



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2-2023



Ur innehållet:

- Veterandagen 2023
- Draken till F 17
- Katapulter och raketstolar
- Flygtekniker Viggen
- Mot mina drömmars mål
- Radar på F 17
- Priser till svenska piloter
- Virningsteknik för kretskort



BREDÅKRABLADET

2-2023

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 36 Årgång 18.

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: Överflygning vid Veterandagen av Swedish Air Force Historic Flight, ledda av en JAS 39 Gripen från F 17 följt av AJ 37 Viggen, J 32 Lansan, J 35 Draken och J 29 Tunnan från SAFHF.

Foto FM/Jonas Holmberg

Lilla bilden: Veterandagen i Ronneby Brunns-
park 2023

Foto FM/Jonas Holmberg

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, hemsidan 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. Om du vill bli medlem kontakta styrelsen@f17kamratforening.se eller sätt in årsavgiften som "Ny medlem" enligt nedan.

Årsavgiften är 100 kr för huvudmedlem och 50 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften för huvudmedlem ingår två nr av föreningens tidning, **Bredåkrabladet**.

För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 – 1 eller Swish 123 164 36 18. Ange "Ny medlem" samt namn och adress. Årsavgiften aviseras sedan normalt med kallelsen till årsmötet.

Föreningen vill gärna ha era e-postadresser för enklare kontakt med er medlemmar!

Kontakt med föreningen sker via e-post till sekreteraren@f17kamratforening.se

Mycket välkommen i kamratkretsen!

Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Medlemmar!

När jag skriver det här tittar jag tillbaka på vad jag skrev i min ledare i Bredåkrabladet 2-2022. Situationen är snarlik. Småregnig, blåsig och ganska kylig. Precis som då, kan jag glädja mig åt att sommaren har varit bra med både sol och värme, åtminstone periodvis. Förhoppningsvis har alla haft en bra sommar.

Arbetet i traditionsrummet har fortsatt som vanligt, om än i begränsad omfattning under sommaren. Vi har haft många besök, även om problemet med inpassering till flottiljområdet kvarstår. Med den förhöjda säkerhetsnivån, lär det inte bli lättare i framtiden heller. Lite ny materiel har också tillkommit.

Intresset att delta i resor som planerats är fortfarande svagt. Tidigare har dessa resor varit mycket populära bland medlemmarna. Vad som förändrat intresset för dessa resor vet vi inte. Jag önskar att ni hör av till styrelsen, om troliga orsaker, samt även förslag på nya eventuella resmål. Styrelsen har beslutat att vi för närvarande inte planerar några flerdagsresor. Eventuellt kan vi tänka oss en endagsresa, om vi får förslag på lämpligt resmål.

Kommande verksamhet 2024 kommer till stor del präglas av flygvapnets flygdag. Som planeringen ser ut, kommer den att genomföras i mitten av augusti på F 17. För närvarande har vi inte fått några detaljer om flygdagen, mer än en förfrågan om deltagande. Jag förmodar att flottiljen önskar deltagande av många medlemmar för diverse arbetsuppgifter. Hör av er om ni önskar delta.

Just nu är det lokalbrist på F17. Flottiljen ”sväller” både vad gäller materiel och personal, inte minst en stor ökning av antalet värnpliktiga. Jag kan med viss oro se att flottiljen kan behöva våra utrymmen i framtiden. Några sådana signaler finns ännu inte från flottiljen.

På några andra förband har kamratföreningarna blivit av med sina lokaler eller tvingats till mindre.

Hur ser ni medlemmar på en situation om vi tvingas lämna flottiljområdet? Få en annan lokal i stället för traditionsrummet. Kanske någonstans ute i kommunen? Kanske ett gemensamt museum? Lättare att träffas? Mer personal för att bemanna ett museum? Frågorna kan bli många. Vi behöver era synpunkter. Skriv eller ring!

Flygvapnets konferens för ordföranden i kamratföreningarna genomfördes på F 16 3-4 oktober. Chefen F 16, Öv Pernille Undén, var värd för besöket. Många gemensamma frågor diskuterades, bla ekonomi, medlemsrekrytering, stöd från värdförbanden, mm. Skiljaktigheterna är många. Chefen LSS, Öv Niclas Magnusson, informerade om aktuella beredskaps- och utbildningsfrågor. Bland annat ny utbildning för FV-piloter. Mer info kommer senare. Förra försvarsministern och nuvarande ordförande i försvarsutskottet, Peter Hultqvist, informerade om aktuella försvarsfrågor.

Nästa årsmöte genomförs 21 mars 2024. Förhoppningsvis kan vi vara på F 17, och även ha en gemensam middag på flottiljen. Vi återkommer.

Avslutar nu med en förhoppning om ett gott slut på det här året och en

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR



Benny Hellström

Ronneby Garnison

Blekinge 231023

Inledningsvis så vill jag dela med mig av min stolthet över alla medarbetare vid förbandet och garnisonen som gjort ett fantastiskt arbete i samband med och efter den tragiska arbetsplatsolyckan den 17 augusti där soldat Hjalmar Albertsson förolyckades. Vi är långt ifrån klara men min stolthet över den personal jag ytterst ansvarar för i både med- och motgång är stor. Det ansvar som tagits för varandra och för de anhöriga visar på en förbands- samt garnisonsanda som vi ska vara väldigt rädda om och vara fantastiskt stolta över.

Två månader återstår på verksamhetsåret 2023 men det går redan nu att sammanfatta året som ett exceptionellt år på flera plan. Med ett pågående krig i Europa har Sveriges stöd till Ukraina påverkat Försvarsmakten i stor omfattning men framförallt så har det förändrade säkerhetsläget i vårt närområde medfört ett historiskt stort fokus på beredskapsuppgifter och nationella insatser. Ni läsare som arbetat på F 17, i Ronneby garnison eller på närliggande förband vet att det är något som påverkar vår verksamhet i särskilt stor omfattning med tanke på vårt strategiskt viktiga läge mot Östersjön. För vår personal på förbandet och på garnisonen innebär det att alla mer än någonsin bidrar till att lösa Försvarsmaktens huvuduppgift där vårt arbete är uppskattat, trovärdigt och i allra högsta grad relevant.

Jag vet att flera av kamratföreningens läsare är veteraner och ert tidigare samt nuvarande arbete förtjänar verkligen att lyftas fram i detta sammanhang. Jag kommer att återkomma med vårt veteranarbete men inledningsvis så vill jag rikta ett särskilt tack även för er tidigare insats! Ni är inte glömda och ni som engagerar er i vår kamratförening gör ett mycket uppskattat arbete som är viktigare än någonsin.

Året har, utöver den direkta påverkan från Rysslands anfallskrig på Ukraina, präglats av en framgångsrik och växande värnpliktsutbildning, historiskt många och stora internationella övningar men också av rekrytering samt behov av fortsatt utveckling av vår organisation. Jag kommer att göra en fördjupning i dessa områden innan jag avslutningsvis återkommer till vikten av hur vi hanterar våra veteraner och kamratföreningarnas viktiga roll i detta arbete.

Organisationsförändringar kan i många fall mötas av en trötthet men det är inte något jag upplever nu, tvärtom. Det finns en god förståelse för att vi behöver utvecklas för att förbättra vår arbetsmiljö när insatserna blir fler och beredskapen ökar, för att mer sömlöst kunna genomföra regional spridning och lösa våra uppgifter vid höjd beredskap men också för att möta ett växande ansvar samt utökade uppgifter. Det sistnämnda gäller inte minst det ökade antalet värnpliktiga men också för en kommande välkommen hemtagning av delar av specialistofficersutbildningen och officersprogrammet till Flygvapnet. F 17 kommer i närtid att ansvara för produktionen och vidmakthållandet av hela 3 bataljoner, 2 stridsflygdivisioner och därutöver ha ett ansvar för ledning i den södra flygstridsgruppen i hela 6 län. För att klara det behöver vi vara rätt organiserade samt rätt bemannade och i båda fallen så är vi på helt rätt väg och ligger på eller något före planen. En medvetenhet finns om att de kommer att ta tid men det är helt enligt plan. Det jag lyfter fram är att vi över tid ha en god arbetsmiljö, en god flyg- och verksamhetssäkerhet, en värnpliktsutbildning i absolut toppklass samt framförallt över tid vara redo att lösa vår huvuduppgift vid en snabb och oväntad säkerhetspolitisk negativ utveckling.

Värnpliktigas intresse för att fortsätta sitt engagemang på F 17 efter genomförd utbildning

är historiskt högt. Vi har under det senaste året utvecklat ett årshjul där vi kvartalsvis informerar, attraherar, rekryterar och slutligen relationshanterar våra värnpliktiga. Målet är att de på djupet ska veta vad Försvarsmakten, Flygvapnet och F 17 står för men också ingående få information om våra yrken och hur en karriär samt ett framtida liv som anställd skulle kunna se ut.



