



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2-2022



Ur innehållet: - Öv Anders Jönsson ny C F 17

- Veterandagen

- Nya väderavdelning

- Nybyggen 1944

- Underhåll av radar

- PAR

- Flight Radar 24

- Incidenten 70 år

- Oroliga tider 1981-82

- Minörnen

- Safirklubben Qvintus



BREDÅKRABLADET **2-2022**

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 34 Årgång 17.

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

Redaktion och grafisk produktion

Bengt A Andersson	070 320 33 28
Ingmar Olofsson	070 815 64 29
Jan Landin	070 887 05 57
Rune Kronkvist	070 917 32 44

Teknisk rådgivning

Mats Svensson 070 821 95 61

Tryck

Åtta45 Tryckeri, Karlskrona 0455-33 52 16

Adress

F 17 Kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida www.f17kamratforening.se

Omslaget visar:

Stora bilden
Den nybyggda väderavdelningen på FL-tornet.
Foto Stefan Holmberg

Lilla bilden

Öv Anders Jönsson ny C F 17

Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten

Bli medlem i F 17 Kamratförening

F 17 Kamratförening bildades 1979 och har under åren 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 måltid. Framtagning av medlemstidningen Bredåkrabladet och 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 enligt 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 för huvudmedlem ingår två nummer av **Bredåkrabladet**.

Mycket välkommen i kamratkretsen!!!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Medlemmar!

När jag skriver de här raderna i mitten av oktober 2022 är det typiskt Blekingeväder på hösten. Småregnigt, hård blåst, kanske kuling. Tur att man kan vara inne och tänka tillbaka på den fina sommaren, som nyligen passerat. Hoppas ni alla haft möjlighet att ta vara på den på ett bra sätt. Att umgås med nära och kära utan en massa pandemirestriktioner.

Verksamheten är tillbaka i normala former. Ett uppskattat inslag har varit de föredrag som Birger Östling genomfört. På grund av platsbrist i traditionsrummet, fick Birger genomföra sin föreläsning vid olika tillfällen. Han berättade mycket fängslande, om de flygningar som genomfördes av personal från F 11. Det hela utspelade sig på 1950-talet. Uppdraget var att fotografera Baltkusten från Tyskland upp till Finska viken. Ett tufft jobb för en mycket ung Birger Östling och hans kollegier. Flygningarna startade från F 17 med flygplan S 29 Tunnan. Dessa uppdrag var mycket hemliga och avhemligades först för något år sedan.

Det har varit ett mindre antal besök varje tisdag i traditionsrummet på ordinarie öppettider. Glädjande nog har vi även haft besök av F 5 kamratförening och Telubpensionärer. Den 14 oktober hade vi glädjen att välkomna nya flottiljchefen, Öv Anders Jönsson, välkommen till traditionsrummet. Det blev en hel del informationsutbyte. Han visade stort intresse för föreningens verksamhet.

Tyvärr var vi tvungna att ställa in resan till Tyskland. Det var helt enkelt för få anmälda. Vad detta beror på vet jag inte. Tidigare resor vi gjort har varit mycket uppskattade. Det subventionerade priset kan knappast varit begränsande. Nu lär det nog dröja innan någon

ny utlandsresa planeras. Förhoppningsvis kan vi arrangera en resa inom landet. En eller tvådagarsresa beroende på intresse. Hör gärna av er, om ni har synpunkter på tid och resmål, som kan vara intressanta.

Just nu planerar vi för att kunna genomföra ett julbord strax före jul. Det som genomfördes 2021 blev mycket uppskattat. Själv hade jag inte möjlighet att närvara då. Det ska bli bättre den här gången. Inbjudan kommer vad det lider. Tyvärr är det fortfarande ca 30 procent av medlemmarna som inte meddelat sin e-mailadress. Eftersom vi har begränsade möjligheter att använda brevtuskick, **vädjar jag återigen att ni anmäler er e-mailadress.** En annan möjlighet att hålla sig informerad är att besöka föreningens hemsida. Där lägger vi ut en hel del information.

Till våren hoppas jag att vi ska kunna besöka den nya väderstationen på flottiljen. Det är en påbyggnad av flygledartornet. Något förvånande att detta inte gjordes i samband med bygget av tornet för några år sedan. I mars blir det årsmöte enligt stadgarna, kanske tillsammans med en enklare måltid.

Avslutar nu med en förhoppning om ett riktigt gott slut på det här året. Vi hörs och ses under 2023.

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR



Benny Hellström

Ronneby Garnison

Kallinge, oktober 2022

Flygarvänner i kamratföreningen,

Den siste juli var min sista dag som C F 17, och jag har nu gått vidare till befattningen ställföreträdande flygvapenchef. Sedan den 1 september har vår kära flottilj sin artonde chef, överste Anders Jönsson. Han är ett känt ansikte vid F 17 och presenterar sig själv närmare här i Bredåkrabladet. Mitt varmaste tack för uppvaktningen vid chefsbytesceremonin och alla gratulationer. Jag vill också passa på att här tacka er alla för allt gott samarbete vi haft under de senaste dryga tre åren. Och tack för allt ni i kamratföreningen gör för våra veteraner, för att hålla vår historia vid liv och för att göra F 17 och Flygvapnet mer känt ute i samhället.

Jag kommer vara i Blekinge ganska ofta, så jag hoppas och tror att vi kommer träffas ibland även fortsättningsvis.

Ta hand om er själva och varandra.

F 17 och Flygvapnet

Så högt man kan komma.



Brigadgeneral Tommy Petersson

Chefsbytesceremoni



Så var det dags för mitt första bidrag till Bredåkrabladet

I skrivande stund närmar det sig två månader sedan jag tillträdde som F 17:s artonde flottiljchef och jag vill särskilt tacka F 17 kamratförening för uppvaktningen i samband med chefsbytesceremonin. Jag har även haft möjlighet att träffa kamratföreningen på plats i Sleipner vilket gav mig mycket och jag tar med mig både en förbättrad bild av verksamheten men också konkreta ärenden att gemensamt arbeta vidare med.

Jag är för flera på flottiljen ett bekant ansikte då jag tidigare varit flygstyrkechef och ställföreträdande divisionschef på första division samt på senare tid även stabschef.



JAS 39C

Foto:Erik Strömbom

Min karriär i Flygvapnet påbörjades dock på F 4 på 90-talet med jaktviggen men efter nedläggningen av förbandet i samband med försvarsbeslut 2004 så flyttade jag tillsammans med många medarbetare ner till Blekinge och F 17, något jag aldrig ångrat. Det är en fantastisk flottilj i ett län som ofta vinner solligan och som har en lättillgänglig och vacker skärgård längs hela kusten. Till Blekinge är det lätt att flytta men som många vet svårare att lämna. Det har nu slagit mig hur många av både nuvarande och tidigare medarbetare vid förbandet som likt mig har ett annat ursprungsförband, framförallt från F 10 och F 4 men även från KA 2 m.fl.

Flytt i samband med nedläggning har tidigare varit en del av personalförsörjningen när vi krympte men nu är det andra tider och metoden behöver bytas ut mot utökade utbildningsvolymerna vid våra skolor för att möta både pensionsavgångar och kommande planer på tillväxt. Jag vill dock framhålla att bibehållande av vår nuvarande personal är minst lika viktigt där det är värdefullt att visa att vi bryr oss om våra medarbetare hela vägen i karriären, det vill säga även efter det att man slutat eller gått i pension. Vi är våra traditioner och att ta hand om våra veteraner är här en central del.

På senare år har jag haft ett antal chefspositioner vid högkvarteret och kommer senast från befattningen som planeringschef för insatsstaben, C J5.



Vapen för Flygstaben

Dessförinnan var jag tjänsteförrättande chef för den nyupprättade Flygstaben, C Stödavdelningen på Flygstaben men hann även med att vara stabschef på PROD Flyg. Min förhoppning är att jag i chefsrollen ska kunna bidra med bra nätverk och en god syn i de centrala processerna i en tid där den nya ledningskulturen kommer att ge ökade mandat till Flygvapnet men också vidare till förbanden.

Tillträdet som flottiljchef sker i en tid då intresset för försvarsfrågor och säkerhetspolitik är stort i samhället men det är mot en mörk bakgrund. Rysslands krig i Ukraina har raserat den europeiska säkerhetsordningen där det enade stödet från ett samlat väst hjälper Ukraina i sin existentiella kamp. För F 17 innebär detta ett fortsatt stort fokus på beredskap och insatser, dygnet runt, året om.

Kamratföreningen har en viktigare roll än någonsin att hålla vår flottiljs historia och våra traditioner levande och jag ser fram emot att aktivt upprätthålla den goda relationen mellan F 17 och kamratföreningen.

Flygarhälsningar



Överste Anders Jönsson

C F 17

Veterandag den 29 maj 2022 med invigning av minnessten i Ronneby Brunnspark



Roger Fredriksson, Nils Ingmar Thorell, Jenny Sund med sällskap avtäckar minnesstenen, Leif Bergsell och Tommy Petersson.



Vid Veterandagen 2022 avtäcktes en speciell minnessten i svart diabas designat av Marinette Ottosson. Den hade skänkts av Ronneby kommun och avtäcktes av Jenny Sund.

I strålände solsken hade veteraner, anhöriga och speciellt inbjudna samt allmänhet samlats i Ronneby Brunnspark för att högtidlighålla Veterandagen, Medverkade gjorde Marinens musikkår och fanvakt från F 17 samt diverse fanor bland annat F 17 Kamratförening. Varje år högtidlighåller man en viss kontingent som gjort utlandstjänst och i år var det de som tjänstgjort på Cypern.



Fanvakt vid Veterandagen

Programmet inleddes med att fanvakten marscherade in och parad för fanan som beordrades av flottiljchefen Tommy Petersson. Därefter

var det tal från kommun, länsråd och veteranförbundet.

Marinens musikkår spelade mellan akterna vackra stycken, bland annat "Vid dagens slut" som var mycket mäktigt.

En speciell minnessten i svart diabas designat av Marinette Ottosson, hade skänkts av Ronneby kommun. Stenen avtäcktes av Jenny Sund vars bror inte återvände efter utlandstjänst 1999. Den har texten, HEDRA DE VETERANER SOM GJORT EN INSATS FÖR FREDEN. MINNS DE STUPADE.

Därefter var det kransnedläggning av Kommunen, Flottiljen och Blekinge veteranförbund, en mycket vacker och värdig ceremoni. Efter ytterligare musik så avslutade Flottiljchefen med tal och därefter var det medaljceremoni för 15 gamla Cypern veteraner däribland Kamratföreningens ordförande Benny Hellström. Hela ceremonin avslutades med att vi gemensamt sjöng vår nationalsång.

Text och bild Jan Landin

F 17 väderavdelnings flytt från gamla flygledartornet vid kanslihuset till det nya flygledartornet.



Stora och många skärmar på varje arbetsposition i det nya tornet

I förra numret av Bredåkrabladet beskrevs uppkomsten av den militära flygvädertjänsten och dess utveckling under 1900-talet. Denna artikel beskriver kortfattat utvecklingen under 2000-talet, samt behandlar också F 17 väderavdelnings flytt från gamla flygledartornet vid kanslihuset till det nya flygledartornet.

Utveckling militär vädertjänst under 2000-talet

I vädertjänstens begynnelse genomfördes prognosarbetet med ett ytterst begränsat underlag bestående av väderobservationer på handplottade papperskartor och temperatursonderingar. Efterhand tillkom radar- och satellitbilder och från 50-talet också numeriskt prognosunderlag baserat på datormodeller. Då de första datorerna var stora, klumpiga och dyra maskiner, var datorer initialt förbehållet de större vädercentralerna, där man använde sig av systemen Väder-60 och Väder-70.

