Ff Hampus Angbjär Märsta samt Ff Markus Gertzén Mariestad och bitr Ff Patrik Eriksson Spånga. Dessa två HKP genomförde under dagen övning av taktisk förflyttning av markstridsförband mellan F 17 och ett övnomr i närheten av Ryd i södra Småland. I samband med förflyttningsflygning under em för att hämta hem förbandet kolliderade de två HKP strax väster om Ryd samhälle. Vid en vänstersväng kom 2:an i efterläge med negativ staffling (inbördes höjdskillnad), i ambitionen att återsamla på 1:an har närmandehastigheten blivit för hög och det inbördes läget sådant att en kollision var oundviklig. SHK påtalar att den grundläggande orsaken till haveriet är brister i ledning, styrning och tillsyn av militär luftfart. Denna typ av kritik hade framförts vid ett antal andra militära HKP-haverier som föregick denna tragiska händelse.

”DE ÄLSKADE ICKE SÅ SITT LIV, ATT DE DROGO SIG UN DAN DÖDEN”

(Uppenbarelseboken 12:11)

Sammanfattning

Som framgått av redovisningen så kom de förolyckade från olika delar av Sverige, endast ett fåtal var födda i Blekinge och ingen i Ronnebyområdet. De begravdes generellt på sina födelseorter, i några fall på tidigare bostadsorter. Stockholmaren Jerry Swinge kom dock att få sin sista viloplats på Bredåkra kyrkogård, vilket ju råkar vara i nära anslutning till F 17 flottilj område. Detta val av gravplats berodde sannolikt på att han var nygift med en Ronnebyflicka.



Flygtekniker Jerry Swinges grav på Bredåkra

Man kan reagera på att många personer i de tidiga haverierna var väldigt unga, några var faktiskt tonåringar. Det speglar dock samhällsutvecklingen i arbetslivet som helhet. Idag är många unga inte klara med sina utbildningar och annat förrän i 25-30 årsåldern, på ex 50-talet etablerade sig flertalet i arbetslivet snarare i 15-20 årsåldern.

De flesta haverierna skedde i det som kan betecknas som F 17:s övningsområden, dvs sydöstra Sverige. Några inträffade dock på andra platser i Syd- och Mellansverige. På motsvarande sätt har det skett ett antal militära flyghaverier från andra förband i sydöstra Sverige, flera av dessa med förlust av människoliv. Två i direkt anslutning till F 17 flottilj område där besättningarna omkom. Det gäller det redan nämnda haveriet med en A 32 från F 15 Söderhamn 630920, dels också en S 29C "Flygande

Tunnan" som 621029 havererade i starten där vraket hamnade strax söder om nuvarande platta 1.

Fpltyper

Nedan följer en kort beskrivning av de Fpl/HKP-typer som är aktuella i de beskrivna haverierna:



B 5/ Northrop 8A-1. Lätt störtbombflygplan av amerikansk konstruktion. Licensbyggdes i Sverige av ASJA (senare SAAB)



SAAB 18. Medeltung tvåmotorig maskin som fanns i olika versioner och med två olika motortyper. Den torpedbärande T 18B byggdes i totalt 62 ex och fanns endast på F 17. Flottiljen också använde den snarlika B 18B. Torpeden blev av olika skäl aldrig ett användbart vapen på T 18, istället blev den ett tidigt attackfpl med akan, raketer och bomber.



SK 25/Bücker Bü 181 Bestmann. Lätt skolflygplan av tysk konstruktion, licensbyggdes för FV av Hägglund & Söner i Örnsköldsvik. Användes som skolflygplan typ 1 på flygskolan F 5 Ljungbyhed samt i viss mån på flottiljerna.



SAAB A 21R. Jetdriven version av det propellerdrivna jaktflygplanet J 21. Den begränsade räckvidden på < 30 min gjorde det i praktiken oanvändbart för taktiska uppdrag.



SAAB A 32A
Lansen. Tvåsitsigt
attackflyg-plan.
Ryggraden i svenskt
attackflyg under åren
1956–1974. Totalt 12 divisioner i FV.



SAAB SH 37
Viggen. Spanings-
flygplan främst
använt för havsöver-
vakning, versionen
SF 37 med bättre
fotokapacitet fanns också på F 17.