Inryckning i september 2023. Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten



Utbildning till flygbasjägare. Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten

Arbetet omfattar även information om hur det skulle vara att flytta till i Blekinge, vilka möjligheter till boende och jobb för medföljande som finns i närliggande kommuner. För många kan detta vara möjligheten att ta steget att flytta hemifrån och starta en ny fas i livet och där kan vi inte anstränga oss för mycket och framförallt så behöver vi även ge information även till föräldrar, syskon och eventuella medföljande. På den senare delen anordnade vi före sommaren en mycket uppskattad anhörigdag där hela 700 anhöriga kom för att se och uppleva hur de

värnpliktiga haft det och där vi kunde informera om vår verksamhet. I nära samverkan med Länsstyrelsen så deltog även de och kommunerna på plats för att svara på viktiga frågor om boende, möjligheterna till jobb för medföljande mm. Resultatet kan mätas i enkäter som ger oss mkt högt betyg. I det höga antalet som tog anställning som soldat efter utryckning men framförallt i antalet som gick direkt till officersutbildning vilket var hela 8 stycken vilket är historiskt högt. Jag är så stolt över er som gjort detta möjligt vilket är en laginsats från alla på garnisonen. Våra värnpliktiga känner sig sedda och blir involverade, de möts av en positiv jargong på förbandet och vet att vi arbetar aktivt med jämställdhets- och likabehandling. Att bli en del av oss ska upplevas attraktivt och hur vi tar hand om våra veteraner är en del av detta vilket jag avslutningsvis återkommer till.

Internationella övningar har under året varit både historiskt stora men också historiskt många. Det är av stor vikt att vi övar rätt för att nå de uppsatta effekter och mål samt överser en balansering som behöver genomföras över tid. Att övningsplanen förändras och justeras beror inte minst på Sveriges NATO-ansökan och situationen i närområdet vilket i år inneburit både tillkommande övningar och ändrade ambitioner. Vi har som likt tidigare år övat mycket med förband från USA, Danmark och Finland men också med många fler inom ramen för bland annat NATOs största flygövning i år, Air Defender 23, där vi deltog från F 17 med lufttankning medan övningen genomfördes i Tyskland. Den största övningen för oss var naturligtvis FMÖ23 Aurora som omfattade flygning från 4 flygbaser för F 17 och som tillika var våra värnpliktigas slutövning undantaget de värnpliktiga flygbasjägarna. De genomförde sin slutövning i Danmark inom ramen för övningen Palnatoke. På FMÖ hade vi bland annat en amerikansk helikopterskvadron specialiserade på undsättning ingående i vårt förband tillsammans med flygbasjägarna, finskt luftvärn som övade skydd av flygbas och vi var ett logistiskt nav i en omfattning som vi aldrig övat

tidigare. Vi övade upprättande och drift av flygbaser inkluderat omgruppering med betjäning av stridsflyg men också av bland annat en P-8 från US Navy som gjorde ett historiskt besök i Hagshult. Under övningen togs parallellt hela 40(!) besök emot, bland annat från ÖB, FVC, Kronprinsessan men också av mkt nationell och internationell media. FMÖ23 och hela övningsåret är något vi ska vara särskilt stolta över.



Den internationella övningen Arctic Challenge Exercise 2023, eller ACE 23 genomfördes i juni på olika platser i Sverige, Norge och Finland. Totalt deltog ca 120 flygplan och drygt 2700 personer från 14 olika länder i övningen vilket gör ACE till en av de största flygövningarna i Europa i år. Foto Jonas Holmberg/Försvarmakten

De internationella övningarna 2023 var bland annat Snow Angel, Yoda, Palnatoke, Aurora, Arctic Challenge Exercise, Air Defender, Vanguard Rescue, Ruska och Toxic Trip.



Ställföreträdande plutonchef Rickard på plats vid Pirkkala Air Base i Finland under övningen Ruska. Foto Kevin Mikael Lund/Försvarmakten

F 17 har löpande informerat om övningarna via sociala medier men kommer att berätta mer

ingående i samband med Veterandagen 2024, något jag återkommer till i avslutningen.



Flottiljchef Anders Jönsson överlämnar C F 17 coin till överstelöjtnant Petri Landkammer för det varma välkomnande han och F 17 personal mottog vid anländandet vid Pirkkala Airbase. Foto Tiina Koivisto/Finnish Airforce

Tillväxt är ett uttryck som används flitigt när Försvarmaktens nuläge och framtid diskuteras inför försvarsberedningens arbete inför kommande försvarsbeslut. Den exakta definitionen är egentligen ”skillnad i BNP mellan två givna tillfällen” men det som avses är naturligtvis att vi ska kunna mer och blir fler, en stor skillnad jämfört med mina första 30 år i Flygvapnet. För F 17 konkret så innebär det en större och mer robust basorganisation med nya större delar i krigsförbandet där värnpliktiga återigen spelar en viktig roll. Tillväxten i antalet värnpliktiga som utbildas på F 17 är därför stadig och 2023 ryckte exempelvis 30 fler in jämfört med förra året vilket F 17 löst genom att organisera ytterligare en GU-pluton vilket innebär att vi nu utbildar 5 plutoner med bibehållet hög kvalitet. Totalt så ryckte 180 värnpliktiga in i år vilket de närmaste åren kommer att öka med ytterligare drygt 100. Därutöver utbildar vi fortsatt till Helikopterflottiljen och i nuläget är måltalen 280 + 20 plus ett överintag på 10%. Min uppfattning är att detta kommer att öka ytterligare då den politiska ambitionen tycks vara att utöka antalet värnpliktiga från 8000 till 10 000 vilket dock inte är fördelat ännu. Varför så mycket text om detta och inte om teknik? Jag ser detta som framgångsfaktorn för oss att klara att leverera på kommande försvarsbeslut och för att öka vår utbildningskapacitet med bibehållen hög

kvalitet. Här levererar vi fantastiskt bra genom att vara kloka, duktiga på att planera, göra kvalitativa riskanalyser och framförallt se våra värnpliktiga som potentiella framtida arbetskollegor. Ni som har släkt och vänner vars ungdomar ska rycka in ska känna er trygga om de utbildas på F 17 och de som rycker in ska känna sig utvalda. I nuläget är det fler som vill göra värnplikten än de 5-6 % av aktuell åldersskull som ges möjlighet. Av dessa är det enbart 12% som genomför värnplikten i Flygvapnet och av alla flygvapenvärnpliktiga är det endast 25% som genomför värnplikten på F 17.



Ställföreträdande flygvapenchef Tommy Petersson på besök i september Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten

Avslutningsvis så vill jag ge min syn på vårt veteranarbete och kamratföreningarnas roll. Grunden för veteranarbetet går att finna i IMI-lagen från 2011 som tar en utgångspunkt i våra större internationella insatser som vi känner igen dem från Bosnien, Kosovo, Afghanistan och senast i Mali. Vi har många medarbetare som deltagit där och som blir både sedda samt omhändertagna på ett kvalitativt och bra sätt. Det jag saknat är motsvarande arbete för våra nationella veteraner som löst uppgifter inom ramen för incidentberedskapen och spaningen under samma period. Även möjligheten att uppmärksamma de som under året genomfört mycket värdefulla insatser genom bland annat räddningsinsatsen i Turkiet, evakueringsoperationen ur Sudan och det i skrivande stund pågående stödet till UD mot ambassaderna i Israel och Jordanien. För att omhänderta detta utvecklar vi på F 17 nu en egen veteranstrategi. Det första beslutet jag fattat är att F 17 årligen

kommer att arrangera en Veterandag och inte som tidigare växelvis med Marinbasen.



Veterandagen 2023 i Ronneby Brunnspark. Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten

Behovet finns årligen där kamratföreningarna kommer att bli särskilt inbjudna till föredrag innan själva ceremonin. I år hade vi föredrag för kamratföreningarna om just insatserna i Turkiet och Sudan och nästa år kommer vi att föredra nya spännande ämnen, bland annat vilka övningar vi deltagit i och vad de omfattat. Därutöver så ställer vi gärna upp och kommer ut och föreläser när kamratföreningarna önskar. I Flygvapnet har vi ett särskilt ansvar för kamratföreningarna F 5, F 10, nybildade F 12 och naturligtvis F 17 Kamratförening. Att stödja ert arbete är en viktig och prioriterad uppgift för F 17 där jag ser fram emot att utveckla och fördjupa samarbetet tillsammans. F 17 har uppdraget att arrangera Försvarsmaktens och Flygvapnets huvudflygdag i augusti 2024 vilket är ett bra första måldatum för oss att sätta upp gemensamma mål emot. Vi ser gärna att ni växer som föreningar och i samverkan stöttar oss för att möta det stora intresse som vi tillsammans upplever nu.