Det dröjde i praktiken till mitten av 80-talet innan de första datorerna placerades ut på väderavdelningarna på våra flygflottiljer, i och med att systemet Väder-80 togs i drift. Med detta system fick de lokala väderavdelningarna

på flottiljerna möjlighet att skicka och ta emot väderobservationer och väderprognoser digitalt och det fanns också ett begränsat numeriskt prognosunderlag tillgängligt i datorn. När det gällde att förmedla väderunderlag till kunder fick man dock fortfarande förlita sig på handritade briefingbilder som presenterades på flottiljens interna TV-system (ITV).

Under 90-talet och början av 2000-talet gick utvecklingen av datorer snabbt och detta medförde också att vädertjänstens system utvecklades. Väder-80 ersattes av MILMET (Militärt Meteorologiskt system), där det blev möjligt att producera digitala briefingbilder, det numeriska prognos-underlaget ökade i omfattning och det blev också möjligt att ta emot ett större utbud av satellit- och radarbilder även lokalt ute på flottiljerna. De gamla

handritade briefing-bilderna kunde därmed bytas mot digitala bilder som förmedlades via flottiljernas interna datornätverk.

I början av 2010-talet ersattes MILMET av ett nytt system kallat NinJo. Med detta system blev det möjligt att presentera mer detaljerade numeriska prognosunderlag över längre prognoslängder och det flexibla systemet möjliggjorde också sampresentation av en mängd produkter, såsom radar- och satellitbilder, väderobservationer och olika datorgenererade prognosfält.

Överföringskapaciteten i våra nätverk har med tiden också ökat och det har medfört att det

lokala väderavdelningarna. Med NinJo-systemet har det också blivit möjligt att sprida mer avancerade väderunderlag direkt till brukarna.

F 17 väderavdelning under 2000-talet, behov av nya lokaler

Sedan början av 1980-talet har F 17 väderavdelning huserat i ett påbygge på det gamla flygledartornet på F 17. Lokalerna byggdes och anpassades för dåtidens analoga väderprognosproduktion och för en bemanning bestående av värnpliktiga väderobservatörer och 3 - 4 fast anställda meteorologer.

Då vädertjänsten moderniserades försökte man



F17:s julgransflygning passerar den blivande väderavdelningen i mitten av december 2021.

numera i praktiken finns lika mycket datorunderlag på våra flottiljer som det finns på METOCC (den nationella militära vädercentralen). Möjligheten till sampresentation medger också ett flexibelt arbetssätt, där lokala meteorologer kan tillföra lokala detaljer i de centralt producerade väderprognoserna och det blir också möjligt att flexibelt kunna lägga ut mer övergripande prognosproduktion på de

i möjligaste mån anpassa lokalerna till den alltmer datoriserade miljön, men det fick ofta bli i form av olika kompromisslösningar. Lokalerna var ju i grunden inte anpassade för detta och det visade sig i efterhand att det blev allt svårare att upprätthålla en dräglig arbetsmiljö, då värme och ventilation inte var anpassad för den stora mängd datorer som efterhand installerades. Det fanns inte heller

plats för den ökande mängden sladdar och kablar och detta ledde ofta till driftstörningar.

De värnpliktiga väderobservatörerna ersattes med fastanställd personal och detta ledde till en ökande trångboddhet, med brist på både kontorsutrymmen, hygienutrymmen och förvaringsmöjligheter. För att komma till rätta med detta hade det behövts en större renovering/ombyggnad av väderavdelningen.

Dock hade man i början av 2000-talet påbörjat diskussionerna om det så kallade Ronnebypaketet, som bl a innehöll nybyggnation av brand- och räddningslokaler, fälthållningslokaler, ny helikopterhangar och nybyggnation av flygledartorn. I och med detta avvaktade man renovering av väderlokaler, då man förutsatte att även väderavdelningen skulle inkluderas i Ronnebypaketet.

Utredning av olika lokaliserings-alternativ

Ekonomi i Försvarmakten var under den här tiden inte den bästa och omfattningen av Ronnebypaketet stöttes och blöttes under en längre tid. Vissa projekt ströks och vissa bröts ur projektet och det slutade med att beslutet blev att det nya flygledartornet skulle byggas utan tillhörande väderavdelning och väderavdelningen framtida lokaler skulle brytas ut och utredas vidare.

Åren gick och arbetsmiljön i de gamla väderlokaler blev allt sämre. Projektet med nya väderlokaler präglades av en mängd bakslag. Olika lösningar och olika placeringsalternativ utreddes.

Det fanns bland annat förslag på att samlokalisera väderavdelningen med piloterna i By47 på ungefär samma sätt som man gjorde med Gripen centrum på F7 Såtenäs. Fördelen med denna lösning hade varit att väderavdelningen hade placerats nära sina primära kunder och detta hade kunnat leda till många positiva synergieffekter. Med samma resonemang som grund utreddes även möjligheten att samlokalisera väderavdelning i det nya helikopterbygget som etablerades i Hultet.

Båda dessa lösningar föll dock på ekonomin och besvärliga byggtekniska lösningar. Man tittade även på en lösning där vädersektionen skulle kunna byggas ovanpå den nya brand- och räddningsbyggnaden, men här föll det på att nybygget då skulle skymma flygledarnas möjlighet att se sättningspunkt och taxivägar i norr. För personalen på väderavdelningen upplevdes den segdragna processen som ytterst frustrerande och ju längre tiden led blev situationen i de gamla lokalerna allt mer ohållbar. 2017 togs slutligen ett inriktningsbeslut att en ny väderavdelning skulle byggas som en fristående byggnad i norra änden av flottiljområdet.

Byggprocessen skulle ta cirka två år och inflyttning i nya moderna lokaler skulle kunna ske till sommaren 2019. Äntligen en framgång i den segdragna processen! Tyvärr skulle det dock komma ytterligare ett bakslag, då man konstaterade att en fristående byggnad skulle bli dyrare än tillgänglig budget och det visade sig också att det var svårt att hitta en lämplig placering av byggnaden. Så efter ytterligare utredningar var man i praktiken tillbaka på ruta ett.

Slutlig lösning

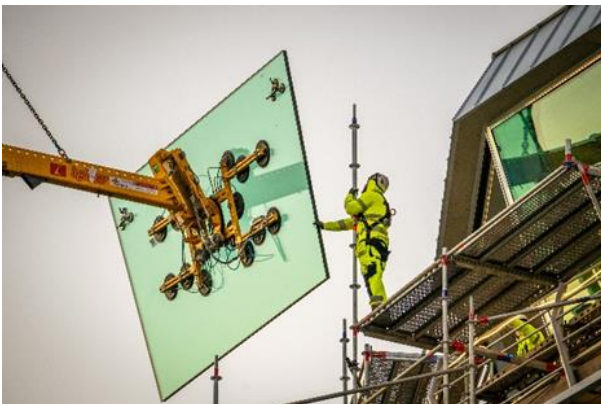
Nu började läget bli desperat. Kabelsituationen på gamla avdelningen medförde ett akut skyddsstopp och att en sanering av gammalt kablage fick genomföras. I samband med denna sanering konstaterades att det skulle bli mycket kostsamt att behålla verksamhet i de gamla lokalerna och ytterligare en utredningsvända om nya lokaler drogs igång.

I samband med dessa utredningar dök så förslaget om att bygga på en väderavdelning på det nya flygledartornet upp. En grundläggande analys av möjligheterna genomfördes, bland annat innehållande en hållfasthetsundersökning och det konstaterades att det skulle vara tekniskt möjligt att bygga på en operativ väderavdelning på tornkroppen precis under flygledarnas operativa avdelning. Efter en snabb genomgång av bedömd kostnadskalkyl togs

beslut under senhösten 2020 om att bygga en ny väderavdelning i anslutning till det nya tornet. Arkitekter och konstruktörer jobbade fram en lösning som innebar en markbyggnad som skulle ligga vägg i vägg med flygledarnas markdel.



Stålkonstruktionen till väderavdelningen är på plats



Glaserutorna till operativa avdelningen monteras. Varje ruta är ca 12 m² och väger ca 800 kg styck.

I denna byggnad skulle finnas plats för kontor, omklädningsrum och jour-utrymmen. Uppe i tornet ritades en operativ väderavdelning som skulle hängas på befintlig tornkonstruktion. Strax före sommarsemestern 2021 togs det symboliska första spadtaget och under två semesterveckor fick flygledarna flytta ur tornet, då stagen och balkarna som skulle hålla nya väderavdelningen på plats, borrades och bultades fast i tornkroppen. Under dessa veckor bedrevs flygtrafikledningstjänsten från det

portabla saxtorn som togs fram för AB-konceptet. Under hösten 2021 och våren 2022 fortskred sedan byggprocessen utan större missöden (även om Coronapandemin och kriget i Ukraina medförde problem med försenade leveranser av viss teknisk utrustning).

Precis före semestern 2022 var bygget i praktiken klart för slutbesiktning, men då återstod montering och installation av de tekniska vädersystemen. Dessa installationer genomfördes sedan under augusti och september och efter en kort provdrift kunde vi genomföra det första operativa passet i våra nya lokaler måndagen den 26:e september.



Väderbriefing i de nya lokalerna

Efter en segdragen process på nästan 20 år kunde så äntligen väderavdelningen påbörja ett nytt kapitel i ändamålsenliga och moderna lokaler. I de nya lokalerna i tornet, 25 meter över marken finns 4 operativa arbetspositioner. Där kan väderobservationstjänst och både lokal likväl som central prognosproduktion bedrivs. På detta våningsplan finns även toalett, pentry och teknikutrymmen. På markplan finns rymliga kontor och kontorslandskap, kök, förråd, omklädningsrum och jourrum. Arbetsmiljön för personalen har fått sig ett ordentligt lyft och de nya lokalerna kommer att fylla sitt syfte under väldigt många år framåt.

Text Greger Olsson

Chef för vädersektionen F 17

Foto Stefan Holmberg

Redigering Ingmar Olofsson

Uppbyggnad av Blekinge flygflottilj 1944



Flottiljledningen vid genomgång av byggnadsarbetena 1944-07-25. Okänd, flottiljchef övlt Torsten Rapp, okänd, okänd, flottiljadjutant lt Per Lange och special divisionens chef kn Harry Ek. Foto Oscar Ekholm, Arkiv Blekinge museum



Uppbyggnaden av en helt ny flottilj kräver en omfattande planering. Både när det gäller personal och de byggnationer som krävs för verksamheten. Markförhållandena är olika på alla flottiljer. Här gäller det att utnyttja den befintliga terrängen så långt det går. Många byggnader kunde uppföras efter befintliga ritningar eller likvärdiga då kraven och behoven oftast var lika på de olika flottiljerna. För F 17 var närheten till Kallinge samhälle och dess tillgång på el, vatten och avlopp en viktig del. Blekinge flygflottilj F 17 sattes upp 1944-06-30 som torped och minflottilj avsedd att jämte marinspaningsflottiljen F 2 och fjärrspaningsflottiljen F 1 ingå i 4:e flygeskadern. Flottiljchef blev överstelöjtnanten i flygvapnet B. T. Rapp. I fredsorganisationen ingick följande personal: officerare på stat 41, underofficerare 50, hela flottiljens personal 778 man, därav 124 flygande.

Kungl. Flygförvaltningen

Alla byggen annonserades av Kungl. Flygförvaltningen i dagspress och "Tidning för leveranser till Staten mm" som var en bilaga till tidningen Post och Inrikes tidning. Deposition: 50 kr.