SAAB JA 37
Viggen. Jaktflyg-
plan. Den sist
utvecklade versionen
i SAAB 37 pro-
grammet. Ett för sin tid avancerat flygplan
med bl a datalänk mellan fpl.



HKP 9/ MBB 105.
Pansarvärns- och
TP-HKP i Armén,
flygräddning i FV.

Dessa två artiklar har ju i praktiken blivit en sorts ”eländesbeskrivning” över en tråkig sida av flygtjänsten.

Totalt sett har dock inte förhållandena på F 17 varit sämre än i resten av FV. De över tusen omkomna fördelar sig relativt jämnt över de olika flyg-verksamheterna i FV, och också inom FM i övrigt.

Olika flygplanstyper

Vissa fpltyper har varit mera olycksdrabbade än andra, främst beroende på konstruktionsmissar, i viss mån också på tveksam användning av materielen.

Bristen på moderna fpl under 2.vk tvingade också fram utländska ”nödköp” som inte alltid var så lyckade.

Det mest ökända är italienska ”Caproni Ca 313”, i FV benämnda B 16/ S 16, dessa tog många liv och fick efterhand epitetet ”flygande likkistor”.

Positiv utveckling

Utvecklingen har dock varit mycket positiv från cirka 1970 och framåt. I den första artikeln redogjorde jag för ett antal olika vidtagna grepp och åtgärder för att öka flygsäkerheten, detta gav också efterhand bra resultat som vi kan se.

Utvecklingen av räddningssystemen (främst katapultstolar) kan inte överskattas. I flera av haverierna med exempelvis fpl 18 hade besättningarna haft goda chanser att klara sig om de hade haft möjlighet att skjuta ut sig.

Ett bra och aktuellt exempel på den numera mycket goda standarden i FV är det totalhaveri som drabbade F 17 i augusti i år där föraren klarade sig utan fysiska skador.

Text: Ingmar Olofsson

Källor:

Offentliga haveriutredningar.

Samtida tidningsartiklar i SVD, DN, BLT och SSD.

Temaböcker utgivna av SFF (Svensk Flyghistorisk Förening) främst; SAAB 18 och SAAB 32.

Boken ”Svenska vingar 4 – IN MEMORIAM” av Bo Widfeldt.

Diverse sidor på Internet, bl a kyrkoböcker, gravstensinventeringen mm.

Historiska militärflygplan tillfälligt baserade på F 17



SwAFHF har under sommaren 2018 baserat en stor del av sina veteranflygplan på F 17. Bakgrunden är att hemmabasen F 7 Såtenäs har varit stängd för omfattande byggnadsarbeten på fältet. På bilden syns J 32B Lansen, SK 37 Viggen och J 35J Draken.

SwAFHF ?

Denna engelska förkortning betyder Swedish Airforce Historic Flight. Man kan fråga sig varför denna ytterst "svenska" verksamhet i föreningsform har fått ett engelskt namn. Ännu ett exempel på en onödig anglifiering av det svenska språket! För internationella kontakter behövs förstås en översättning av föreningsnamnet, möjligen också till flera språk än engelska. En verksamhet som handlar om FV och förvaltar en viktig del av svensk teknikhistoria bör förstås ändå ha ett svenskklingande namn.

Nåja, denna engelska språkdräkt förstör ju inte de goda intentionerna i övrigt. SwAFHF drivs av ett antal entusiaster som utför ett stort och viktigt arbete på ideell basis. Föreningen deltar årligen också i ett flertal flyguppvisningar i Sverige och utomlands. Viktigast av allt är kanske ändå att materielen omhändertas och förvaras på ett lämpligt sätt.

Ambitionen att hålla flygplanen i flygbart skick kräver förstås mycket arbete, formella tillstånd och en omfattande dokumentation. Stridsflygplan är i grunden konstruerade för att klara krigets krav under en relativt kort tid. Med det som bakgrund förs bl a i Storbritannien en debatt om att dessa klenoder borde museiställas för gott. Bakgrunden är främst de många haverier

med äldre krigsflygplan som hände där under 80- och 90-talet och där unika flygplan förlorades i dödsolyckor. Flygverksamheten i SwAFHF verkar dock bedrivas på ett ansvarsfullt sätt.