Sammanfattningsvis står F 17 med sin personal, sin organisation och sina metoder på en stabil grund inför den resterande delen av 2023. Vi fortsätter arbeta fokuserat och engagerat tillsammans för att vara väl rustade inför ett spännande 2024.

Anders Jönsson

C F 17

Veterandagen 2023



Inledning av Veterandagen i Ronneby Brunnspark

På Veterandagen den 29 maj hyllade flygvapnet tillsammans med marinen sina veteraner med en lokal veterandagsceremoni i Ronneby Brunnspark. Dagen förgylldes med en veterandagsöverflygning av Swedish Air Force Historic Flight.



Överflygning av SAFHF ledd av en JAS 39 från F 17

Veterandagsceremoni genomfördes i Brunnsparken med överflygning, tal, kransnedläggning och jetongutdelning.

Under årets högtidlighållande genomförde Försvarsmakten ett särskilt uppmärksammande av de veteraner som tjänstgjort vid

UNIFIL (United Nations Interim Force In Lebanon) under åren 1978–2007.



Jetongutdelning



Veterandagen är öppen för alla. Utlandsveteraner, anhöriga och allmänheten var välkomna.

Vi gör det efter den bästa möjliga inledningen med en överflygning av Swedish Air Force Historic Flight, ledda av ryggraden i vårt luftförsvaret, en JAS 39 Gripen från F 17, sade flottiljchef Anders Jönsson i sitt tal under ceremonin.



Flottiljchef Anders Jönsson

Före överflygningen i Brunnsparken passerade formationen även veteranmonumenten i Karlskrona, Kalmar och Växjö. Tidigare under dagen fick även de nedlagda flygvapenförbanden, F 14 i Halmstad, F 10 i Ängelholm och F 5 i Ljungbyhed en överflygning i syfte att visa vår uppskattning till veteraner och tidigare anställda.



Kransnedläggning vid veteranmonumentet

Från Kamratföreningen medverkade Benny Hellström och Ulf Alderlöf som stod vid föreningens fana.

Tal hölls av flottiljchef Anders Jönsson, landshövding Ulrika Mässon, Ingela Lind, Veteranförbundet och Vice ordförande kommunfullmäktige Ronneby kommun, Bengt Johansson.

Tidigare på dagen hölls genomgångar gällande Försvarsmaktens och F 17 deltagande i arbetet i det jordbävningsdrabbade Turkiet och vid evakuering av personal från Somalia.

Sveriges Veteran Förbund

Som medlem i SVF kan du nominera den person som anses vara förtjänt att tilldelas vår finaste utmärkelse Årets veteran.

29 maj 2003 utlyste FN "International Day of United Nations Peacekeepers" för första gången.

Denna dag valdes eftersom FN:s första fredsbevarande insats UNTSO (United Nations Truce Supervision Organization) bildades den dagen 1948 för att övervaka vapenvilan efter FN:s första fredsbevarande uppdrag i det arabisk-israeliska kriget 1948.

1956 skickades Sveriges första FN-styrka ut och sedan dess har cirka 80 000 svenska civila och militära personer utfört fredsbevarande uppdrag på mandat av Sveriges riksdag.

Sveriges Veteranförbund utser varje år en svensk fredsbevarare till "Årets veteran" (tidigare "Peacekeeper of the Year"). Utmärkelsen Årets veteran och medaljen i guld tilldelas sedan 2005 en person som har gjort mer än vad tjänsten normalt kräver genom att gagna svenskar i internationell tjänst eller på andra sätt främja fredsförhållanden på global nivå.

Till 2023 års Veteran har utsetts Kim Svensson.

Summering Bengt A Andersson

Foto Jonas Holmberg/Försvarsmakten
Källor: Försvarsmakten, F 17 Jonas Holmberg och SVF
<https://www.facebook.com/Blekingeflygflottilj/>

Den 2 april 1973 anlände de första J 35F Draken till F 17, från F 3 Malmen som skulle läggas ner.



J 35F Draken 17-02

Foto Sven Stridsberg

I april 2023 var det 50 år sedan de första J 35F Draken anlände till F 17. De kom från F 3 Malmen som skulle läggas ner. Draken-eran vid F 17 pågick till 27 november 1981, med endast ett haveri under perioden, buklandning på bana.

J 35 Draken till F 17

Beställningarna av AJ 37 Viggen innebar en reducering av flygplan i attackeskadern och med det i förlängningen en reducering av antalet attackflottiljer från fyra till tre.

Ur en operativ synpunkt och förbandsproduktionsskäl föreslogs att omlokalisera en jaktdivision från F 3 till F 12 i Kalmar. F 12 var vid denna tidpunkt den enda jaktflottiljen som endast hade två jaktdivisioner.

Nu blev det inte så och jaktdivisionen överfördes till F 17. Jaktdivisionen kom att utgöra stommen i den omskolning flottiljen gjorde till J 35F-systemet då flottiljen omorganiserades från attack till jakt.

Den 1 april 1973 överfördes den kvarvarande jaktdivision vid F 3 till F 17. Den 1 januari 1974 tillkom även jaktflygplan från upplösta jaktflygdivisionen Rudolf Gul från Södertörns flygflottilj, F 18. Genom att flottiljen tillfördes en jaktdivision, blev den en blandflottilj och

bestod av två jaktdivisioner och en attackdivision.

Med omorganisation från attack till jakt utgick flottiljen ur Första flygeskadern. Den kvarvarande attackflygdivisionen upplöstes i december 1975.

Avveckling av F 11 och F 12 kom i hög grad att både beröra och påverka F 17. Från F 11 överfördes under 1978 en spaningsdivision. Vid F 11 hade divisionen varit beväpnad med S 35 Draken men vid F 17 beväpnades den istället med SF 37/SH 37 Viggen. Spaningsdivisionen blev därmed först vid flottiljen att beväpnas med Viggen.

F 13 i Norrköping blev 1980 första flottilj att beväpnas med jaktversionen av Viggen när JA 37 Viggen började komma ut på förband. 1981 stod F 17 på tur och jaktdivisionen Qvintus Röd omskolades från J 35 Draken till JA 37 Viggen.

Bengt A Andersson

J 35F Draken kommer till F 17 och jaktflygepoken inleds

Klippt ur artikel av Christer Bergfors i Bredåkrabladet 1-2009 som i sin helhet kan läsas på <http://www.f17kamratforening.se/index.htm/files/bredakrabladet%20nr%201%202009.pdf>

Vid F 17 ombeväpning till jaktflottilj kom flertalet av ca 35 flygplan J 35 från nedlagda F 3 men även F 1, F 12 och F 13 bidrog med flygplan till de nyuppsatta jaktdivisionerna och omskolade kompanierna.

Högtidligt mottagande vid landning

Den 2 april 1973 eskorterades den första gruppen J 35 av en grupp A 32 in över F 17 och togs emot av dåvarande CF 17, Öv C-O Larsson. Gruppen från F3 leddes av Mj Kjell "Vicke" Wikström, bakom och tätt anslutna låg Fredrik Bjurström, Åke Lindqvist och Carl-Seved Englund/Tigerhielm. Som en liten episod i detta sammanhang kan nämnas att reservflygplanet som flögs av Björn Rasmusson lyckades slingra sig in och landa före gruppen och vinkades följaktligen in till hedersplatsen. En viss förvirring uppstod vid hedersmottagandet innan flottiljchefen kunde äntra rätt flygplan och hälsa Wikström välkommen.



CF 17, Öv C-O Larsson tar emot de först landande från F 3. Fr h Carl-Seved Englund, B-G Svensson, Kjell Palm och Kjell Johnsson.

Sedan följde sedvanlig uppställning och högtidligt mottagande och välkomnande. Förutom nämnda herrar bestod första kontingenten av B-G Svensson, Kjell Palm, "Jonte" Johnsson

och "Dabban" Dahlberg. Detta rutinerade garde följdes av en "hop yngre gentlemän" som Vanje Brännström, Bengt Ek, Gilbert Hägg, Ronnie Larsen och Stefan Örtqvist.

Qvintus Blå, 2.division F 17 kom att bli deras hemvist under några månader tills Qvintus Röd, 1.division organiserades och personalen fördelades divisionerna emellan under sensommaren

Tillskott av piloter från Södertörn

Senare, i början av sommaren 1973 kom ytterligare ett gäng jaktflygare, denna gång från Södertörns flygflottilj, F 18. Dessa var Uffe Hansson/Lyhagen, Christer Bergfors, Roland Larsson, Björn Lundqvist, "Li11- Uffe" Hansson och den eviga fältflygaren Charlie "Lill-Calle" Carlsson.

F 18-gängets tid på Blekinge flygflottilj började med en omskolning från system 35B/D till den modernare och tyngre 35F.