Post- och Inrikes Tidningar

Post- och Inrikes Tidningar var Sveriges officiella tidning och unik så till vida att det var det enda organ i Sverige som hade rikstäckande kungörelser. Tidningen startades 1645 som Ordinari Post Tijdender av drottning Kristina i samråd med Axel Oxenstierna. Man behövde diplomatiska underrättelseorgan i dåtidens oroliga Europa, och Axel Oxenstierna utnyttjade tidningen för politisk propaganda genom publikation av inkomna brev från utposterade rapportörer. Tidningen omvandlades till en kungörelsesida på Bolagsverkets webbplats år 2007. År 2009 upphörde utgivningsbeviset att gälla. Wikipedia

Kontroll

För att följa upp och kontrollera byggverksamheten annonserades 1944-01-03 efter en Chfeskontrollant för byggnadsarbeten vid blivande Blekinge flygflottilj.

Kungl. Flygförvaltningen utbjuder härmed utförande av följande arbeten å entreprenad



Datumen visar när entreprenaderna annonserades i pressen och anbuderna begärdes in två till tre veckor senare.

1944-01-04 Kasern och furirförläggning.

Många flottiljer var under uppbyggnad eller utbyggnad och i en annons från 1944-01-04 annonseras om entreprenad för kasern och furirförläggning vid Kungl. Blekinge flygflottilj, Tygförråd och omändringsarbeten vid Kungl. Krigsflygskolan, Ljungbyhed och personalbostäder vid Kungl. Jämtlands flygflottilj, Frösön.

1944-02-11 Kanslihus, matnrättning, instruktionsverkstad vid Kungl. Blekinge flygflottilj.

Kungl. Flygförvaltningen utbjöd följande arbeten och entreprenad. Byggnadsarbeten: Kanslihus, matnrättning, instruktionsverkstad och förrådsbyggnad.



Kasern 4div Foto Oscar Ekholm, Arkiv Blekinge museum



Kanslihus med flygledartorn på taket



Matnrättning eller i dagligt tal, matsalen

Matsalen invigdes den 27 november 1944.

1944-04-04 Manskapsmäss



Marketenteri för värnpliktiga, plutoff och civilmäss

1944-04-25 Grunder, vibrobetonplaner (c:a 30.000 m²) för hangarer. Förfrågan om anbud för hangarer skedde 1944-06-16.

1944-05-15 Tygverkstad/Flygverkstad



Tygverkstaden - flygverkstaden på F 17. Foto SFF arkiv

Flygverkstaden invigdes vid flottiljens första flygdag den 30 september 1945. Bilden visar F 17 flygverkstad (avd 6) fram till 1979 då den nya flygverkstaden vid början av bana 29 invigdes. Sedan 1979 finns serviceförrådet i byggnaden, d v s uniformer, skyddsutrustning mm.

1944-06-16 Byggnadsarbeten: 7 st hangarer och 3 st flygtjänstbyggnader.

Arbeten å entreprenad för 7 st hangarer och 3 st flygtjänstbyggnader på förut färdigställda grunder vid Kungl. Blekinge flygflottilj. Med två hangarer och en flygtjänstbyggnad i mitten för Hangar 81, Hangar 82 och Hangar 83. Hangar 84 var en enskild byggnad.



Vakt och arrestbyggnad

Foto SFF arkiv

1944-06-30 Vakt-, arrest-byggnad, beredskaps-byggnad med brandstation samt tyg- och vapenförråd.



Beredskapsbyggnad m brandstation Arkiv SFF arkiv

1944-07-21 Byggnadsarbeten: Skolbyggnad

1944-08-21 Byggnadsarbeten: Helsvetsade tak-stolar till hangarerna från Bröderna Hedlund.

1944-09-01 Drivmedels-anläggning och fatförråd

1944-10-06 Byggnadsarbeten: Garage och fordonsbyggnad

1944-11-07 Flottiljen visad för allmänheten

Blekinge flygflottilj visad för allmänheten.

RONNEBY, måndag. (TT) Den ny-upsatta Blekinge flygflottiljs anläggningar på Bredåkra visades på måndagen för allmänheten. Bland de närvarande, omkring 1 000 personer, märktes representanter för Ronneby stad och landskommun. Landstingsman Nils Malmström gav uttryck för Ronneby landskommuns tacksamhet över att flottiljen blivit förlagd till kommunen. Flottiljchefen, överstelöjtnant T. Rapp, meddelade att flottiljen i stort sett kommer att vara fullt uppsatt nästa höst.

1944-11-10 Byggnadsarbeten: 8 st. förråd vid Kungl. Blekinge flygflottilj.

1944-12-08 Byggnadsarbeten: Sjukhusbyggnad



Sjukhusbyggnaden

1945-02-06 Byggnadsarbeten: Officers och underofficersmäss

Byggnadsarbete:

Officers- och underofficersmäss vid Kungl. Blekinge flygflottilj, Ronneby. Handlingar fr. den 9 febr. kl. 15.00. Deposition: 50 kr. Anbud senast den 27 febr. 1945, kl. 15.00.

1945-04-10 Byggnadsarbeten 8 st Tjänstebo-städer. Tre bostadshus ligger i mässbyggnader-nas närhet, by 226 och 227 vid Bredåkramässen och by 229 bakom f d underofficersmässen. De innehöll tidigare enkelrum med del i pentry och badrum, uttryckligen tänkte för ogifta officerare och underofficerare. Något avskilt från flottiljområdet ligger en grupp om fem hus längs Skogsvägen som varit bostäder bestående av enkelrum i huset väster om vägen och familjelägenheter på 2-4 rum öster om vägen

1945-08-17 Byggnadsarbeten: Radiosändarstation

Radiosändarstation vid Kungl. Blekinge flygflottilj, Ronneby. Handlingar fr. den 17 aug., kl. 14.00. Deposition: 50 kr. Anbud märkt: "Anbud å nr 5, F17" skall vara Kungl. Flygförvaltningens byggnadsavd., Sthlm 10, tillhanda senast den 7 sept. 1945, kl. 15.00. Närmare upplysningar per tel. 67 09 20, ankn. nr 110.

Text Bengt A Andersson

Källor: Dags och lokalpress, Post och Inrikes tidningar, Foto om ej annat anges: F 17 arkiv SFF arkiv – Svensk Flyghistorisk Förening

Utan fungerande underhåll - ingen incidentberedskap

”Utan fungerande underhåll - ingen incidentberedskap” skrevs det i Uhreg S Nytt nr 3 1999 i ett reportage om Tage Zachrisson skrivet av Bo Carlsson. Tage var en av de som höll våra radarstationer igång, oftast dygnet runt. Detta gäller fortfarande!

Omgivningen är trollsk och man kan känna att vintern är i antågande. Morgonens frost har förvandlats till vattendroppar som glittrar i den lågt stående novembersolen. Plötsligt är det något som får ögat att reagera. Något rör sig. Och där står hon på sin mast - PS 870. En av svenska Försvarmaktens lågspaningsradarstationer. Radarstationen är en av de anläggningar som ingår i en radarkedja som löper runt den svenska kusten och kan upptäcka flygplan på låg höjd och fartyg på havsytan. Följaktligen används stationen av såväl Flygvapnet som Marinen. Förutom lågspanande radarstationer finns anläggningar med längre räckvidd (ca 40 mil). Kombinationen av olika egenskaper ger en heltäckande bild av luftläget.

PS-870

PS-870 är ett USA-byggt radarsystem som används av både marinen och flygvapnet för spaning mot sjömål samt luftmål på låg flyghöjd. Det är ett låghöjdradarsystem, som är svårt att störa ut och bekämpa. Radarsystem PS-870 projekterades av FMV och FortF i nära samarbete med Flygvapnet och Marinen. Det ersatte PS-15/F.



PS-870

Wikipedia/Peterappelros

PS-870 är sedan 1990-talet byggd i en kedja runt landet och samverkar med höghöjdsradarn PS-860. PS-870 ersätter också äldre kustspaningsstationer i syd- och mellan-Sverige. Den används för att följa fartygsrörelser på vattenytan och föremål på låg höjd över vattnet. Vitala delar hos PS-870 är skyddade under jord. De delar som finns över markytan är lätta att reparera eller att ersätta med reserver vid skada. I fredstid körs 870-radarn obemannad, och är då kopplad till en bevakningscentral.

Tage Zackrisson

På denna plats finns dock bara 870-anläggningen och väl innanför grindarna möts jag av Tage Zachrisson från Södra marktelevverkstadsens Karlskronaavdelning. Tage började sin karriär på F 17 i Ronneby 1964 och har jobbat med både radio, länkutrustning och radar i alla år.



Nu är han mest specialiserad på radar och kan jobba med flera av systemen som finns i drift i Försvarmakten idag. Södra marktelevverkstaden har ansvaret för reparationer och underhåll av bl a radarstationer. An-

läggningarna som är komplicerade tekniska system kräver regelbundet underhåll fler gånger varje år för att kravet på driftsäkerhet skall kunna innehållas. För att genomföra den sk tillsynen på 870-stationen har Tage jobbat tre dagar tillsammans med en kamrat. Det är många punkter som skall kontrolleras innan jobbet är klart och det är dags att ställa kursen mot Karlskrona och den väntande familjen.

Om radarbilden skall kunna levereras till huggade kunder i Flygvapnet och Marinen måste alla funktioner vara klanderfria. Anläggningens klimatsystem kontrolleras och justeras. Elektroniska komponenter kräver rätt temperatur för att fungera och inte få förkortad livslängd med ökade reservdelskostnader som följd.

Motorelverk, sk kragg skall tillses för säker funktion när den behövs.

För att radarbilden skall nå rätt användare krävs länkförbindelse och den skall så klart också ha sin beskärda del av Tages omvårdnad. Anläggningen har också en hel del samband som provas och eventuella fel åtgärdas. I radarns barndom var all utrustning rörbestyckad och dåtidens tekniker kunde med en välavvägd knackning med skaftet på en skruvmejsel ibland åtgärda en oläslig bild.

Idag är datorerna outhärliga. Tage kontrollerar funktionen även har för att inte tala om den uppsjö av kontrollampor som blinkar eller lyser i ett obegripligt mönster för den oinvigde. När alla dessa tekniska kontroller och justeringar gjorts. återstår alla belysningar och fläktar.

Lås och dörrar ses över. Ev. åverkan eller andra skador rapporteras.

Men radarstationer är inte bara elektronik utan även en hel del mekanik. Följaktligen får antenn och mast en översyn och hydraulolja byts. Smörjning av antennen vridlager gör tillsynen fullständig.

När jag lämnar Tage och PS-870-anläggningen surrar antennen välbekant i solskenet. En känsla av lugn infinner sig hos en gammal strilofficer, jag vet att någon ser ut i lufthavet och vet vad som rör sig där. Text Bo Carlsson

Spaningsradar 871 ersätter 870

Den ursprungliga Spaningsradar 870 köptes av Försvarmakten 1981 och har varit i operativ drift sedan 1987. Den uppdaterade versionen 871 levererades 2014 och är byggd för att hålla till 2025.

Spaningsradar 871 är en tvådimensionell radar som ser avstånd och riktning. Den används för spaning mot sjömål och luftmål på låg flyghöjd. Radarn, som är en vidareutveckling av radarsystem/spaningsradar 870, ingår vanligen i radaranläggning 871, som uppförs i anslutning till bunkrar eller i skyddade bergrum. Systemet grupperas framför allt nära vattnet längs hela Sveriges kustlinje för att tidigt upptäcka eventuella hot på vattenytan och i luften. Räckvidden för systemet är cirka 10-15 mil.

I fredstid behövs ingen teknisk bemanning för att hålla sensorn i drift. Vid övning och beredskap tillförs insatsförband för betjäning av systemet.