Hangar 81 F 17 september 2018 - Denna bild skulle kunna vara tagen på 60-talet om det inte vore för att den moderna bogbilen drar en J 32B (ej en A 32). "Dallasjeppen" i bakgrunden kom på 80-talet. Hangaren i sig har också moderniserats med bl a nya portar och förbättrad ventilation.

Flygplanpark

SwAFHF har en mängd flygmateriel i sin verksamhet såsom; SK 16, SK 50, SK 61, J 28, J 34 och samtliga SAAB:s militära jetflygplan (utom 21R och ännu inte någon JAS 39). Nämligen en J 29 Flygande Tunnan, två J 32B + en A 32A Lansen, en J 35J + en SK 35 Draken, en SK 60 (gamla motortypen) samt en AJ 37 + en SK 37 Viggen. Verksamheten kräver också en mängd kringutrustning på marken för att fungera vilket skapar en bra "tidskapsel" för den svenska militära flyghistorien.



SK 37 Viggen är i sig en intressant version av en ikonisk flygplanstyp. Den möjliggör också inflygning av nya generationer piloter i framtiden.

Tekniskt underhåll

Den mest kritiska delen i detta flygande museum är förstås det som rör det tekniska underhållet. Dels personal som är villig att engagera sig, men också reservdelsförsörjning mm. Det handlar bl a om slitdelar – däck, bromsar, hjälppapparater mm. Vissa komponenter åldras också relativt snabbt – packningar, hydraulslangar, plexiglas mm. Man kan ju inte som i den fordons-historiska rörelsen gå till en bilskrot och kanske hitta det som behövs. Nyttillverkning förekommer knappt heller eftersom det är fråga om så små serier. Då kraven på flygmateriel är högt ställda krävs därför goda och samverkande krafter i hela branschen.



"Johan 56" är en J 35J som tillhörde F 10 Ängelholm. J 35 F fanns på F 17 åren 1973-1981. Jaktversionerna 35A, B, D, F och J samt SK 35C och S 35E fanns på 11 flottiljer 1960-1998.



I detta perspektiv påminner Lansen lite om en haj. De fyra portarna för 30 mm akan syns tydligt. A 32A hade 20 mm akan där mynningarna skyddades av hydrauliska luckor. I S 32C fanns i stället kameror i nosen och plåtinklädnaden var annorlunda.

Framtiden

Ambitionen nu är bl a att hålla de svensktillverkade jetflygplanen i luften till 2026 (100-årsjubileum för FV) och till 2027 (90-årsjubileum för SAAB). Man kan bara innerligt önska "Flygvapnets veteranflygdivision" (!) lycka till med detta!



Delar av SwAFHF i luften. En modern JAS 39 Gripen leder en formation av svensk militär spetsteknologi från olika tidsperioder.

Ingmar Olofsson (text)

Thorleif Rigestam (foto)



Veterandagen 2018 i Stockholm. Foto: Försvarsmakten

Veterandagen 2018

Sveriges veteraner hyllades den 29 maj 2018. Veterandagen genomfördes vid det nationella veteranmonumentet Restare utanför Sjöhistoriska museet på Djurgården i Stockholm. Monumentnamnet kommer från det latinska verbet "restare", att stanna, vila, finnas kvar.

Förra året togs beslut om att veterandagen skall vara en allmän flaggdag. Det är den första nya allmänna flaggdagen sedan 1982. Årets veterandag blev därför den första som officiell flaggdag.

Klockan 08.00 hissades flaggan vid Sjöhistoriska museet.

Under årets högtidlighållande uppmärksammade Försvarsmakten särskilt 70-årsdagen av undertecknandet av FN resolution 50. Resolution 50 undertecknades den 29 maj 1948 vilket ledde fram till FN:s fredsinsats (Untso) i Israel-Palestina. Det är till minne av denna dag som den 29 maj gjordes till International Peacekeepers Day, vilket låg till grund för att Sverige inrättade veterandagen den 29 maj. Försvarsmakten uppmärksammar detta genom en särskild utställning för att berätta historien om Untso-insatsen, ge en bild av Folke Bernadotte som var FN:s första medlare i Untso samt att visa upp en historisk sammanfattning över de FN-insatser som Sverige skickat trupp till.