När omskolning började sensommaren -73 sattes också 1. division, Qvintus Röd upp. Divisionschef under omskolningen var Wikström med Torgny Holmberg som ställforeträdande, som vid denna tidpunkt hade långtat hem till Blekinge.

Någon simulator hade vi inte vid denna tid på flottiljen utan vi hänvisades till F 13 och senare till F 12. 35-simulatorn på F 17 kom igång i november månad 1974. Transporterna till och från F 13 och F 12 skedde i huvudsak med Sk 50, vilket kunde vara ett äventyr i sig när vi trängde oss fram i nästan vilket väder som helst. Under en kraftig höststorm med mycket kraftiga sydvästliga vindar, kändes det nästan som vi stod still i motvinden hem från Kalmar. Landningen med 80-90 km/h rak motvind upplevdes nästan som att landa stillastående.

Chef på Qvintus Blå var nu Åke "Linkan" Lindqvist med krigsuppgift att försvara Väst-sverige, utifrån sin huvudbasering på Säve med alla västgötabasera som reservflygplatser. Qvintus Röd var under denna tid utbildnings-

division, för senare krigsbaserings på Hultsfredbasen.



Qvintus Röd. Omskolning av före detta F 18 piloter. I sitsen, Divch Kjell Wikström, sedan medurs fr kl 12 Ulf Hansson/Lyhagen, "Lill-Uffe" Hansson, Roland Larsson, Carl-Seved Englund, "Lill-Calle" Carlsson, B-G Svensson, Björn Lundqvist, Christer Bergfors och Ronnie Larsen.

Efter cirka ett år blandas personalkorten om, då F 17 skulle ta emot sin första kull elever, GFSU för jaktutbildning. Wikström lämnade för FN tjänst i Främre orienten och Jonny Kallur tog över som divisionschef.

F 17 får GFSU J 35F

En lång GFSU-period påbörjades hösten 1974 med eleverna Lars Olofsson, Kurt "Fido" Johansson, Torbjörn Allvin, Lars "Jhn" Johansson, Anders Borgvall och Bertil Rydstrand. Om jag inte minns helt fel så tog den över två år att genomföra. Detta på grund av ett antal tekniska flygförbud samt långa perioder av för elvflygning dåligt väder.

J35 var inte så lätt att handskas med i låga farter och krävde rätt höga påslag på minima för landning.

När vi skriver hösten 1976 tog jag över som divisionschef på Qvintus B1A, då Uffe Hansson lämnade F 17 för MHS. Lindqvist hade ett år

tidigare lämnat för TU JA 37, taktisk utprovning på F 13.

Under den period som nu följde ville inte flottiljchefen Öv Eric Spångberg godkänna någon av de regementsofficerare som fanns att tillgå för befattning som Stf divch. Lösningen blev att Kjell Palm skulle få axla denna mantel.



Övre frv Larsson, Gullbrand, Gustafsson, Hägg och Palm. Mellan frv Larsen, Gardell, Tillhagen och Olofsson. Nedre frv Sandell, Kleremark, Allvin, Johnsson och i sitsen Bergfors.

Ett stort motstånd fanns i den gamla officerskadem, mot att en fältflygare skulle inneha en officers tjänst. Jag tror att Kjell fick 5 kr per dag för detta, efter en ordentlig administrativ och byråkratisk "holmgång".

Taktikutveckling och flygsäkerhet

Här började vi nu på Qvintus B1A att taktikutveckla jaktförsvaret mot en mera reell hotbild. Fientligt flyg kunde anfalla i vågor och komma i mycket stora grupperingar. Vi mobiliserade de flesta divisionerna söder Mälaren för övning och utvärdering. För detta var vi tvungna att få ett godkännande om avsteg från gällande OSF bestämmelser om max antal planerade flygplan i en luftstrid, vilket vi alltså fick.

Vi lade också grunden för ett helt annat sätt och tänka vad gäller utbildning av våra nya yngre jaktpiloter. För att få ett nytt och säkrare flygsäkerhetsmedvetande, fick varje äldre pilot planera och leda flygtjänsten för en vecka åt ingen och därmed också ta ansvar för att minimera kända risker i jaktstrid och annat.

ÖB kontrollerar beredskapen

En liten men dock udda historia från denna period var, att ÖB gjorde en beredskaps-kontroll. Klockan 24.00 gick larmet. En och en halv timme senare var 8 flygplan på väg mot Västergötland med order att landa på Rådabasen. Basen var inte riktig redo när vi kom fram utan vi låg och cirklade i cirka 20 minuter innan brandbilarna var på plats och vi fick klartecken att landa. Jag låg först och med ungefär en km kvar till landning slocknade hela basen. Beck svart! Pådrag, upp i natten igen och som vanligt när det gällde Draken var det bränslebrist. Närmaste flygbas söder Lidköping tändes upp och eftersom hela divisionen hade ont om bensin var det bara att landa rakt fram, utan vare sig brand- eller räddningstjänst.

På basen fanns inte en levande varelse, bastropen ju var på "fel" flygbas. Så i nattens mörker tråcklade vi, 8 flygplan, in oss i ett framom, parkeringsplatser vid ban-ändan, med hjälp av flygplanens egna strålkastare. Här satt vi nu i nattens mörker på var sin vinge och bevakade våra flygplan. Samtidigt med gryningsljuset kom basfolket och bevakningen.

Två 35-divisioner blir en division, Q Röd

1978 slogs de två jaktdivisionerna samman till en, då det beslutats att en spaningsdivision S 37 skulle få sin hemvist i Kallinge. Helt plötslig var vi en jaktdivision med 20-talet fullt krigsplaceringsbara piloter, till och med de som var krigsplacerade som adjutanter och sambandsförrare var fullt kapabla 35-piloter. Ett jämförelsevis behagligt problem som kom att kräva en hel del personalplanering innan normalläget återstälts.

Under denna tid vidareutvecklade vi jakttaktiken mot stora förband, samtidigt som vi fullföljde den delegerade ledarskaps- och flygsäkerhetsfilosofin som vi tidigare grundlagt.

Hög flygsäkerhet under hela 35-epoken

Jag kan lugnt säga att vårt sätt att arbeta och leda flygtjänsten, medförde att vi inte hade ett enda haveri under J 35 tiden på F 17. Vi hade

mycket mogna och ansvarstagande piloter. Tillbud fanns det naturligtvis och det ligger i sakens natur med en så komplicerad teknisk materiel.

Själv tappade jag ett av huvudhjulen i starten och vid en kontrollflygning efter en större teknisk översyn fick jag brand i flygplanet på grund av att en flamhållare brustit. Men allt löste sig till det bästa. Enda större skadan efter enhjulslandning blev ett rejält jack i den då ny



Q Röd inför sista flygningen med J 35F. I sitsen Divch Christer Bergfors, sedan medurs Lars Gardell, Bertil Kersmark, Torbjörn Alvin, Kjell Palm, Otto Kleremark, Björn Lundqvist, Kurt "Fido" Johansson, Anders Borgvall och Ronnie Larsen

Det absolut viktigaste som skedde under 35-epoken på F17 var, att vi ledde den taktikutveckling som skedde i Flygvapnet och som kom att ligga till grund för alla de stora försvarsmaktövningarna under 80-talet.

Vi skall dessutom inte glömma att allt detta gjordes i sju år utan ett enda haveri. Tala om skickliga och omdömesgilla jaktförare.

Klippt ur artikel av Christer Bergfors i Bredåkrabladet 1-2009.

Redigerat Bengt A Andersson

Bilder: F 17 arkiv



Foto från vpl Karl-Erik Johansson 1976-77.

- Fältflygare Torbjörn Allvin
- Överlämning av flygplan
- Lt Bernt Dahlgren, Lt Christer Persson
- Lt Hans Gustavsson

-Fältflygare Stefan Örtqvist och fältflygare Lars Johansson.

-Kontroll, utrymme för bromskärm

-Lt Ingmar Falkstad, fältflygare Björn Rasmusson och fältflygare Kjell Jonsson



Återblick på några händelser under min "Draken" tid!



J 35F 17-04 med övningsmärkning Foto LG Soldeus

Efter att ha gjort teori och simulatorutbildning på flygplanet i början på 1976 skulle inflygning på typen genomföras i olika steg:

Första passet på typen gjordes i SK 35 från Uppsala med en kurskompis som lärare, "Greven".

Allt gick bra och kändes som att åka i en raket, planet var utan last så det var lätt!

När EK flygning skulle genomföras tyckte flygchefen "LIBAS" att jag som ålderman skulle göra detta först av oss tre som om-skolades. Det var lite nervöst att sätta sig i sitsen ensam utan någons stöd, men allt kändes jättebra och passet gick som smort!