Efter 1999.....

Efter artikeln från 1999 jobbade Tage vidare. Ps-66 och Ps-15 lades ner så där var det färdig jobbat.

PS 66

I slutet av 1950-talet började Kungliga flygförvaltningen (KFF) och Försvarets Forskningsanstalt (FOA) att studera en ny typ av radar som kunde utföra både luftspaning och höjdmätning samtidigt i samma station. Systemet skulle komplettera de redan befintliga PS-08 och de PS-65 som var under införande genom att överlappa deras spaningsområde på ett annat frekvensband.

Att utveckla en helt ny radar bedömdes bli för dyrt och en redan befintlig radar köptes från utlandet. Westinghouse AN/TPS-27, Hughes STADS-3D, Decca Hydra och Vectris, SNE-RI S-104, CSF RM-494 samt Gilfillan AN/TPS-32 utvärderades och valet föll slutligen på S-104, främst på grund av dess okänslighet för radarstörning. Den totala kostnaden för fem stationer var 50 miljoner kronor. Avtalet undertecknades 14 oktober 1964.

PS-15

Radaranläggning PS-15 var en obemannad C-bandsradar som ingick i Stril 60-systemet och användes för lågspaning av flygplan och marina ytfarkoster. Radarinformationen över-

fördes till radargruppcentral (rrgc) bredbandigt över en länkförbindelse, från mitten av 80-talet smalbandigt över telefon-förbindelse alternativt talkanal på länk. Stationens elektronikrustning och antenn var tillverkad av Selenia i Italien, masten, vridbord, apparatus och antennhus var konstruerad och tillverkad av Oskarshamns varv.

På marken fanns ett reservverk och en servicebarack som även innehöll en liten marin ledningscentral.



Totalt upprättades 15 st PS-15 anläggningar. Anläggningarna ansågs på sin tid mycket hemliga och omgavs därför med sträng sekretess.

Ps-860

Ps-870 och Ps-860 var fortfarande kvar så där var jobb att utföra. Tillsammans med en elmek jobbade jag mycket med masthissen till Ps-860.

Strilradaranläggning 860, är den gemensamma benämningen på primärradar 860 med tillhörande objekt och fortifikatoriska anordningar. Teletrustningen är installerad i två hjulförsedda telehyddor.

Vid skyddad uppställningsplats är anläggningen upprättad på en fortifikatoriskt skyddad plats. Största delen av materielen är placerad i berggrum. Radarantennen är monterad på en antennhiss, som kan sänkas ner i ett schakt och skyddas av luckor.

Även lasermolnhöjdmätare ingick i Tages arbetsuppgifter.

Pn-67

Den radar Tage har jobbat längs med är Pn-67, från 1966 till 2008, 42 år. Se andra artiklar i detta nummer om PAR.

Upp och ner som ett spöke

Tage berättar om en rolig händelse som inträffade vid en hisstillsyn av Ps 860, men inte så rolig för flickan som blev drabbad.

”En bit från radarn låg ett vandrarhem och av kvinnan som drev vandrarhemmet har jag fått reda på vad som hände.

Vid hisstillsynen är det mycket körningar Upp och Ned med antennen. På vandrarhemmet bodde vid tidpunkten en familj som hade en liten flicka 10 år gammal. Mamman och pappan satt och njöt i solen vid vandrarhemmet men flickan gick för att plocka blommor vid vägen upp mot radarn.

Efter en stund sprang flickan till sina föräldrar och skrek ni måste komma med och titta det hördes ett buller och sen kom det upp något stort från underjorden. Vad är det du inbillar dig sade föräldrarna men följ med flickan dit där hon hade sett det hemska. Det var det vi trodde sa föräldrarna du bara inbillar dig. Tråkigt nog hade vi då kört ned antennen i skydd.

De gick tillbaka till vandrarhemmet men flickan kunde inte låta bli att gå upp mot radarn igen. Då hade vi kört upp antennen så flickan sprang till föräldrarna, kom ni måste tro mig. Hon fick med sig föräldrarna och som tur var hade vi inte kört ner antennen så flickan kunde andas ut när föräldrarna såg att det inte var något som flickan inbillade sig. Det flickan hört som ett muller var när luckorna öppnade sig innan antennen gick upp.

Detta visste vi inget om eftersom vi hela tiden befann oss nere i berget men efter en tid fick vi detta berättat”.

Text Bengt A Andersson i samtal med Tage Zachrisson.

Källor:

Uhreg S Nytt nr 3 1999, Bo Carlsson
Försvarsmakten
Försvarets Historiska Telesamlingar
Wikipedia

Landningsradar PAR PN-67/T (PN-671/T)

På baksidan av detta nummer presenteras den radarindikator PAR som finns i traditonsrummet. Här är lite info om vad PAR är för något ur operationell synpunkt och lite historik. Bilden visar den ursprungliga fältenheten med radarstation och teknikvagn.



PAR (Precision Approach Radar) är ett s k inflygningshjälpmedel med mycket goda prestanda. Det ger föraren möjlighet att göra säkra inflygningar i mycket låga sikt- och molnbasvärden. Till skillnad mot andra inflygningshjälpmedel krävs det ingen utrustning i flygplanet förutom en gyrokompass och radio. PAR-flygledaren ger detaljerade instruktioner fram till en punkt där föraren har visuella referenser och kan landa på ett säkert sätt. Man brukar säga att man ”pratar ned flygplanet”.

Historik

Radarutvecklingen i främst Storbritannien under 2.vk gällde primärt luftbevakning. Efterhand kunde man också stridsleda från marken med denna nymodighet. I ett tredje steg förstod man att radar även kunde användas till att på ett säkert sätt leda ned flygplan för landning i dåligt väder. År 1955 köpte FV en enkel landningsradar av typen CE-71, den placerades på nattjaktflottiljen F 1. Goda erfarenheter gjorde att man 1960 beställde 18 st amerikansktillverkade PAR av den typ som visas ovan – PN-67/T, där ”T” står för transportabel. F 17 fick sin station 1964. År 1982 modifierades utrustningen med halvledarteknik, ny beteckning blev PN-671/T.

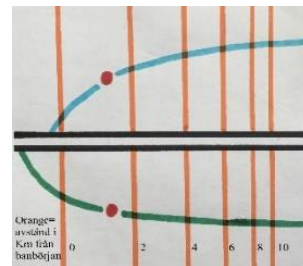
Nyttjande

PAR kom att bli ett mycket uppskattat och pålitligt hjälpmedel på FV flottiljer. Den

godkändes efterhand också för att användas av civilflyget. Radardata överfördes via en markkabel till ATS lokalteter. En station placerades efterhand på krigsflygbasen Jokkmokk vid polcirkeln. Där var dock avståndet från stationen till ledningscentralen KC alltför långt så PAR-flygledaren satt i en indikatorvagn vid stationen. Under tecknad har gjort ett antal pass på den PAR-stationen. Det var en säregen känsla att speciellt nattetid åka ut till denna ensliga plats. Ena minuten startade 37-rotar med EBK zon 3 i ett öronbedövande dån och marken vibrerade. Några minuter senare kunde man gå ut i den stilla och iskalla polarnatten och tyckte sig höra vargflockarna yla ungefär som i äventyrsromanen ”Skriet från vildmarken” (Jack London). Trevliga minnen!

Presentation

Förenklad skiss som visar den radarbild som



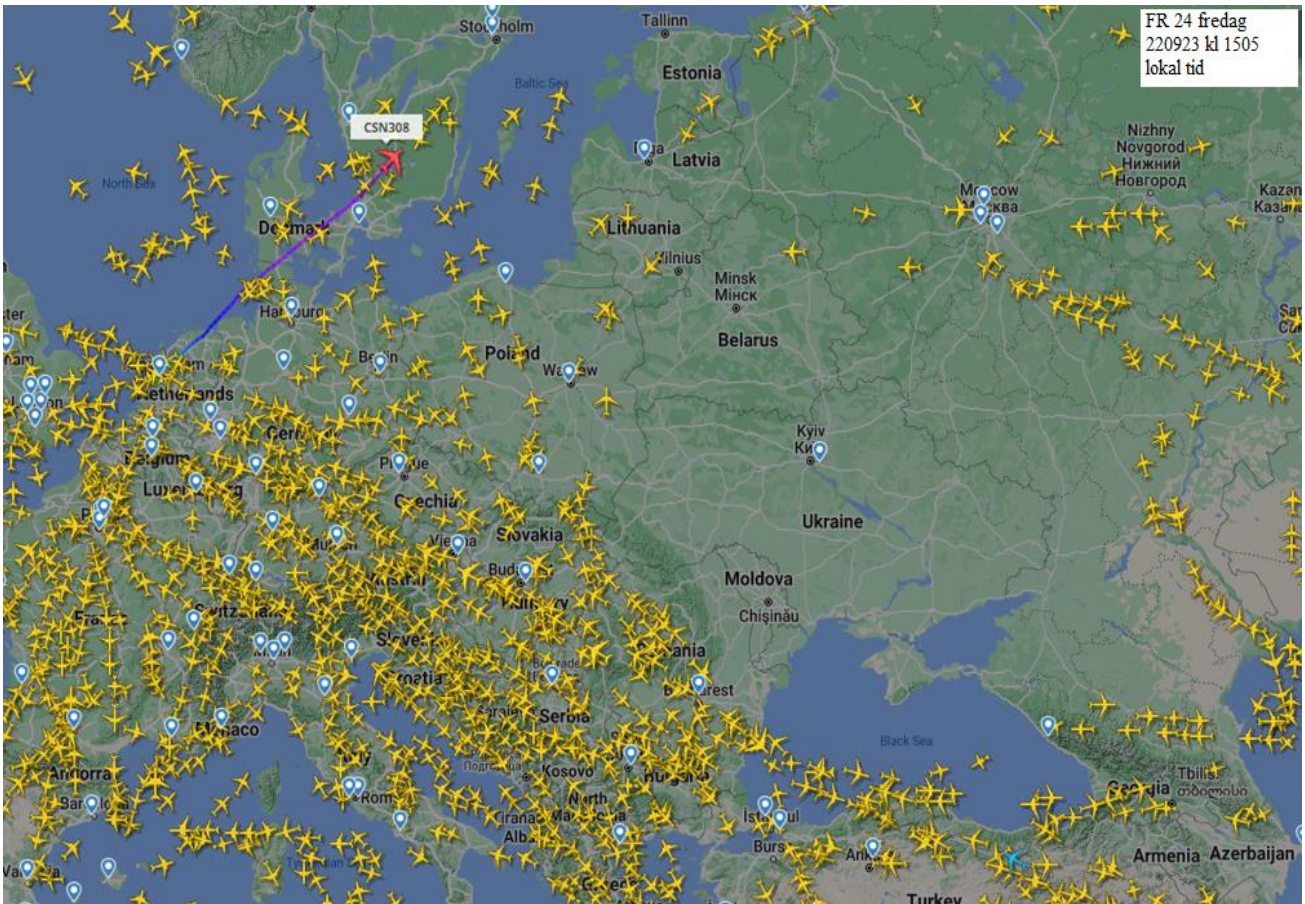
visades för PAR-FL. De röda prickarna visar aktuellt läge på det flygplan som leds in. Den övre blå linjen visar glidbanan, d v s det sluttande plan (~ 3

graders vinkel) som leder till sättpunkten 100 meter in från banbörjan. Den undre gröna linjen visar grundlinjen, d v s förlängningen på banans centrumlinje. Avståndsskalan är logaritmisk för att öka noggrannheten på låg höjd nära banan. Linjerna är krökta eftersom stationen står placerad vid sidan av banan. Den verkliga radarbilden presenterades i orange färg på ett PPI (katodstrålerör som krävde mörk-rumsmiljö).