Enligt Försvarsmaktens definition är alla som varit i anställda i Försvarsmakten veteraner, oavsett om tjänstgöringen varit civil eller militär. Personal som deltagit i internationella insatser kallas utlandsveteraner och dem har Försvarsmakten ett

särskilt ansvar för enligt lag. Därför finns rutiner för att förebygga och upptäcka ohälsa hos personal som tjänstgjort utomlands.

Alla veteraner som av olika skäl behöver rådgivning eller stöd kan vända sig till Försvarsmakten. På varje förband finns lokala veteransamordnare som kan ge råd och vägledning i olika frågor som kan uppkomma efter tjänstgöringen. Det kan till exempel gälla vård, försäkringar eller myndighetskontakter.

Veteranarbetet inriktas, samordnas och följs upp centralt av personal på Försvarsmaktens veterancentrum.

I Försvarsmaktens arbete för veteranerna ingår att lyfta fram och visa uppskattning för deras insatser. Det görs genom att fira Veterandagen som infaller varje år den 29 maj.

Ett antal olika frivilliga organisationer samarbetar med Försvarsmakten i stöttandet av veteraner.

Summerat av Bengt A Andersson

Praktisk information för veteraner finns på sidan www.forsvarsmakten.se/sv/anhoriga-och-veteraner/

Saab 29 Tunnan 70 år



Saab 29 Tunnan, Gul Rudolf

Foto Bengt A Andersson

70-årsjubileet av Saab 29 Tunnans första flygning den 1 september 1948 firades med ett symposium i Linköping den 1 september 2018.

Evenemanget, som ägde rum på Flygvapenmuseum, var arrangerat av Svensk Flyghistorisk Förening, Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, Flygvapenmuseum, Saab och lockade närmare 200 deltagare. Det fullmatade programmet inleddes med en överflygning med Gul Rudolf, världens enda Flygande Tunna. Stig Holmström, ordförande i Östergötlands Flyghistoriska Sällskap berättade om Gul Rudolf och dess bakgrund.

Prick kl 12:30, helt enligt schemat dök Gul Rudolf upp med sitt karakteristiska, och för entusiasterna så härliga motorljud. Vädret med ganska låga moln möjliggjorde dessvärre inte någon mer avancerad uppvisning, så piloten, Olle Norén fick göra ett låghöjdsprogram.

Symposiet

Karolina Hallstedt, programintendent vid Flygvapenmuseum inledde symposiet med att hälsa deltagarna varmt välkomna och lämnade ordet till tidigare chefsprovflygaren vid Saab, Per Pellebergs som var dagens konferencier.

Saab 29 Tunnan – en milstolpe för svensk flygteknik

Per utlovade en intressant eftermiddag och introducerade Göran Danbolt från Östergötlands Flyghistoriska Sällskap som den första i raden av föreläsare.

Så tillverkades Tunnan

Så löd rubriken på nästa föredrag, som Ulf Edlund från Svensk Flyghistorisk Förening framförde.

Ett till synes nästan olösbart problem var bristen på svensk, yrkeskunnig arbetskraft. En utväg skulle kunna vara att värva arbetare från utlandet.

Saabs företagsledning lyckades, trots ett starkt initialt motstånd från verkstadsklubben få accept för att rekrytera 100 mycket skickliga yrkesarbetare från Italien.

Serietillverkningen var uppdelad i tre steg: detaljtillverkning, detaljmontering och slutmontering. Målsättningen var att snabbt uppnå en mycket hög månadsproduktion. Det visade sig, att 29:an var något helt annat än vad som tidigare byggts i verkstäderna. Delarna passade inte in och seriestarten blev

närmast kaotisk. Det första serieflygplanet skulle enligt den nya tidplanen som faststälts vara leveransklart den 1 maj 1951. Trots ett antal olika problem kunde det första flygplanet, 29.101 levereras till F13 Bråvalla den 10 maj.

Tunnan i Flygvapnet

Bertil, "Berra" Eriksson, den pilot som med sina 1842 flygtimmar med Tunnan har flugit den flygplanstypen mest av alla i Flygvapnet berättade om sina erfarenheter. Tunnan hade sina egenheter, menade Berra, men det var ett underbart flygplan. Det var robust och vi litade på det. Egenheterna kunde vi vända till vår fördel.