Vid en flygning med tung last var jag tvungen att på ca 1000m avbryta på grund av att jag inte kunde tryckutjämna, så det var bara att återvända och landa med nästan full tank och hängd last, det var verkligen flygning/landning med tung last!

Efter detta så fortgick utbildningen planenligt med TIS o GFSU:Ä och man växte in i flygplanet, det var en underbar känsla varje gång man flög!

Vid ett tillfälle så genomfördes en övning "KARL", då skulle jag tillsammans med Björn Lundqvist ombasera till fält Lidköping med rote. Efter en SRE inflygning i ganska dåligt väder fick jag göra ett omdrag och landa med låghöjdsvarv. Efter inkörning till "Framom" möttes vi av C E1 General Olsson som frågade

vår uppgift och vem som var chef för roten, det var Björn men han var yngst och jag var äldst, han fick inte ihop det först men efter förklaring att han var FFSU och jag GFSU:Ä, då föll allt på plats. En nyttig erfarenhet rikare!



Startbil 954 bogserar J 35F

Foto F 17 arkiv

Vid en övning med basering Kosta, mörker fick jag start mot okänt i Hanöbukten, låg höjd, nu gällde det att vara på hugget! Efter ett antal försök att hitta målet fick jag avbryta och landade på Sjöbobasen, klargöring, anmäla sig klar i högsta och invänta startorder. Fick detta med angivande okänt i Hanöbukten på låg höjd igen, letade och letade men på denna höjden var inte radarn så bra, mycket markekon! Återvända till Kosta, var som att landa i en kolsäck på smal bana, men allt gick bra, inkörning i framom kuperade motorn och strax efter anmälde teknikern att det brann i flygplanet. Snabbt ut ur sitsen, det visade sig att det var batteriet som kokade, det var vanligt om man hade för lång tid på marken med motorn igång. Då Brand och Räddning tillkallats behövde de inte ingripa, men två av fordonen stötte ihop då de kom fram till framom, inga stora skador!

Detta var lite av det som jag upplevde som 35-Pilot, finns mycket mer att berätta men det blir för mycket text, ett underbart flygplan att flyga, trivdes som fisken i vattnet varje gång jag flög!

Nedtecknat av:



Ulf Alderlöf

KATAPULTSTOL – RAKETSTOL



Raketstol från Martin-Baker i JAS 39 Gripen

Foto Saab AB/Per Kustvik

Saab 21 med sin skjutande propeller blev 1943 ett av världens första serietillverkade flygplan med katapultstol som standard. Det allra första serieflygplanet var Heinkel He 219 som flög första gången 1942. Första patentet innehas av brittiska Martin-Baker. Idag finns fyra tillverkare av katapult/raketstolar, Martin-Baker i England, Collins i USA, Zvezda i Ryssland och AVIC/CATIC i Kina.

Katapultstol

En katapultstol är en äldre typ av räddningsanordning i militära flygplan. Katapultstolen drevs av en krutladdning vilket gav en mycket hård acceleration vid utskjutning. Prestandan krävde en minimihöjd för att fungera säkert och ge tid för en fallskärm att veckla ut sig.

Första utskjutningen

Den 13 januari 1942 slutar Luftwaffepiloten Helmut Schencks jetplan, en prototyp av Heinkel He 280, plötsligt att fungera på 2 400 meters höjd. Han drar i handtaget vid sidan av sitt säte och katapulterar sig in i historieböckerna. I ett kraftigt snöoväder frös planets roder och han kunde inte styra flygplanet.

Lyckligtvis för Schenck hade det tyska flygvapnet några år tidigare börjat experimentera med att installera katapultstolar i de nya jetflygplanen.

Nytt originellt jaktplan med katapultstol

På våren 1941 presenterade Saab ett förslag till nytt jaktflygplan, Saab 21. Projektledare var Frid Wänström. Många häpnade över planets utformning. Motor och propeller var placerade bakom föraren. Stjärtpartiet var uppbyggt av två bommar och dessutom hade planet en annan spektakulär nyhet, noshjul.

Frågan alla ställde sig var hur piloten skulle kunna lämna planet vid en nödsituation utan att

trasas sönder av propellern. Saabs ingenjörer hade övervägt olika alternativ. Bland annat diskuterade man att skjuta bort propellern eller till och med hela motorn. Men lösningen blev något helt annat. Man konstruerade istället en av världens första katapultstolar och Saab 21 blev världens första serietillverkade flygplan med katapultstol som standard.

En krutladdning för en katapultstol togs 1943 fram av Bofors. Stolen testades första gången i luften den 27 februari 1944 genom en utskjutning från baksits i en B 17.



Foto Svensk Flyghistorisk
Förenings bildarkiv, SFF
arkiv

Utskjutning ur en B 17

Den första skarpa utskjutningen gjorde Lt. Bengt Johansson/Järkenstedt den 29 juli 1946 efter en kollision mellan hans J 21 och en J 22.

Egna katapultstolar

Saab konstruerade sedan själva sina katapultstolar fram till och med flygplan 37. Från JAS 39 Gripen har en raketstol från Martin-Baker använts.

Från katapultstol till raketstol

Vid en utskjutning pressas kroppen och ryggraden samman och skador kan ske på ryggraden. Kraven ökade och önskemålet att kunna skjuta ut sig från markhöjd tillkom. Kanonen kompletterades därför med en raket och raketstolen infördes i Drakens senare versioner, D, E och F. Provskjutningar skedde från baksits på flygplan 32 Lansen. Raketstolen har utvecklats vidare och fungerar även om flygplanet står stilla på marken. Raketstolens första steg är en eller flera krutladdningar som startar utskjutningen. En raketstol har samma acceleration i startskedet då där finns en stolkanon som i

katapultstolarna. Därefter tar raketdriften över och ger de bättre prestanda som önskas dessutom en betydligt mjukare acceleration, vilket är skonsammare för ryggraden. Subjektivt märker dock piloten inte någon skillnad i belastning mellan de två systemen.

Saab stol typ 1 för J 21, B 18 och Lilldraken



Katapultstol till J 21R under prov på F 10 SFF-arkiv

Utvecklingsarbetet av en katapultstol startade för J 21 som hade motor och propeller bakom föraren. Detta krävde en katapultstol för utskjutning så piloten inte skulle hamna i propellern. Utvecklingsarbetet startade med en patenterad idé redan 1939. Drivsystemet bestod av två parallella kanoner som trycksattes av en krutladdning från en gemensam tryckkammare. Stolen användes även i B 18 och Lilldraken.



Katapultstol i Saab B 18B.

SFF arkiv

Saab stol typ 2 för J 29 Tunnan

Stol typ 2 lutades 30 grader och nyheter var ryggfallskärm samt en nödpacke med livbåt under flygföraren.

Saab stol typ 3 för A 32 Lansen

Typ 3 utvecklades för flygplan 32 som hade två stolar i tandem under en gemensam huv.

Stol typ 4 för J 35 Draken

För Draken utvecklades stol typ 4 med stegvis omställbar sits och sidoplacerade utskjutningshandtag. Benfixering utvecklades och infördes.

Stol typ 4B för J 35D Draken

Viktiga principbeslut togs gällande utveckling av det svenska räddningssystemet och förbättringar av stol typ 4. En patenterad stoloraketmotor och stabiliseringskärm infördes.

Stol typ 5 för SK 60

Nyheten var elektrisk omställbar sittbalja. Två katapultstolar placerades sida vid sida i kabinen.

Stol typ 6 för fpl 37 Viggen

Stolen i 37 Viggen utvecklades ur stol 4B och har elektrisk omställbar sitsbalja och kraschdämpningsanordning. Stolen lutar 17 grader.



Katapultstol till fpl 37 Viggen med en pilot.
Saabfoto Jan-Olof Petterson via SFF arkiv

Raketstol generation 2 och 3 för JA 37

Vid införande av JA 37 modifierades stol 6 till generation 2. Det innebar ny stolpatron, förbättrad raketmotor, fotsidostöd och effektivare benfixering. Kraven på zero-zero dvs

utskjutning från ett stillastående flygplan krävde ytterligare förbättringar som infördes i generation 3.



Provskjutning med docka från bil av andra generationens raketstol till Viggen Saabfoto vis SFF arkiv



Provskjutning med docka från bil av andra generationens raketstol till Viggen. Saabfoto via SFF arkiv

Stol typ M-B Mk.S10LS för JAS 39 Gripen

Beslut togs i början av 1980-talet att Saab inte skulle utveckla någon ny raketstol till JAS projektet. En raketstol inköptes från Martin-Baker i England som är den ledande tillverkaren i världen.

Raketstol med noll-noll-prestanda

Gripens stol är en stol med noll-noll prestanda vilket innebär att det går att skjuta ut sig på marken, på 0 meters höjd och vid 0 km per timme. Stolen skjuts upp 50 meter innan skärmen vecklar ut sig ut.