Text Ingmar Olofsson

Källor: aef.se fht.nu

Flygradar vid köksbordet – lättillgänglig avancerad teknik



Flygtrafiken över Europa den 22 september 2022

Bilden visar den civila flygtrafiken i luften över (större delen av) Europa 220923 som den visas på websidan ”Flightradar 24” (FR24). Observera att det på denna bild är i det närmaste helt tomt i området från Svarta havet till Lettland p g a det pågående kriget i Ukraina. Däremot ser södra och västra Europa närmast ut som en myrstack en solig vårdag!

Privat radardata

På senare år har det utvecklats flera Internet-applikationer som samlar in radardata från flygplan och presenterar detta på ett överskådligt sätt. Som pensionerad flygledare har jag på senare år fått ett flertal frågor om detta. Mest känd i Sverige är just FR24 som är ett svenskt företag grundat 2007.

Tekniken bygger på att ta emot info från en moderna typ av transponder som kallas ADS-B. En sådan transponder sänder aktivt ut info om position, kurs, höjd, fart över marken mm.

Andra liknande ”Flight Trackers” är; ”Flight Aware”, ”Flightview”, ”Kayak” med flera.

Datan kommer således inte från flygtrafikledningens eller den militära luftbevakningens system. Den samlas istället in från små antenner som sitter högt placerade på byggnader, ofta privata bostadshus.

En privatperson upplåter sin stationära dator för att vidarebefordra den info som samlas in för sammanställning och presentation. F n är cirka 35 000 sådana antenner anslutna till FR24 världen över.



Man visar dagligen mer än 200 000 flygningar, dessa följs av fler än 4 miljoner personer.

Vad ser man?

De gula symbolerna för flyg ser lite olika ut beroende på flygplanets storlek. HKP har en egen symbol liksom vissa andra luftfartyg. I princip visas ingen militär flygtrafik i dessa system, undantaget är skolflygplan, ex SK 60 och vissa militära transportflygplan. Då man klickar på en symbol får man upp grunddata om flygningen. Det handlar om start- och landningsplats, typ av luftfartyg (Fpl, HKP osv), registrering, fart, höjd, kurs mm.

CSN308

På kartan i ingressen, har jag markerat en flygning som passerar strax nordväst om Växjö (röd flygplansymbol). Beteckningen på denna flygning från flygbolaget China Southern Airlines är CSN308. Jag valde just den eftersom det är en av få Airbus A380 som passerar svenskt luftrum. Som många nog vet så är A380 världens största trafikflygplan i reguljär trafik med upp till 850 sittplatser. Enstaka flygningar på Köpenhamn/Kastrup i övrigt ingen trafik på Norden för närvarande.

CSN308 har startat i Amsterdam cirka en timme tidigare och planerar att landa i Guangzhou i södra Kina om cirka 9 timmar.

På bilden nedan visas hela den planerade färdvägen som inpasserar i svenskt luftrum vid Halmstad och utpasserar öster om Stockholm.

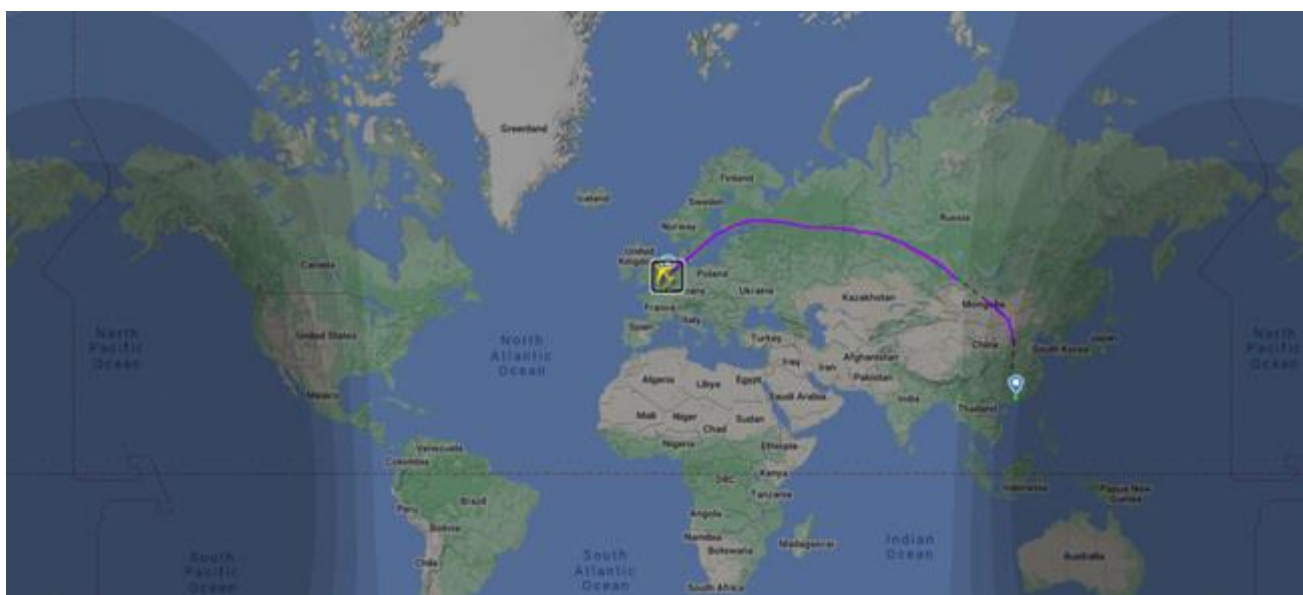
På bilden framgår också soldygnetts läge – ljusa respektive mörkare områden. I detta läge begynnande skymning i bl a Mongoliet och gryning i mellersta Nordamerika. Natt i bl a västra USA, hela Stilla havet och i de östra delarna av Asien.

Mera info om flyg på FR24

Grundversionen av FR24 är gratis. Förutom grundkartan med aktuell flygtrafik kan man på underflikar selektera en del info, förstora och förminska kartor mm.

Mot en avgift kan man uppgradera till att få mera info som handlar om bl a statistik, historisk flygspårning, flygbolagens flygflottor, väderförhållanden och även reklamfri presentation.

Funktionerna är likartade på stationära datorer, IPAD och i smarta telefoner.



På kartbilden visas flygvägen för den nämnda flygningen CSN308. Eftersom jorden är rund, men kartprojiceringen platt, presenteras flygvägen som en båge i det som kallas Mercators projektion. Den innebär att kartan förvrängs i ökande grad från ekvatorn och ut mot polerna. I verkligheten är flygspåret förstås en i princip rak linje i det som kallas storcirkelnavigering. Oväder, restriktionsområden, krigshandlingar mm kan förstås innebära förändrade rutter.

Separationsmetoder

Flygtrafikledningens främsta uppgift är att säkerställa att flygplan inte kolliderar med varandra. Det gör man främst genom olika separationsmetoder. I sidled genom att säkerställa ett minimiavstånd mellan enskilda flygplan. I höjdlid genom höjdseparation, som numera nästan alltid är 1 000 fot (300 m). Denna höjdseparation kan sägas vara grunden i systemet, d v s flygplan i planflykt på sin marschhöjd flyger på olika 1000-tal fots höjd. Exempelvis 30 000, 31 000, 32 000 fot osv. Detta mönster framträder tydligt på FR24.

Under stigning till, och nedgång från marschhöjd säkerställer man förstås separationen på annat sätt. Då man klickar på ett enskilt flygplan får man även upp en historisk plott, d v s ett spår som visar flygplanets färdväg.

Det finns även en playbackfunktion där man kan studera helt genomförda flygningar och snabbspola hela flygförloppet. På dessa olika "radarspår" används färggrafik för att indikera olika höjdsnitt. Höjder över 43 000 fot (13 000m) markeras med röd färg, underliggande höjder är violett, blått, grönt och gult i fallande ordning. Allra närmast marken, under 300 fot (90 m) används vit färg.

På vidstående bild visas sista delen av en SAS-flygning från Arlanda till Ronneby. Flygplanet är en CRJ-900 som gör en inflygning i höger varv till bana 01. Norr om Emmaboda lämnade den marschhöjden 34 000 fot. Vid Listerby är flygplanet nere på cirka 2 000 fot (ljusgrönt) och då den passerar Saxemara skiftas till gult som betyder höjd under 1 500 fot (450 m).

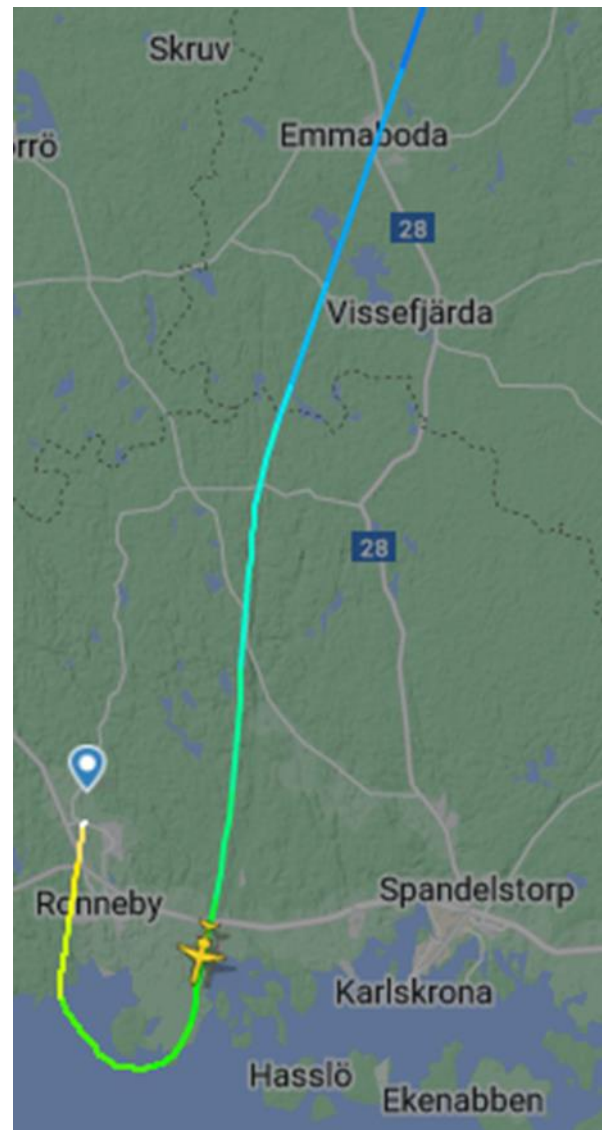
Övrig nytta av flygspårning

Förutom att det privat kan vara intressant att följa flygningar av olika skäl så används detta även i andra sammanhang. FR24 fick stor internationell uppmärksamhet vid vulkanutbrottet på Island 2010. Då använde såväl myndigheter som media tjänsten för att visa det aktuella läget i luftrummet. Vid flera haveri-

utredningar har man också haft mycket god nytta av denna webbaserade info.

För övrigt är det fullt möjligt att i realtid följa en flygning där man själv är passagerare förutsatt förstås att det finns wifi ombord.

Det är fascinerande för en flygledare att det i en mobiltelefon finns mångfald mycket mera luftlägesinfo än det fanns i de gamla radar-systemen i mörkrumsmiljö!



SAS CRJ-900 under inflygning till Ronneby

Text Ingmar Olofsson

Källor: Flightradar 24 (även bilder), Wikipedia mm

Flygvapnets incidentberedskap är 70 år och alltid redo



Incidentberedskap "Fisken" på F 17 2007

Foto Emil Lindberg

Året runt, dygnet runt är de beredda att starta för att värna Sveriges gränser. Det handlar om Försvarmaktens incidentberedskap med stridsflygplan, en uppgift flygvapnet har löst i mer än 70 år. Beredskapen är dynamisk och anpassas ständigt efter omvärldsläget.