Tusen Timmar Tunnan

En av flygsveriges mest exklusiva föreningar är TTT, dvs Tusen Timmar Tunnan-klubben. Ordförande är den legendariske Tunnan-piloten Bengt-Egon Kämpe, som berättade om föreningens verksamhet.

Tunnans insatser i Kongo

Dåvarande fältflygaren av första graden Gilbert Casselsjö deltog i operationerna i Kongo som en av sex piloter i tredje omgången som tjänstgjorde 14/8 1962 – 1/2 1963: Gilbert var inbjuden föreläsare vid symposiet för att berätta om sina erfarenheter.

Tunnan i Flygvapenmuseums samlingar

Denna presentation utgjorde sista punkt i symposieprogrammet och gavs av Torsten Nilsson, chef för samlingsenheten vid Flygvapenmuseum. Torsten gav följande beskrivning:

Flygvapenmuseum äger 13 st 29:or. Tre av dem finns på FVM medan nio är deponerade hos andra flygmuseer i Sverige och en monterad på en pelare vid E4 utanför Linköping. Ett antal Tunnor finns i privat ägo i Sverige.

Flygvapenmuseum har beslutat, att det bör finnas ett "riksexemplar" av alla i dag tillgängliga versioner av Tunnan som är

museiföremål. Det innebär J 29A, J 29B, S 29C och J 29F.

Provflygplan skall inte ingå bland riksexemplaren. Inte heller J29 F Gul Rudolf.

Symposiets avslutning

Per Pellebergs avtackade samtliga föredragshållare och ett stort tack framfördes även till arrangörerna SFF, ÖFS, Flygvapenmuseum och Saab samt till SwAFHF för dess medverkan i jubileet med den uppskattade överflygningen med Gul Rudolf.

Text Ulf Delbro redigerat till två sidor av Bengt A Andersson

Hela Ulf Delbros referat från symposiet kan läsas på Svensk Flyghistorisk Förenings hemsida:

<http://www.flyghistoria.org/aktuellt/senaste-notiserna/6127-hellyckat-tunnan-jubileum-pa-70-arsdagen>

Tunnan på F 17



Den enda kända bilden av A 29B på F 17

Ett antal Tunnor, A 29B från F 6, lånades in till F 17 för inskolning på reaflygplan som en förberedelse för införande av A 32 Lanser. De användes huvudsakligen av flyginstruktörerna på 4. div.

Flygförarutbildningen skedde med A 21 RB.

Text Bengt A Andersson

C F17 halvårsgenomgång 2018-09-31

Genomgången ägde rum på Ron, Ronneby Brunn. Representanter för kamratföreningarna var inbjudna.

Flottiljchefen hälsade välkommen och tackade alla för de gjorda insatserna under sommarens bränder som skett på många ställen i landet. Semestrar har avbrutits och ledigheter omplanterats för att kunna ställa upp och delta i släckningsarbetet.

Skogsbränder

Blekinge har drabbats av ca 150 bränder mot normalt 30-35 stycken. Flera av bränderna har haft potential att snabbt kunna växa sig mycket stora och har i flera fall hotat såväl samhällsviktig verksamhet som stora ekonomiska värden. Vid flera tillfällen har dessutom insatser skett mot flera bränder samtidigt.

31 maj- 2 juni brändes 90 000 kvadratmeter av i Svängsta. 39 man från F 17 deltog i släckningsarbetet med tre räddningsbilar, två vattentanklastbilar en drivmedelastbil och dessutom flygfältarbetsresurser. Lednings- och förläggingsplats anordnades. Som jämförelse är en fotbollsplan ca 7 000 kvadratmeter.

28-29 juni brändes 12 000 kvadratmeter i Bräkne-Hoby, 1-2 juli brann det i Gärestad och 26-27 juli i Klåvben. Där förstördes 52 500 kvadratmeter.

Vid den stora branden i Älvdalen utanför Ljusdal 20 juli- 10 augusti deltog F 17 med tre man vid fyra tillfällen. 13 500 hektar skog förstördes då. En hektar = 10 000 kvadratmeter.

Då Älvdalens skjutfält låg i brandområdet kunde släckningsarbetet inte göras där med vattenbekämpning från land eller luften med hänsyn till explosionsrisken från ej detonerad ammunition. Man prövade då att insätta Jas 39 som fällde en 250 kg stridsladdad bomb GBU 49 som med sin tryckvåg framgångsrikt släckte en del av

branden. Det var sannolikt den första gången som denna släckningsmetod tillämpades i Sverige. Vid brand i oljekällor på land eller på oljeplattformar används dock kraftiga sprängladdningar för att bekämpa bränder.