Nödhandtaget sitter mellan benen på piloten. En krutladdning skjuter ut stolen under 0,2 sekunder. Raketerna tänds när stolen kommit ut ur cockpit. En ny liten krutladdning löser ut en liten fallskärm som stabiliserar stolen. Den lilla skärmen drar även ut den stora fallskärmen samtidigt som piloten frigörs från stolen. En halv sekund efter att ha dragit i nödhandtaget är piloten långt utanför flygplanet.



Provskjutning av M-B stol mk10 i Gripen M-B

Dagens tillverkare

Martin-Baker är den största tillverkaren i västvärlden och har även levererat till USA. Collins i USA är den andra tillverkaren men mycket mindre. Collins har nyligen fått nya order för ersättning av många M-B stolar i amerikanska flygplan. NPP Zvezda i Ryssland tillverkar en serie raketstolar av typ K-36 som finns bl annat i Su-25, Su-27, Mig 29, Su 30 och Su-57. I Kina finns AVIC, Aviation Industry Corporation.

Martin-Baker



Martin-Baker Aircraft tillverkar kraschsäkra flygplansstolar och stolar för utskjutning. De är pionjär inom design och tillverkning av katapultstolar/raketstolar och har från starten levererat över 70 000 stolar till 93 olika flygvapen. Företagets huvudkontor ligger i Higher Denham, Buckinghamshire, UK.

Martin-Baker startade som Martin Aircraft Works 1929 av Sir James Martin och konstruerade och tillverkade flygplan. Företaget bytte senare namn till Martin-Baker Aircraft Company Ltd. där katapultstolar blev företagets fokus, med de första utskjutningstesterna 1946 och det första räddade livet 1949.

Martin-Baker EJECTION TIE CLUB

Martin-Baker driver en exklusiv klubb som förenar alla piloter vars liv de har hjälpt till att rädda. Ett livsmedlemskap i Ejection Tie Club för dem som har skjutit ut sig från ett flygplan som använder en Martin-Baker katapult-/raketstol som därmed har räddat deras liv.

Det finns över 17 000 Martin-Baker katapult-/raketstolar i tjänst idag i 54 olika flygplanstyper i 84 länder och dessa siffror växer ständigt.

2019 var det 70 år sedan det första livet räddades i en Martin-Baker katapultstol. Det var den 30 maj 1949 då en ung testpilot vid namn Jo Lancaster beseglade sitt öde som Ejectee #1 och framgångsrikt sköt ut sig under testflygningen av en Armstrong Whitworth AW.52 i en pre-Mk1-stol.

Antal räddade liv

I oktober 2023 står Martin-Baker-räknaren för räddade liv på 7702 och företaget ser som sin huvuduppgift att rädda livet på flygbesättningar från hela världen.

Bengt A Andersson

Källor, Saab katapultstolar i Flygteknik under 100 år,
Det bevingade verket, Combat Aircraft
SFF FR: Nr 29 SAAB 21, Hopp i nöd & lust
Viggen, Sven Stridsberg,
Försvarsmakten,
Saab, Martin-Baker

40 år som Flygtekniker – Tiden med Viggen.



SF 37 Viggen

Foto Gösta Bolander

Att få omskolas till fpl 37 Viggen var något jag såg fram emot. Dels skulle jag slippa modifieringarna på Draken och nu få ta mig an ett nytt och mer avancerat flygplanssystem. Innan hade jag ett löfte från min kompanichef att få omskolas först och sedan vara lärare för mina kamrater, men så blev det inte.

Nytt flygplan

I alla fall så satte jag mig på skolbänken för att lära mig ett helt nytt flygplan. Vid den här tiden fördes en diskussion om enhetstekniker. Jag var ju utbildad till flygtekniker Avionik (el). Nu hade man idéer om att alla flygtekniker skulle kunna allt på flygplanet. Nu blev det inte så vid det här tillfället. Vi ”eltekniker” tyckte det var bra att vara kvar i det gamla.

System 37 var en klar uppdatering av elektroniken, eller avionik som det började benämnas då, Ett datasystem som på den tiden var avancerat. Tiden går och därmed utvecklingen och Viggens datorsystem var inte kraftfullare än dåtidens hemPC. Det var ändå roligt att börja att lära sig mer datorteknik.

AJ 37 och SF/SH 37

Omskolningen skedde till AJ 37 (S 37), men den version som vi fick var just spaningsversionen, SF och SH 37.

Avsikten var att en av oss på eltroppen skulle få kamerautbildning och tjänstgöra med kamerautrustningen parallellt med avioniken. Jag var yngst på troppen, men den som fick uppdraget att gå utbildningen var en äldre kamrat. Nu slumpade det sig så att han sa upp sig med kort varsel, då han inte fick tjänstledigt för att gå en helt annan civil utbildning. Då blev det naturligt att jag fick det uppdraget istället. I början var jag skeptisk till att jobba med kamerautrustningen, men det skulle visa sig bli en period i flygvapnet som jag gillade allra bäst.

Kamerasystem

Jag fick då utbildning om de olika kamera-systemen och hur man skulle sköta service på dem.



Plundring kamera SF 37

Foto Rune Kronkvist

Eftersom vi hade värnpliktiga på den tiden så skulle jag också delta i utbildningen av dem. Vilket medförde att jag måste lära mig att ladda film i de olika kamerorna i totalt mörker. Det tog inte lång tid innan jag behärskade det. Jag lydde under både eltroppen och kameratroppen, beroende av vilket arbete som skulle utföras. Under övningar var det mestadels kameratjänsten som jag fick delta i. Här blev det en del kontroverser med de som ville utforma hur vi skulle arbeta. De som ville ha filmerna så snabbt som möjligt ville att vi omedelbart efter att flygplanet stannat så skulle vi plundra kamerorna, medan de som tog om hand flygplanet ville dra in det till sin uppställningsplats. Här blev det en krock. Om vi väntade på att flygplanet kom på plats så dröjde det med filmerna. Transportlådorna kom då att stå kvar på platsen, då flygföraren redan begett sig iväg. Tanken var att han skulle ta med sig dem. De fick då hämtas av Und-plut, som blev irriterade på att det dröjde. Om vi plundrade direkt blev teknikerna som skulle ta hand om flygplanet irriterade att de inte kunde bogsera in det på plats. Hur vi än gjorde så blev det fel. En lösning utarbetades så småningom. Jag gjorde bara som mina överordnade sa att jag skulle göra och jag tog alltid mina värnpliktiga i försvar. Dessa värnpliktiga var ofta mycket bra grabbar och skötte de sig kunde de arbeta mycket självständigt, vilket ledde till mycket få anmärkningar. Jag fick dock ta en hel del kritik från dels chefen för kameratroppen och chefen

för Und-plut. Det var något jag kunde stå upp för och ingen kunde kritisera mig för det arbete jag gjorde.



SH 37 Viggen

Foto Bengt A Andersson

Ny kamerakapsel

Så småningom fick vi en kamerakapsel, som skulle vara mycket hemlig. Under utbildningen av den så ville Must att vi skulle stänga för i hangaren då vi arbetade med den. Detta var omöjligt. Alla på kompanierna visste om kapselns verksamhet och det gick inte att dölja. Däremot skulle vi vara mycket återhållsamma att röja när den skulle användas, så det bildades ett kodord och det användes när det var dags. Det hör till saken att främmande makter visste om att vi hade denna kamera, men det hemliga var och hur den användes. Vilket fick till följd att vi som arbetade med den inte fick ta del av några bilder som tagits, även om de inte skulle vara sådana att de äventyrade säkerheten. Vi upplevde en överreaktion från Must. Det var bara att acceptera.

Utbildning på F 7 Såtenäs

Mitt kunnande med kamerasystemet ledde inte bara till att jag utbildade värnpliktiga. När F 7 i Såtenäs skulle få spaningsflyg så fick jag åka dit och utbilda personalen i kamerahanteringen. Det var ett roligt uppdrag.

Övergång till JAS 39 Gripen

Spaningstiden tog slut till sist och vi skulle ombeväpna till det moderna flygplanet JAS 39 Gripen, vilket vi såg fram emot. Denna tiden ska jag berätta om i ett annat nummer av Bredåkrabladet.

Rune Kronkvist

Mot mina drömmars mål

Där satt jag på tåget från Kiruna den sjätte januari 1965. Framför mig hade jag 32 timmars tågresor, en resa som skulle leda mig till en framtid i luften.



Kiruna järnvägsstation. Järnvägsmuseum fotograf okänd

Drömmar om framtiden

Redan som 16 tonåring så började jag att segelflyga, ett intresse som gav mersmak till att kanske skulle det kunna bli ett yrke att få vistas i luften. Jag hade en kompis som var rätt så kaxig av sig i flygklubben och när han hade sökt till FV och inte kommit in, ja då vågade jag söka för då var det ju ingen skam att misslyckas.