Det finns alltid stridsflygplan redo att lyfta från en bas någonstans i Sverige. Incidentberedskapen, eller incidentjakten som den också kallas, löser skarpa uppgifter inom såväl jakt och attack som spaning. Detta är en viktig del i flygvapnets uppdrag för att hävda Sveriges territoriella integritet, säkerställa luftoperativ kontroll samt genomföra underrättelse-inhämtning.

När incidentberedskapens plan lyfter handlar det inte alltid om uppgifter kopplat till gränsbevakning och skydd här och nu. Det kan också vara för att identifiera och dokumentera aktiviteter i vårt närområde, till exempel militära övningar, flygplan eller fartyg. Den information och dokumentation som piloten får med sig hem är en viktig pusselbit i arbetet med att skapa en bild av situationen i vårt närområde och därigenom förståelse för läget som helhet. Med det som grund anpassar flygvapnet sin beredskap.

Händelseutvecklingen som vi ser i Europa har flygvapnet följt noga och nu har detta ytterst allvarliga inträffat i och med den ryska invasionen av Ukraina.

– Risken för ett väpnat angrepp mot Sverige är på kort sikt fortsatt låg, men vi är ständigt beredda. Vi anpassar beredskapen och ligger alltid steget före vilket ger oss handlingsfrihet att agera vid uppkomna oförutsägbara händelser. Jag känner mig trygg i att vi har en god beredskap i det svenska flygvapnet och Försvarmakten, säger flygvapenchefen generalmajor Carl-Johan Edström.

Sveriges land-, sjö- och luftrum bevakas hela tiden via en rad olika sensorer och radarstationer som finns runt om i landet. Piloterna i sin tur löser bevakningsuppgiften med hjälp av olika sensorer på flygplanen. Det kan vara radar, pilotens ögon eller spaningskapseln, som är som en stor digitalkamera med avancerade objektiver. Piloten kan också ta med sig en handkamera med hög upplösning för att fotografera direkt inifrån cockpiten.

– Det skalskydd av Sverige som flygvapnet ger, är en förutsättning för att militär verksamhet kan genomföras. Vi har under senaste perioden förstärkt vår förmåga för att bland annat kunna ge en aktuell luftlägesbild och skapa handlings-

frihet till högre chef, säger flygvapnets operationschef överste Peter Greberg.

Hämtat från: <https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2022/02/flygvapnets-incidentberedskap-ar-alltid-redo/>



"Fisken" 2006 på F 17 med JAS 39 Foto Emil Lindberg

Incidentberedskapen "Fisken"

Före 1952 skedde all luftövervakning mestadels under kontorstid. Vid dagens slut stängde man av och alla gick hem...

Den svenska fredsluftbevakningen organiserades 1952. Nedskjutningen av en DC 3:a från svenska flygvapnet den 13/6 och en Tp 47 Catalina den 16/6 1952 kom att bli startskottet för den svenska fredsluftbevakningen.

När man refererade till den tidiga svenska incidentberedskapen med luftbevakning och jaktflyg användes kodorden "Sydfisken" i södra Sverige, "Valfisken" i mellansverige och "Lappfisken" i norra Sverige.

Det finns en del mytbildning runt tillkomsten av namnen. I rapporter kallas ibland de flygföretag som observeras på radarskärmen för "fiskar", t ex "grön fisk" = NATO-företag.

Övning "Valfisken"

Kungl Maj:t beslutade efter en föredragning av ÖB den 17/6 att vissa luftbevakningsförband skulle organiseras med uppgift att övervaka luftrummet över delar av Östersjön. Ett intensivt arbete startades i flygstaben för att organisera en beredskap inom luftbevakningen.

I en PM från FS/LI med benämningen "Övning Valfisken" från den 17/6 1952 framgår omfattningen av den planerade fredsluftbevakningen över Östersjön. Radarluftbevakningen skulle upprätthållas dygnet runt med radarstationerna PJ-21 vid F 16 Uppsala, F 18 Tullinge, F 13

Bråvalla och F 17 Ronneby. En PJ-21 ur F 12 och en ER IIIb ur F 13 skulle överföras till Gotland och grupperas vid Bunge respektive Hørburgen. En ER IIIb skulle också grupperas vid Korsö Hals.

"Valfisken"

Den 16/1 1953 utgav CFV nya bestämmelser för fredsluftbevakningen och jaktberedskapen att gälla från och med 21/3 1953. Nu fastställdes att organisation och verksamhet för att konstatera och avvisa främmande flygverksamhet skulle ges benämningen "Valfisken". Verksamheten reglerades i separata skrivelser till C E 3, C Flybo O samt till C F 12 och C F 17.

"Norra och Södra Valfisken"

Från och med den 9/8 1954 ändrades benämningen på fredsluftbevakningen och jaktberedskapen till Norra och Södra Valfisken.

"Lappfisken" organiseras från och med den 1/2 1955

Från och med den 1/1 1955 organiserades även fredsluftbevakning i övre Norrland enligt CFV order.

Fiskroten

"Närvaro av det ovanliga och frånvaro av det normala" kan vara en indikator på att något är på gång. Då gäller det att veta hur det brukar vara - normalbild.

F 17 i Kallinge är en av det mest använda flygplatserna för basering av "Fiskroten". Detta med närhet till Östersjön och det område där flest kränkningar sker.



JA 37 på F 17

Foto Emil Lindberg

Summerat av Bengt A Andersson

Källor: Forsvarsmakten, Svensk Flyghistorisk förening, https://signalspaning.se/dokument_fra_dc3/arkiv_4/Fredsluftbevakning.pdf

OROLIGA TIDER 1981-82



Hkp 4 Q 99 från F 17



Foto L Lundin Den återfunna Vestfart SIN 67

Foto PES, Carl-Olof Persson

Onekligen är det just nu oroliga tider i vår närhet, i Europa och Ukraina. Likaså under perioden 1981-82.

Hektisk tid

För 40 år sedan var det också spännande tider i vår närhet. Östersjön. Fredens hav. Hösten, vintern 1981-82 var en hektisk tid för oss på helikopterdivisionen på F 17. Alla mins vi säkert U-137 som gick på grund i Gåsefjärden utanför Karlskrona. Den sannolikt kärnvapenbestyckade sovjetiska ubåten av typen Whiskyklass, som gick på grund långt inne på svenskt militärt skyddsområde. Det skedde någon gång på natten den 28 oktober 1981. På morgonen dirigerades en av våra helikoptrar till platsen för att identifiera ubåten. Den första militära enhet som var framme vid ubåten. Sedan följde tio intressanta dygn där vi utförde diverse transporter i samband med dramat. Vi höll dygnet runt beredskap för alla flygningar som förekom med anledning av incidenten. Inte minst när vi konfronterade den 17 fartyg starka sovjetiska bärgningsstyrka som lagt sig utanför vår territorialgräns.

Friden varade inte särskilt länge för oss på helikopterdivisionen, när U-137 och sovjetstyrkan väl avseglat runt den 6 november.

Vestfart SIN 67

Tisdagen 24 november var det dags igen. Då hade det över södra Östersjön blåst upp en fruktansvärd orkan. Med orkanbyar upp till 42 m/s. Våghöjden mättes upp på Ölands södra grund till 9,6 meter. Det högsta värdet som någonsin registrerats på mätstationen. Då var fiske-

trälaren Vestfart SIN 67 från Simrishamn, ute och fiskade runt Midsjöbankarna. De överraskades av orkanen och hann inte söka skydd. De fick motorproblem och kontaktade sjöräddningen. På kvällen rapporterade ett västtyskt fartyg att de siktat nödraketer i området. Vi fick startorder att gå ut och leta. Sannolikt den mest dramatiska flygning jag varit med om. Vädermässigt. Vi hittade inget.

Dagarna gick och ingen Vestfart hörde av sig. På fredagskvällen stod det klart för alla inblandade att Vestfart saknades.

Den 27:e fick vi ett spaningsområde som var oändligt stort i södra Östersjön. Vid den här tiden hade det börjat jäsa i Polen. Lesh Walesa och Solidarity var i farten i Gdansk i Polen. Läget var ganska spännande, då inte sovjeterna gillade utvecklingen i sin satellitstat Polen.

Vi gav oss ut och i ett spaningsmönster leta efter fiskebåten Vestfart. Mörker och nedsatt sikt. När vi var långt ner mot polska kusten lystes himlen upp. Va tusan var detta? Pulsan steg betydligt. Vi var inte så morska då. När vi kom närmare visade sig, att det var ett polskt oljeborrartorn. Vi hittade ingen Vestfart under natten. Men några timmar senare landade vi på F 17 Kallinge i riktigt skitväder. Snöstorm, sikt noll. Dessutom noll på bränslemätaren på ena sidan och endast några gallon kvar på den andra. Då var det lätt att hålla sig för skratt.

På lördagen den 28:e sattes spaningsviggen från F 13 in i spaningen. Då hittades Vestfart. Vi fick ånyo start för att kolla läget på Vestfart. Vid närmare besiktning visade det sig att fartyget var övergivet. Räddningsflotten saknades. Fartyget hade diverse skador ombord. Nu började spaningen efter nödställda i en gummi-flotte. Även helikoptern i Visby sattes in i sökningen. Dagarna hade gått och spaningsområdet var nu om möjligt ännu större.

Vi baserade i Visby började söka på söndagsmorgonen. På eftermiddagen fick vi order om, att på ett sovjetiskt lastfartyg hämta den upphittade livflotten. De låg då söder om Hoburgen på Gotland. Flotten var tom. Hur kunde det sovjetiska fartyget hitta den lilla livflotten i det stora Östersjön? Mycket konstigt. Efteråt förekom mängder av spekulationer om sovjeterna på något sätt varit inblandade i Vestfarts förlisning?

De omkomna var Rune Hansson 45 år, Bengt Klar 33 år, Ludvig Berthelsen 19 år, Per Öman 18 år och Jörgen Lundin 15 år.



Vid Simrishamns kyrka finns ett minnesmärke över de omkomna och aldrig hittade fiskarna från Vestfart SIN 67.
Foto J Landin



Minnesmärket innehåller namnen på de omkomna fiskarna.
Foto J Landin

Vestfart bogserades senare in till Karlskrona. Den reparerades och fortsatte som fiskefartyg.

Sovjet in i Polen

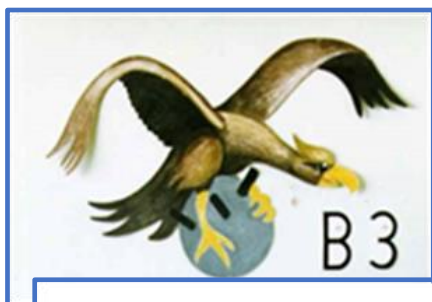
Så gick det några veckor. Men på luciadagen gick Sovjetunionen in i Polen för att återställa ordningen. Det som kom att kallas Polenkrisen 1981. Omvärlden befarade att stora flyktingströmmar skulle förekomma från Polen. Inte minst över Östersjön mot Sverige. Därför beordrades vi i 5 min beredskap dygnet runt. Isbrytaren Atle blev någon form av depåfartyg i Östersjön. Vi genomförde en del samövningar med Atle. För att inte bli överrumplade ute i Fredens Hav, kom vi fram till att vi borde vara beväpnade. Efter mycket om och men lyckades vi få flottiljchefen att inse detta. När vi flög under dessa veckor var vi beväpnade med vår m/58. Ytbärgaren hade sin AK-5. Några större flyktingströmmar blev det inte över Östersjön. Mycket kanske beroende på vädret. Det var ju full vinter på den tiden och inbjöd kanske inte till några större båtutflykter. Vi satt i 5 min beredskap ända till mitten av januari 1982. Dygnet runt.