Chefen för Räddningstjänsten i Östra Blekinge har framfört sitt tack för F 17 insatser i länet .

”Personkännedom, övningar och utbildningsinsatser, tillit, prestigelöshet och väl uppborrade kanaler har varit nycklar till framgång. Tillsammans har vi visat upp samverkan när den fungerar som bäst!”

Dessutom har helikopterflottiljen med 3. hkpskv på F 17 deltagit på olika platser med vattenbombning.

Kompletterande information har inhämtats av major Ola Sahlin, chef för den operativa genomförandeavdelningen på skvadronen. Den största insatsen gjordes i Älvdalen då både Hkp 14 och 15 insattes. Två till tre Hkp 14 vattenbombade medan Hkp 15 användes för person- och materieltransporter. Man arbetade under fyradygnsperioder som växldes med 2. hkpskv från Linköping.



Hkp 14 på väg med fylld vattentunna.

Som mest var tolv helikoptrar från olika länder och fyra flygplan insatta i släckningsarbetet. Detta ställde stora krav på ledning och samordning så att flygsäkerheten inte äventyrades och så att insatserna gjordes på rätt ställe. 3 hkpskv ansvarade för denna ledning Totalt flög skvadronen 110 flygtimmar vid alla insatser.



Mj Ola Sahlin var operationsledare med ledningsbilen i bakgrunden.

Varje Hkp 14 kunde göra upp till 50 tömningar på ett dygn. Vatten togs från de småsjöar och gölar som fanns i området.

Prickskytte med guldmedalj

I slutet av juli anordnades en tävling i för jägarpersonal med prickskytte i Tyskland av US Army Europé. 17 europeiska länder samt USA och Canada deltog med två lag per nation. Varje lag omfattade två man med en skytt och en observatör.

Från Sverige deltog ett lag från Flygbasjägarskolan på F 17 och från Fallskärmsjägarskolan.

Uppgifterna för en jägarpatrull är strid och underrättelseinhämtning. Man skall kunna lösa uppgift i alla tänkbara miljöer, scenarion och konfliktnivåer. Det ställer krav på att prickskytten är en mycket duktig skytt med fördjupade kunskaper inom områdena överlevnad, maskering, orientering taktik och patrullstrid.

Utbildningen till prickskytt omfattar tre veckor vapenkurs, sju veckor barmark-

kurs, två veckor vinterkurs, tre veckor påbyggnadskurs o. Prickskytteprov under en vecka. Med godkända prov blir man sedan PRICKSKYTTE.

Tävlingen i Tyskland omfattade 12 olika moment. Bästa och vinnande lag samt EM-guldmedaljör i prickskytte blev F 17 lag från Flygbasjägarskolan.

Stort Grattis.



Adjö Mali

Flygvapnet har under 2017 Och 2018 deltagit i FN fredsbevarande insats i Mali och har nu avslutat den operationen. Uppgiften har varit att bistå med transportflygresurser. 60 personer har deltagit i FM 02. 29 man från F 17 flygbasjägarparti har tjänstgjort i landet. Sex man inklusive hund har medföljt varje flygpass för att säkra verksamheterna vid lastning och lossning på marken samt säkerheten ombord under flygningen. 90 procent av alla flygningar har varit att transportera personal inom Mali.



Transport av civil personal

Oron i landet sprider sig dock söderut och FN ser med oro på den framtida utvecklingen.

Jämlikhet.

C F v17 meddelade att 15 % av alla anställda på F 17 är kvinnor. Det är viktigt att rekrytera personalen från hela befolkningen. Arbetet fortsätter med att få fler kvinnor i organisationen.

Vid den kommande inryckningen av rekryter i mitten av september kommer 70 ungdomar till F 17. Glädjande är att 30 % är kvinnor. Hälften av de inryckande är inkallade med hjälp av den nya värnpliktslagen. Efter genomförd utbildning muckar soldaterna den 14 juni 2019.

Som ett led i att utbilda personalen i jämställdhetsarbetet informerade representanter för Blekinge Idrottsförbund och från SISU (Idrottsutbildarna) om idrott, machokultur och jämställdhet.