På väg mot Ljungbyhed

Ja, på den vägen blev det, jag kom in och nu satt jag där på väg mot Ljungbyhed. Redan som liten hade jag fått flyga med i en helikopter och tyckte att det var fantastiskt. Förmodligen så fanns just den drömmen över att få flyga just helikopter i mig och den försvann aldrig utan blev en dröm som jag vill uppfylla om det blev möjligt, men skulle den gå ett genomföra. När vi närmade oss Ljungbyhed så fylldes tåget av flera unga pojkar som hade samma mål som jag. Jag blev bekant med en kille som hette Börje, våra vägar skildes på Ljungbyhed men vi kom senare att flyga tillsammans i en Lanser, jag som förare och Börje som en duktig navigatör. Utbildningen på Ljungbyhed varade för mig i tre år tre månader och tre dagar fram till examen den 10 april 1968.

I år har vi i kat 671 firat 55 års jubileum. Jag blev anställd på kontrakt i sex år och tio månader som fältflygare, sen skulle jag göra något annat var det tänkt. Den framtiden tänkte man inte på då.



Landin under utbildning på Ljungbyhed

F 11 Nyköping

Jag hamnade på F11 i Nyköping och fick flyga Lanser fram till att flottiljen lades ner. På flottilj på den tiden bodde de flesta inne på området och det var en mycket trivsamt och kamratligt tid. Vi ägnade dagarna åt att bara flyga och förkovra oss i vår konst att utnyttja Lanser maskinen till det den skulle användas till. Vi flög lågt, mycket lågt vi spanade över land och hav. De mest intressanta flygningarna var nog när man var ute över havet och kunde möta andra länders flygplan mest ryssar, då fick man vara skärpt för ryssarna hade nog ett annat flygsäkerhets tänk än vad vi hade. Man kunde ibland bli satt i kniviga situationer beroende på hur ryssen manövrerade, men det löstes och man kom ofta hem med fina bilder både på flygplan och fartyg.



Rotepass med S 32 på F 11

Flygningen innebar ju även risker, en sak som man inte grubblade så mycket på, men ändå hände haverier och kamrater omkom som jag blev vittne till ett antal gånger. Jag var skyddsombud på divisionen och fick då sitta med i haverikommissionen efter haveriet, som gav en intressant insyn i hur den biten fungerade. Under tiden på F 11 så kom erbjudandet om att få stanna kvar i FV och inte sluta på sin kontraktstid. Ja, det var ju ett trevligt jobb även om det var många som förolyckades i tjänsten.

Officer

Vi blev också officerare så småningom. Jag som liten fältflygare stod nu där som fänrik. Detta var en nagel i ögat på många ”riktiga” officerare som inte kunde förlika sig med att vi nu bar officersgrad, men det var ju ganska skoj. Jag tog erbjudandet och att vara kvar men visste då också att den skarpa flygtjänsten å krigsflygplan så småningom skull sluta och vad var då alternativet och hur var konkurrensen om att få en specialflygtjänst så småningom, en något oviss tanke som säkert var i mångas huvuden. Jag hade min gamla dröm om helikopter.

Pembroke



TP 83 Pembroke F 11-08

SFF arkiv

Jag fick erbjudande om att få börja flyga en gammal maskin TP 83 Pembroke och tillsammans med en divisionskollega så började jag inflygningen. Ja kanske skulle det bli transporten i stället för hkp, vem visste. Tanken var att jag skulle få utnyttja 75 timmar på den maskinen och det hade ju varit en språngbräda in i transportflyget. Nu blev det bara sju timmar för maskinen skulle lämnas iväg på annat så där tog den flygningen slut. Bara att kämpa vidare.

Utbildning

FV har gett många möjligheter att förkovra sig inom yrket och gå olika kurser, man kunde antingen sitta bak i ordersalen och bara göra sitt jobb som man blev tilldelat eller att hålla sig framme på olika sätt och visa att man var duglig och att man kunde skickas fram till andra befattningar. Jag utbildade mig inom säkerhetsmateriel, idrottshandledare och en del annat. Jag gick så många utbildningar så en kollega sa, tänk Janne om du hade gått så många utbildningar i det civila så hade du varit något. Så var det nog men här användes man till att instruera andra. En av kurserna som jag gick var på Karlberg. Där jag hade den legendariska kaptenen Allan Mann som instruktör, en bok om honom har kommit ut i år och kan rekommenderas.

Divisionschefer

Jag har haft många mycket duktiga divisionschefer som man gärna jobbade extra för och som visade tillbaks att man gjorde ett bra jobb. Dock har jag haft några enstaka chefer som definitivt inte skulle ha haft den befattningen.

Flytten till F 17

År 1979 lades F 11 ner och flytten gick till F 17 och Viggensystemet, ett stort steg från att ha varit omhändertagen av en navigatör till att nu sitta ensam. Viggen var fantastisk och man kunde även göra ett bra jobb med den fast man var ensam. När vi kom ner till Ronneby så undrade flygchefen hur en så gammal man som jag kunde få inflygning på Viggen, jag var 34 år, men jag fick vara kvar. Tiden gick och tjänsten flöt på. Nu började man att minska ner på försvaret. Flygtiden minskades det fanns ont om pengar och det blev kärvare att tänka sig en specialflygtjänst, dock hade jag förmånen att få flyga lokal transport med den Cessna 404 som fanns på F 17.

Kustbevakningen

Då 1984 dök ett erbjudande upp. Kustbevakningen behövde fyra piloter och eftersom FV ville bli av med piloter, man hade räknat och kommit fram att man hade för många, så erbjöd

man KBV att få fyra man, som även FV skulle bekosta utbildningen till Kusttullassistent. Jag sökte och fick en av platserna. Nu började en ny och spännande tid i mitt liv. Tanken på helikopter fick nu grusas eller....Hösten 1984 satt jag på skolbänken på Chalmers i Göteborg och läste till befäl i handelsflottan. Kursen som var på 40 poäng innebar mycket bland annat vikt och balans för fartyg, navigation både teoretiskt och i simulator, morse, ljus, ljud och flaggor, brandutbildning, kemskyddsutbildning, maskinutbildning Vi fick lära oss att släcka gasolbränder oljebränder, rökdyka samt en hel del annat. Slutprovet var ganska omfattande med ett stort prov på all vi lärt oss. Efter en kurs på polishögskolan i förhörsteknik så skulle vi ut på fältet och jobba. Jag fick under 1985 vara ute på sjön, jobba i tullfilter, jobba på tull Krim köra båt vara med om sjöräddning och mycket annat. Detta för att få en erfarenhet av hur jobbet fungerade inför att jag skulle börja flyga. En rolig episod inträffade när jag spanade på en narkotikauppgörelse på Helsingborgs gamla järnvägsstation. Eftersom jag var ett okänt ansikte för narkomanerna så fick jag göra en nära spaning. Då helt plötslig så kommer en gammal kullkompis från FV, han hade börjat köra lok och hade ett stopp i Helsingborg. När han fick se mig så utropade han ” Tjenare Janne är du här, jag trodde du var i Tullen” Då stack mitt objekt och jag var avslöjad. Ett mycket intressant år som sedan följdes av ett halvår där jag läste in CD teori för det jag verkligen skulle göra dvs flyga för KBV, den kursen var klar sommaren 1986. Jag gjorde vid ett tillfälle besök på min gamla division 2/17 och träffade då flygchefen. Helt spontant så frågade han mig och jag kunde tänka mig att komma tillbaka till FV, man hade nu räknat om och man saknade nu piloter. Jag hade nu varit borta från familjen en längre tid och dom var rotade i Åryd, så jag tog beslutet att återvända hem igen. Kanske var det halmstrået med helikopter kvar eller var det ödet. Den 26 oktober 2006 tappande det kustbevakningsflygplan som jag skulle ha jobbat

med vingen och störtade i Falsterbo kanalen, fyra personer omkommer.

Tillbaka i Viggensystemet



SH 37

F 17 Arkiv

Nu var jag tillbaks med Viggensystemet och fick börja med att fungera på vad man skulle göra sen. Efter att ha provat på en del tjänster på flottiljen så kom ett erbjudande 1988 att den som åker ner till Ljungbyhed och tar två elevkullar får själv bestämma vad han skall göra sen.