Så nog var det oroligt på den tiden också.

Text PES, Carl-Olof Persson.

Redigerat: Jan Landin och Bengt A Andersson

B 3, Junker Ju 86 med örn med en sjömina i klorna



Teckning 1994 av Håkan Karlsson
Teckning 2021 av "Alex"

B 3B för minfällning med divisionsmärket för 2:a div, örn med mina.

Foto Gustaf Persson ur SFF - Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

Torpedflygplansflottiljen F 17 förläggs till Ramdala öster om Karlskrona med en sjöflygplats för 1:e divisionens T 2 Heinkel He 115 från F 2 Hägernäs och en landflygplats för 2:a och 3: divisionen med B 3 flygplan i samma område. Så kunde beslutet blivit. Nu blev det Bredåkra hed i Kallinge istället. 1944 sattes två divisioner upp med B 3, Junker Ju 86, på nybildade Blekinge flygflottilj F 17 som ersättning för bl a det nedlagda marinflyget på Stumholmen i Karlskrona.

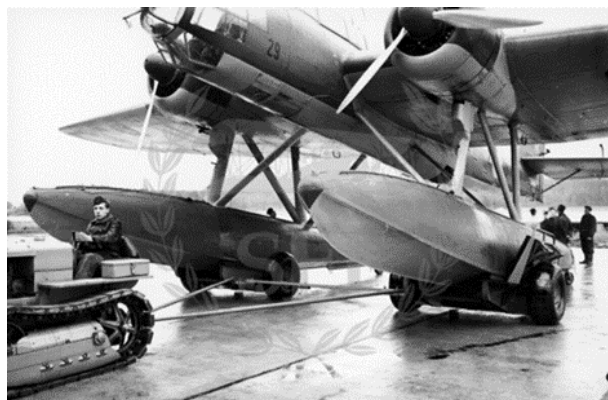
1:a div sattes inte upp då den skulle haft T 2 sjöflygplan.

2:a div sattes upp med B 3B avsedda för minfällning.

3:e div sattes upp med B 3D avsedda för torpedfällning.

F 17 1:a division

1:a divisionen sattes inte upp då den skulle haft T 2 sjöflygplan. De blev kvar på F 2 Hägernäs fram till 1952 då den sista utgick.



T2, Heinkel He 115 A-2, nr 109 bogseras upp på rampen vid F 2 Hägernäs. Det kunde varit på en ramp i Ramdala öster om Karlskrona om F 17 byggts där. Foto SFF arkiv

F 17 2:a division

2:a div skulle fälla minor och fick ett divisionsmärke, en örn, havsörn med en sjömina i klorna målat på nosens sidor.



2. divisionens symbol, en havsörn med en mina i klorna.

Teckning ur Gustaf Perssons fotoalbum via Mikael Forslund

1945 byttes flygplanens nummer till bokstavskoder och mekanikerna försåg flera av flygplanen med namn kopplade till bokstavskoden. Blå M blev ex v Marianne. B 3 fanns som huvudflygplan på F 17 mellan 1944-1947 då de ersattes av Saab T 18. Kadett Arne Holm var flygförare på F 17 och är mannen bakom emblemet med örnen med minan i klorna. Något signerat original finns inte kvar annat än en notering i hans eget album, *Divisionsemblem design A. Holm*.

”Originalen” till minörnen tillbaka på F 17



Johan Lubell, Marcus Drejstam, C F 17 Tommy Petersson och Joakim Hjorth vid överlämningen. Foto Jonas Holmberg/Försvarmakten

När Svensk Flyghistorisk förening, SFF skulle flytta sina arkiv från Östermalm till Skavsta hittade Joakim Hjorth, flygvapnets traditions-officer, en ovanlig teckning i en äldre pärm. Teckningen, som antas vara förlagan till ett 172.divisionens märke, har nu hittat hem till F 17 men än återstår några frågetecken att räta ut kring skissens proveniens.



Den överlämnade teckningen

Joakim Hjorth, som vid tidpunkten arbetade med arkiv- och biblioteksfrågor, bevakade flygvapnets intresse under SFF:s flytt när han gjorde upptäckten i arkivet.

Teckningen, föreställande en större fågel bärandes en sjömina, hittades i en av de pärmar som pilot Gustav Persson 1921-2009 skänkt till SFF. Gustav Persson började sin karriär inom flygvapnet som värnpliktig flygförare och avancerade senare till furir. På F 17 var han aktiv från 1946 då han flög B 3 i 3.divisionen. Skissen, som tros vara från 40-talet då Persson tjänstgjorde vid F 17, saknar datering och signatur men antas alltså vara originaltecknet för Qvintus Blå. Det råder dock viss osäkerhet kring vem som egentligen är konstnären bakom teckningen – om det är Gustav Persson själv eller möjligtvis någon annan. SFF Blekinge kommer att fortsätta efterforskningarna i ett försök att identifiera den rätta upphovsmannen.

Hur kan en teckning från 1940-talet vara viktig i vår moderna tid?

Örnen och minan symboliserar det mod och initiativ som företrädarna på Qvintus Blå visade under andra världskriget, det inspirerar oss att bli allt det vi kan vara i dagens osäkra omvärld. Historien ska lära oss, inte hålla oss fast, i hur vi kan bli ett bättre Flygvapen. Traditioner lever och utvecklas men i sin kärna kopplar de oss samman med kamraterna från förr, förklarade Hjorth.

SFF valde att donera teckningen till C F 17 och i början av juni överräckte Joakim Hjorth teckningen till Johan Lubell, chef 22.Flygunderhållskompaniet, Marcus Drejstam divisionschef och C F 17 Tommy Petersson. Teckningen kommer nu att förvaltas och bevaras av kompaniet som förhoppningsvis kan föra den vidare till kommande generationer. Text och bild från F 17 intranät.

Gustav Persson

Vem som ritat örnen i Gustav Perssons fotoalbum eller teckningen som överlämnats till F 17 kan ej med säkerhet dokumenteras. Det

kan vara Gustav Persson själv men originalet gjordes av Arne Holm. Vi skall alla var glada över det som Gustav Persson fotograferade på F 17 under de första åren. Hans bilder är i många fall de enda som finns från denna tid.

Min far Arne Holm och minörnen!



Arne Holm



Foto via Lena Södergren

Dottern Lena Södergren berättar "Jag är stolt över att kunna säga att det var min pappa, Arne Holm (1922-2012) som ritade minörnen som dekorerade B 3:an. Jag är inte säker på om han själv flög den, dock en hel del andra "kärror" som han kallade dem.

Jag vet att han också var stolt över den men han var en mycket blygsam man som aldrig framhöll sig själv – på både gott och ont! Han pratade ofta om sin tid i flygvapnet och då bl a om tiden på F 17 (GFSU:2) där han var stationerad 1944-1945.

Han berättade ofta och gärna om olika händelser och vi älskade att lyssna när han målande beskrev exempelvis roliga citat från kollegor som han alltid nämnde vid efternamn. Han berättade också om sorgliga saker som t e x kära kompisar/kollegor som "gick i backen".

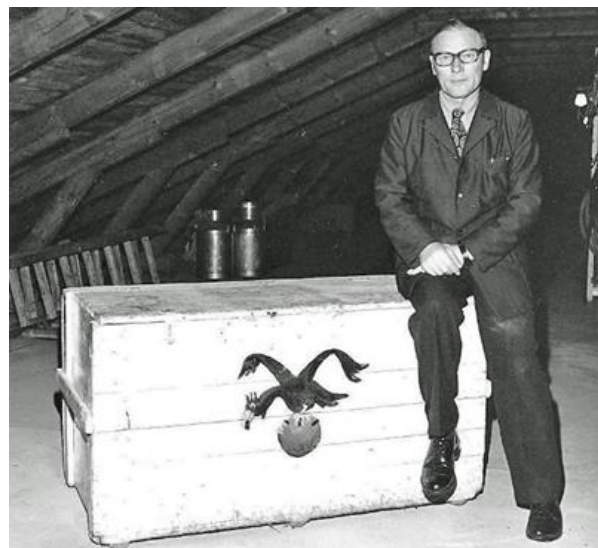
Han talade gott om F 17, hur han trivdes där trots att han egentligen inte var så förtjust i det militära, pappa var en riktig bohem. Han älskade dock att flyga och flyg var hans intresse hela livet.

Han blev ju sedan en otroligt duktig reklam-tecknare, gifte sig med mamma 1949 och fick min bror Lars samma år, jag är född 1951. Han

var också väldigt musikalisk och var med i olika körer, spelade gitarr och piano.

Det är nu exakt 10 år sedan pappa gick bort 89 år gammal i sviterna av en hjärnblödning. Jag tror att han är ute och flyger någon "kärra" ovanför molnen!"

Låda men örnenblem



Carl Boneck med låda med örnenblem. Fotograf okänd via SFF-Blekinge bildarkiv

F 17 3:e division



3:e divisionen hade Blekinge vapen med hertig-krona på sina flygplan. Arne Holm har även ritat ett signerat emblem med en B 3 med torped under buken som skulle passa här. Det har så vitt känt aldrig målats på något flygplan i 3:e divisionen. Den signerade teckningen fanns införd i tidningen Flyg nr 7 1945.

Text Bengt A Andersson

Källor: Svensk Flyghistorisk Förening, F 17 Intranät, Joakim Hjorth, Lena Södergren, Emil Lindberg, Mikael Forslund och Lennart Andersson

F17 KAMRATFÖRENING, SEKTION QVINTUS, TILLIKA F 17:s PERSONALFLYGKLUBB



SK 50 50038 SE-LDD

Foto Michael Gleffe

F 17 Kamratförening, sektion Qvintus

F 17 Kamratförening har som uppgift att vårda F 17:s historia. Som en del i detta ingår nu Qvintus som en flygande sektion hos F 17 Kamratförening, med syfte att vårda SK 50:s historia och främst dess historik som berör F 17. Detta görs bl.a. genom utställning och information i traditionsrummet samt att ge all F 17:s personal möjlighet att flyga SK 50, helt enligt CFV:s intentioner från 1992 vid bildandet av personalflygklubbarna.

Bildande av F 17 personalflygklubb Qvintus

I samband med SK 50 avveckling ur FV organisation uppstod det tankar kring att bilda personalflygklubbar för flottiljernas personal "i syfte att för anställda i FV skapa en stimulerande, meningsfull och utvecklande fritidsverksamhet med anknytning till FV".

CFV beslutade 29 juni 1989 att med stöd av förordningen SFS 1986:1111 "om militär samverkan i civil verksamhet" att underlätta tillkomsten av personalflygklubbar. Stöd till klubbarna skulle lämnas genom att CFV dels verkade för att "försälja flygplanet SK 50B till flygklubbarna, dels erbjuda flygklubbarna hangarplats, viss reservdelsförsörjning utan kostnad samt

möjlighet att inköpa bränsle och oljor till FV självkostnadspris".

För 30 år sedan, 1992-09-08, bildades F 17:s personalflygklubb och fick namnet SAFIRKLUBBEN QVINTUS. Den första styrelsen bestod av: Sten-Inge Drie (ordf), Anders Sedenberg (sekr), Sven-Bertil Lööv (kassör), Tommy Johansson (skolC), Ingemar Augustsson (tekniskC) samt ledamöterna Olle Backström och Joacim Stolt. Senare var Herbert Lindblom mångårig ordförande, både för Qvintus och F 17 Kamratförening.