Arbetet bedrivs bland annat i Blekinge Health Arena i Karlskrona. Flottiljchefen avslutade passet med att alla var välkomna till F 17 oavsett kön och att även minoriteter är välkomna.

Bildtolkning

Information gavs om det svenska deltagandet i Iran och Irak. 30 länder deltar för att bekämpa IS i området. 11000 man är förlagda på en USA-bas i Qatar/Doha.

Den svenska insatsen består i att med hjälp av UAV (drönare) spana inom operationsområdet och identifiera IS styrkor. UAV insätts från olika platser och informationen länkas sedan till staber som tolkar och utvärderar den. Den svenska insatsen planeras fortgå under 2019.



Operationsområdet Iran och Irak i Mellanöstern.

JAS 39- haveriet

Den 21 augusti 2018 havererade ett flygplan JAS 39 några kilometer nord F 17. Flygchefen informerade om att flygplanet träffats av en fågel under stigning på ca 500 meters höjd och att motorn blivit så svårt skadat att den stannade. Piloten måste skjuta ut sig på ca 150 meters höjd. Han landade oskadd och hämtades av helikopter. Efter läkarundersökning återvände han till divisionen nästa dag. Flottiljchefen kommenterade det hela med att det var en väl hanterad händelse som visade att man var välövad i hela räddningskedjan och har planer för sådana händelser.

Den svarta lådan har hittats vilket kommer att underlätta haverikommissionens arbete. Flygmotor och frontruta är konstruerade för att tåla en fågelkollision av ett kilos vikt upp till medelhöga farter. En fågel kan även orsaka skador i planets struktur och system så att det inte går att flyga vidare med. Statens Haverikommission har avgett sitt första utlåtande och konstaterar att det var en storskarv flygplanet kolliderade med. Storskarven kan bli upp till 1.6 meter mellan vingpetsarna och väger ca 2.5 kilo

Att man har nått långt på flygsäkerhetsområdet visar att förarna klarade sig oskadda vid de senaste två haverierna med JAS 39 som skedde i Östersjön 2005 och i Norrland 2007.

FVÖ 2018

Övningen blev ett stort steg framåt för att utnyttja flygstridskrafterna maximalt. Samverkan och taktiken utvecklades och man övade förutom från hemmabasen även på mindre reservbaser som Växjö och Kalmar. Man hade dock inte öppnat någon reservvägbas.

Ekonomi

2019 är ett mellanår ekonomiskt. Det finns stora hål i balansen mellan kostnader för materielanskaffning/ drift/underhåll/övningar. Det gäller att tålmodigt vänta på pengar. Det kan eventuellt bli minskade övningar/flygtid.

Organisation

FM-Log har nu återförts till Försvarsmakten från FMV vilket kommenterades positivt av C F 17.

Utflyttningen FV-ledningen till Uppsala, Armé-ledningen till Strängnäs och Marinledningen till Muskö pågår enligt plan.

Inom F 17 planeras många byten på chefsbefattningarna. Då detta arbete inte är klart, redovisades inte de nya befattningshavarna.

Försvarsmakten 2025.



Flottiljchefen pekade på att vi kommer att få ett starkare försvar. Det gällde nu att utveckla en lärande ansvarskultur. Det innebär att vi inte skall gå i gamla fotspår

utan våga/pröva nya lösningar för att på bästa sätt få effekt av tilldelade pengar.

F 17 75 år

F 17 75-årsjubileum firas den 25 augusti 2019, då FV huvudflygdag genomförs på flottiljen. Planering för denna har påbörjats.



F 17 firar 75 år

En jubileumsbok kommer att utges och förhoppningsvis kommer personalen att få ett exemplar. Sammanhållande för detta arbete är Bengt A Andersson i kamratföreningen.

Befordran och avtackning

Befordran till övlt och högre grader sker på Högkvarteret. Befordran till majorer har redan skett den 3 juli 2018.

Flottiljchefen befordrade personal från och med meniga av första klass till kaptener.

Reservofficerare som gått i pension vid 67 års ålder och som haft 20 års tjänstgöring avtackades med Guldmedalj och Diplom.

Hemvärnets Bronsmedalj utdelades till Johannes Kristoffersson

Avslutning

Flottiljchefen tackade för goda insatser under första halvåret och bjöd in till lunch på Ronneby Brunn.

Text: Boo-Walter Eriksson

Bilder: Försvarsmakten

Återinfört avbildningsförbud.



Tiderna förändras och avbildningsförbudet har återinförts gällande F 17. Anledningen är att Försvarmakten åter vill ha en möjlighet att skydda sina skyddsvärden på ett bättre sätt. Under FVÖ18, Flygvapenövning 18 uppmärksammades ett antal misstänkta UAV inom militärt område.

Genom att få ett område klassat som skyddsobjekt med avbildningsförbud har Försvarmakten större möjligheter att lagfara de som fotograferar in mot/över skyddsobjektet.

Flygvapnets taktiska stab (FTS) är en del av Insatsledningen som taktiskt leder förbanden inom Sveriges flygvapen i nationella insatser. FTS begär förändringar gällande skyddet hos Militärregion Syd, MR S som har det markterritoriella ansvaret och beslutar.

En av MR S uppgifter att sköta bevaknings- och skyddsuppgifter inom regionen där Blekinge och F 17 ingår. Det kan handla om att skydda ett visst område, ett militärt skyddsobjekt, från att obehöriga ska ta sig in.

Text Bengt A Andersson

Representantskapsmöte 2018

SMKR, (Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund), genomförde 10-11 april sitt representantskapsmöte. Det var ett sextiototal representanter från olika kamratföreningar som deltog. Mötet ägde rum

under ett dygn på Silja Lines färja till Åbo. Från F 17 kamratförening deltog Benny Hellström. Under mötet genomfördes årsmötesförhandlingar, samt diskussioner om bla rekrytering, värdförband, regioner och överenskommelser på lokal nivå.



Representantskapsmöte 2018

SMKR Regionmöte Syd på F 17

Mötet 2018-09-13 samlade ett drygt tjugotal deltagare från region syd. Totalt är SMKR uppdelat i sex olika regioner.

Stf C F 17, övlt Thomsson, hälsade deltagarna välkomna till F 17. Från SMKR styrelse deltog Anders Emanuelsson, (förbundsordf) samt två representanter.

Syftet med mötet var att diskutera olika förutsättningar för kamratföreningarna. Textstöd från våra "moderförband". Varje förening är hänvisade till ett förband. Flygvapnets kamratföreningar i region syd är lyckligt lottade, då vi får detta stöd från F 17 vilket fungerar utmärkt. Tyvärr är det inte så för alla föreningar.

Även medlemsrekrytering dryftades. Ett gemensamt problem för alla. Deltagarna delades upp i tre grupper för diskussioner med efterföljande redovisning. Många positiva förslag framfördes. Från vår KF deltog undertecknad samt Ulf Alderlöf. Många andra från vår KF deltog för att föra detta värdskap i hamn. Deltagarna uppskattade att få se vårt traditionsrum i samband med lunchen, som intogs i matsalen.

Text Benny Hellström

MUSEIFÖREMÅLSSIDAN



Lite historia om Luftbevakningsstationer (ls) och dess torn och utrustning.

Luftbevakningsstationerna (ls) skulle optiskt upptäcka, rapportera och typbestämma luftfarkoster. De flesta ls hade på senare tid tillgång till ett ståltorn (ls-torn m/56). Tornen bestod av en öppen fyrkantig observationskorg i plåt som i sin tur placerades på en stagad mast med tre staglinor.

Masten är moduluppbyggd med mastsektioner på 2 eller 4 m längd. Masthöjden varierade mellan 2-16 m och anpassades till den omgivande terrängen. Totalt fanns det som mest c:a 1500 ls-torn i Sverige.

Från mitten av 1950-talet och fram till 1994 fanns det 28 st. ls i Blekinge. Av dessa ls lades dock den på Säljö ned redan 1975.

Utrustningen i ls-tornen bestod av en "observationsutrustning tråd-LS luftbevakningstorn" som bl.a. innehöll publikationer, rapporteringsblanketter, radiaknätare, ficklampor, tfn-utrustning mm

Vi har inget ls-torn i traditionsrummet men vi har en observationsutrustning.



Obs-utrustning från F 17 Förbandsmuseum tillika traditionsrum

Museigruppen