För medlemskap och flygtjänst krävdes anställning, eller tidigare anställning, på F 17. CFV angav till personalflygklubbarna att stadgar skulle utformas så att "flygvapenanställdas intresse för flygning skulle tillvaratas på bästa sätt". Detta tillvaratas än idag genom att all F 17 personal kan flyga till självkostnadspris.

I Qvintus första stadgar stod följande målsättning:

- utveckla samhörigheten mellan personalkategorierna inom flottiljen och flygvapnet
- skapa goodwill för flottiljen och flygvapnet bl.a. genom deltagande i flygdagar och flygutställningar

- skapa betingelse för en meningsfull och utvecklande hobby och fritidsverksamhet till nytta för både den enskilde och flygvapnet

Efter bildandet gjorde Qvintus en formell ansökan om att få köpa 1 st SK 50B samt 1 st HKP 2. CFV beslutade i skrivelse 1992-10-06 att tilldela Qvintus 1st SK 50B, men att köp av Hkp 2 skulle utredas vidare. Det blev sedan inget köp av Hkp 2. Senare tilldelades även 1st SK 50C. Den tilldelade SK 50B förrådsställdes och det blev SK 50C som iordningställdes för flygning samt civilregistrerades med beteckningen SE-KZZ. KZZ havererade senare då den lånats ut till gästande personal från F 21.

F 17:s personal erbjöds att ta flygcertifikat och skolning skedde med flygläraren Tommy Johansson. Avtal skrevs med F 17 om att få utnyttja hangarplats i H82 samt att få köpa bensin till självkostnadspris. F 17 skulle också hjälpa till med efterfrågade tjänster t.ex kontroll av instrument. För den personal som hade civilt flygcertifikat fanns möjlighet att utnyttja Qvintus SK 50 vid tjänsteuppdrag. F 17 betalade därvid fastställt timpris för planet.

Antalet anställda på F 17 som innehar flygcertifikat, minskade succesivt under senare delen av 90-talet och för att kunna upprätthålla en fungerande verksamhet togs beslut år 2000 att även flygare utanför F 17 kunde bli medlemmar. Idag består Qvintus av 15 medlemmar, där flertalet är personer med anknytning till F 17, som anställd eller som avgången.

Civila Safirer / SK 50 hos Qvintus

Tillverk. Nr	Reg.nr	Tillverkad	Civil
91250	50038	Holland 1953	SE-LDD
91406	50091	SAAB 1960	SE-KZZ*
91408	50093	SAAB 1960	SE-KUC

* SE-KZZ haveri 2/3 1997

91408 är den sist tillverkade Safiren som såldes till svenska flygvapnet, och är under renovering av Qvintus. Tanken med 91408 är att den ska renoveras och målas som Q79 såg ut när den flögs på F17.

Safirer / SK 50 på F 17

1972 bytte flygskolan F5 i Ljungbyhed flygplantyp, från SK 50 till SK 61 Bulldog. 26/1 1973 fördelade FMV ut SK 50 till förbanden att användas som sambandsflygplan samt till flygtjänst åt flottiljens piloter som övergått till konorstjänst. Detta innebär att vi, 2023, har en **50 år gammal tradition** av att ha SK 50 på F 17. På den tiden då vi flög mycket från våra krigsbaser, så hade vi alltid med 1-2 st SK 50 för interna transporter mellan baserna och F 17. SK 50 gjorde härvid stor nytta då det alltid fanns behov att flytta materiel eller personal.

En sammanställning över de individer som tjänstgjort på F 17

Tillv. Nr	Reg. Nr	Tillverkad	F 17 kod
91247	50048 B	Holland 1953	Q73
91258	50046 B	Holland 1953	Q76
91263	50054 B	Holland 1953	Q74
91271	50062 B	Holland 1953	Q72
91272	50063 B	Holland 1953	Q73
91274	50065 B	Holland 1953	Q75
91397	50082 C	SAAB 1960	Q72/Q75
91403	50088 C	SAAB 1960	Q79

Kort historik SAAB 91 Safir / SK50

323 tillverkade i 5 versioner, 91A, 91B, 91B2, 91C, 91D. Flygvapnet beställde 1946 10 st 91A, till priset av 39.540 kr / styck. 1951 beställde flygvapnet 75 st av den uppdaterade typ B (3-sitsig) till priset av 72.160 kr / styck. Pga kapacitetsbrist hos SAAB tillverkades dessa av ett skeppsvarv i Holland, De Schelde. 1958 beställde flygvapnet 14 st av typ C (4-sitsig). Sista Safiren tillverkades 8/7 1966 och såldes till det Etiopiska flygvapnet.

Osäker framtid

Qvintus har nu erhållit besked från F 17 att inga lokaler kan erbjudas längre varför framtiden är ovisst och det ser ut som en 50-årig epok, med SK 50 på F 17, går mot sitt slut.

Vid pennan Jan-Otto Kleremark, Ordf, sektion Qvintus / F 17 personalflygklubb i F 17 Kamratförening

Det illustra sällskapet Nålstens vänner ses igen



De gamla kämparna väntar på bussen vid Tekniska museet.

Foto av vår eminente ordförande Lars Gardell

Nålstens vänner

Jag har tidigare berättat om den sjöprick som finns söder om kusten som heter Nålsten. Denna prick är ju upphovsnamnet till den illustra föreningen Nålstens vänner, som är en kamratförening för oss som flugit på flygräddningen.

Vi håller på traditionen att mötas en gång om året och den 14-15 september var det dags igen.

Denna gång var resan ställd mot Helsingör och det tekniska museum som finns där. En blåsig men solig dag samlades 17 gamla kämpar på Knutpunkten i Helsingborg för att starta resan. Det är alltid trevligt att träffa gamla kollegor och hör vad som hänt sen sist vi möttes. 17 äldre gentleman med glimten i ögat och med många minnen efter tusentals flygtimmar och massor av räddningsuppdrag i bagaget. Väl ombord på färjan så blev det en grön och två röda pölser, mycket gott.

I land i Danmark så var det dags för biljettköp och bussresa mot museet. Vid framkomst så var det fritt inträde eftersom det var yrkesvägledning för ungdomar och vi såg väl så unga ut att vi räknades in. Museet hade många intressanta saker att titta på både flyg, bil, rymd och mycket annat. Efter många timmar med rundvandring så påbörjade vi resan tillbaks och nu var det dags att ställa kosan mot Ljungbyhed och vårt gamla F 5.

På Ljungbyhed finns nu en väl fungerande hotellrörelse med restaurang. Vi inkvarterades i det hus som var gamla sjukan med nu ombyggd till hotell med fräscha rum, lite skillnad mot när man som ung flygelev låg där efter att Dr Hysing frågat om jag snutit grönt eller gult och då svarat gult, svaret blev då att jag blev inlagd en vecka för att inte smitta vidare. På kvällen avnjöt vi en mycket god middag i gamla matsalen som nu har blivit en fin restaurang med bar och sittgrupper. Nu kom vi verkligen igång med att berätta minnen för varandra. Man känner att det verkligen är betydelsefullt att få träffas på äldre dagar och känna den fina gemenskapen vi hade vi som hade förmånen att få flyga räddningshelikopter. Vi var som en stor familj där vi verkligen kände varandra väl även på tonfallet och visste vad den andre menade när han sa något under ett räddningsuppdrag. Nu kämpar vi vidare till nästa år och nytt möte med förhoppning om att alla kommer med även då.

Veteranmöten

En annan mötesplats som också var uppskattad var de veteranmöten som flottiljen anordnade två gånger om året, men som inte kunde fortsätta pga. den pandemi som rådde. Nu när pandemin är över, är vi många som gläds över att flottiljen startar upp veteranmötena igen.

Jan Landin

Minnessten över våra kamrater

Jag vill rikta ett stort tack till Fortifikationsverket som har bistått med anläggningen av ceremoniplatsen. Minnesstenen – som vi arbetat med att få plats under ett par års tid – ger oss på garnisonen möjlighet att hedra våra kamrater som av olika anledningar inte längre finns med oss, sa Tommy Petersson vid monteringen av minnesstenen den 12 januari 2022.

Minnesstenen levererades av ett lokalt stenhuggeri. Den 660 kilo tunga stenen av blekingegranit krävde ett par man och en grävmaskin för att kunna lyftas på plats.



Dåvarande flottiljchef Tommy Petersson och flottiljförvaltare Leif Bergsell

Två TP-84 skrotade, ”nya” köps från Italien

Efter flera år i förråd hos Marshall Aerospace i Cambridge England har flygplanskroppar från två TP 84, 84001 och 84003, skeppats till flyg museum i Sverige. 1965 blev 84001 den först levererad C-130 Hercules till en europeisk kund. 84001 gjorde sin sista flygning den 2 juni 2014.

Försvarsmakten har beslutat att inte uppgradera de nu gamla TP-84, C-130H utan har köpt begagnade C-130J från Italien. Utbytet planeras ske gradvis. Två flygplan planeras levereras under 2023. Planer finns att köpa ytterligare flygplan och byta ut alla de sex C-130H som är i tjänst.



C-130J från italienska flygvapnet Wikimedia foto Adrian Pingstone

Försvaret köper två radarplan av Saab för 7,3 miljarder

Försvarets materielverk har beställt två spanings- och ledningsflygplan av typen Globaleye, skriver tillverkaren Saab i ett pressmeddelande. Planet, en ombyggd variant av Bombardiens modell Global 6000, har en radar med en räckvidd på 550 kilometer och en inbyggd kommandocentral.

Beställningen går är på 7,3 miljarder kronor. Leveransen är beräknad till 2027. Tillverkningen sker bland annat i Göteborg, Linköping, Järfälla, Arboga och Luleå.

Kontraktet innehåller option om att köpa två plan till. (www.saab.com)



Foto Saab

F 17 TRADITIONSRUM

PAR, "Precision Approach Radar" PN-671



Kontrollcentralen, "kontrollen" där indikatorn var placerad



PAR indikatorn i Traditionsrummet

I traditionsrummet har vi en indikator till PAR, PN-671 precisionslandningsradar. PAR AN/TPN-12 levererad 1961 från amerikanska LFE med svensk beteckning PN-67/T. Efter akut reservdelsbrist i slutet på 1980-talet modifierades samtliga 67:or med modern elektronik och betecknades PN-671/T. Läs mer på https://www.aef.se/Marktele/Notiser/PN-67T_Notis.htm

PN-671 eller PAR var uppbyggd av i huvudsak två enheter, fältenhet och indikator. Fältenheten omfattade vridbord, antenner och en sändtagare och var placerad på flygfältet i nära anslutning till landningsbanorna.

Indikatorn var placerad i "Ronneby Kontroll" i kanslihuset och var sammankopplad med fältenheten via en max 3 km lång fjärrkabel. I PAR-funktionen presenterades höjd- och bäringsbild en gång per sekund på ett PPI med elektroniskt inlagda avståndsmärken, glidbana och grundlinje.

Avsikten med PAR var att kunna leda flygplanen genom talinformation för en säker landning i dåligt väder. Idag är PN-67 ersatt av en digitaliserad utrustning och benämns PAR-08.

PAR-skolan låg först på F 12, f o m 1979 på F 17. Först två kurser (å 5 veckor) per år, men senare 1 kurs per år. Alla militära PAR-flygledare i Sverige är utbildade på F 12 eller F 17.



Fältenhet med flygledare och tekniker från kurs 1986. Överst fr v Bertil Strand, Birger Östling och Janne Ågren, rad två David Arkman F 21, Jan-Åke Andersson F 17, rad tre Curt Nilsson F 17, Lars Gustavsson F 21.

Text Museigruppen. Foto F 17 arkiv