Ljungbyhed igen

Jag tog erbjudandet och hösten 1988 började jag FIK (flyginstruktörs kurs) 1989 fick jag mina första elever och jag stannade kvar på Ljungbyhed fram till 1991 och trivdes så bra att jag funderade på att stanna men fullföljde min HPK dröm. Tiden på Ljungbyhed gav också tillfälle till att ta ut civilt flygläroverbevis, nu gavs möjligheten till att vara flyglärare på civila flygklubbar och jag började då att på fritiden utbilda flygintresserade personer till ett flygcertifikat. Ett rätt kul jobb, då man fick träffa alla möjliga personer och fallenhet för att klara en utbildning. Där hade jag den tidigare pansar kaptenen som kört stridsvagn och flög flygplanet på ungefär samma sätt, till bonde mannen som kom direkt från jobbet och satt sin luktprägel på planet. Jag hade också unga välmotiverade elever som satsade stora pengar på sin dröm och verkligen lyckades bra. En av dessa elever blev när jag tittar tillbaks vara den elev, alla kategorier den bästa elev jag har haft. Han är nu ute i linjefarten och det är bara att gratulera det bolag eller myndighet som fick honom.

Helikopterdrömmen



HKP 10 på uppdrag

Våren 1991 fick jag flyga in mig på helikopter 5 och lite senare på Superpuman HPK 10. Mina drömmars mål var uppfyllt, jag lyckades komma dit jag ville efter en något krokig väg. Tiden på HPK var nog den bästa i min flygkarriär. Här fick jag uppleva att verkligen göra nytta för samhället, att genomföra ett räddningsuppdrag och rädda en människa tillbaks till livet är en så stor adrenalinkick att man lever med den länge. Det största räddningsuppdraget som jag var med på var vid förlisningen av Estonia då vi räddade 15 personer med vår helikopter. Tyvärr tog helikoptertiden slut i och med att jag blev 55 år och var då tvungen att sluta.



"Min" Superpuma

Man skickade alltså hem en till pension när man var som bäst och hade kunnat flyga många år till, ett fruktansvärt slöseri av försvarsmakten. Ett annat slöseri var ta senare lägga ner flygräddningen i försvaret och skicka över den till civila marknaden, en stor kapacitet försvann från samhället. Nu stod jag där efter att ha lämnat försvaret och ville bara arbeta.

Trafikflyghögskolan

Jag fick anställning på Trafikflyghögskolan och fick utbilda piloter direkt till linjefarten, en trevlig uppgift som jag höll på med i fem år och slutade där som flygchef. Återigen tänkte jag att nu får jag väl bli pensionär, men det gick över efter en månad. En organisation som heter Frivilla Flygkåren, FFK, ville ha mig. Här kom jag att vara i 10 år och utbildade i formationsflygning, sjöräddning, eftersök av försvunna personer, rekognosering efter stormskador och hemvärnsflyg. Helt fantastiska år och en mycket trevlig organisation att arbeta för, där jag gavs mycket stort förtroende att självständigt vara ute i landet och utbilda piloter i dessa befogenheter, jag förärades där guldmedalj efter avslutad tjänst, vilket jag blev mycket glad över och blev en värdig avslutning på mitt flygarliv som jag nu avslutade. Jag hade fyllt 70 och tänkte att jag skall sluta innan någon annan säger att jag skall sluta. Jag skickade in mitt cert till Transortstyrelsen. Jag fick deras svar där det stod att dom hade haft ett sammanträde och beslutat att " Dra in mitt certifikat" inom parentes (på egen begäran) och skulle jag vilja ta upp det igen så skulle jag gå en 40 Tim utbildning på en godkänd flygskola, men nu fick det vara slut.

Kontentan av mig flygarliv blev:

54 år i luften

9360 flygtimmar

103 skarpa räddningsuppdrag

21 olika flygplan och helikoptrar.

Tack,

Jan Landin

Bilder via författaren om ej annat anges.
SFF, Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



Ekoradio (radar) på F 17 genom åren – del 1

Generellt

Vi har i flera tidigare artiklar skrivit om begreppet radar. Ordet är en engelsk akronym för ”Radio detection and ranging”. I grunden handlar det om att i en sändarantenn skicka ut kortvågiga radiovågor, det vill säga elektromagnetisk strålning. Detta för att identifiera avstånd, höjd och eventuell färdriktning för olika rörliga föremål. En signal skickas ut, reflekteras mot rörliga föremål och även mot fasta strukturer av olika slag och detekteras av avsändaren. I Sverige användes först den inhemska beteckningen ”Ekoradio” (ER) för denna nya teknik, den beskriver i sig rätt väl vad det handlar om. Redan 1946 övergick man dock till det internationellt vedertagna begreppet Radar. Den första användbara radarn kom redan år 1904. Den användes för att övervaka fartygstrafik i nedsatt sikt.

Under 1930-talet tog utvecklingen fart, främst i Storbritannien. Tidigt stod det klart att radar kunde användas för effektiv luftbevakning, snart nog också för stridsledning av främst jaktflygförband. Som alla säkert vet så har det efterhand också utvecklats radarutrustningar för bl a; flygtrafikledning, väderspaning, militär målföljning/radarsikten med mera och inte minst trafikövervakning. Det sistnämnda kan som bekant ge upphov till vissa kostnader för fordonsförare som kör för fort(!) Även militär fartygs- och flygplanburen radar finns sedan 2.vk. Det används främst taktiskt, men

även för navigering. Även på den civila fartygs- och flygsidan finns sedan ungefär 60-talet radar ombord för bl a navigering och kontroll av väderförhållanden på färdvägen.

Radar

Med radar menas i denna artikel ”råradar” d v s den ovan beskrivna elektromagnetiska strålningen i ett antensystem. Detta system kallas PSR (Primary Surveillance Radar). Det bygger på passiv reflexion (”radarekon”) som presenteras på någon form av bildskärm. För flygtrafikledning används numera nästan bara sekundärradar som hämtar sin information från en aktiv svarssändare (transponder) i flygplanet. Detta kallas SSR (Secondary Surveillance Radar).

SSR är i praktiken oanvändbart i stridsmiljö eftersom piloten helt enkelt kan stänga av transpondern. Den kan förstås också tekniskt gå sönder. I sådana fall ”syns” helt enkelt inte flygplanet i radarmiljön. Effekten av PSR kan reduceras genom så kallad smygteknik (”stealth”), som kan vara radarabsorberande ytbeläggning och eller speciell formgivning av flygplan (och fartyg). Man säger då att man minskar ”radarsignaturen”, d v s minskar möjligheten till upptäckt. Radarteknik innehåller massor av tekniska parametrar, såsom; lobvinklar, frekvensband, pulseffekt, frekvensområde, pulsrepetitionsfrekvens, pulstid, vågledare, hoppfrekvens, vågutbredning med mera och ännu mera. Jag utelämnar avsiktligt och

konsekvent alla dessa i sig intressanta data. I annat fall skulle denna 6-sidiga artikel snarare bli på 56 sidor(!) Presentationsutrustningen var fram till 80-talet katodstrålerör (PPI) som krävde mörkrum. Idag är detta ersatt med plasmaskärmar av liknande typ som vi har i datorer, mobiltelefoner mm.

Radar på F 17

I ingressen visas de två olika radarsystem som med stor säkerhet är de två första som tillfördes F 17 runt år 1950. Dels en ERIIB, egentligen TmerIIB -Transportabel markekoradio. Dels visas också en flygburen spaningsradar (podd) som sitter monterad under nosen på en B 18B.

ERIIB är en tidig engelsk radar som Sverige hade möjlighet att köpa 1944. Detta köp var med rätt stor säkerhet föranlett av den omfattande och välvilliga export av kullager som Sverige bistod England med under 2.vk. Enligt vissa uppgifter bidrog också det faktum att skrotet från den sk "Bäckebotorpeden" överlämnades till engelsmännen. Det gällde en tysk ballistisk försöksrobot (V2) utan sprängdel som sköts upp i Peenemünde och av misstag hamnade i det lilla samhället Bäckebo några mil NV om Kalmar.

Radarpodden på B 18B är en amerikansk konstruktion som inköptes från surpluslager efter kriget. Det fanns några B 18B på samtliga tre T 18B divisioner på F 17. Taktiken var att dessa radarutrustade flygplan agerade stigfinnare ("Pathfinder" enligt de allierades terminologi) åt ett större förband av T 18. Alltså visade vägen åt de övriga fram till målet.

Nedan följer en inventering av de radarsystem som finns och har funnits i drift på F 17 genom åren. De system som används idag nämner jag bara kort eftersom det mesta utom materielnamnet är sekretessbelagt.

Väder/Meteorologi

Såväl den civila som militära flygvädertjänsten är beroende av sensorer och rapporter av olika slag för att kunna producera prognoser och annan relevant väderinfo. En sådan sensor är

specialkonstruerade radarstationer som just kan detektera ex väderfronter och hur fort de rör sig, nederbörd av olika slag, åskväder och annat.

I början på 1950-talet köpte FV cirka 20 amerikanska radarstationer av typen APS-15. Dessa stationer var flygburna och hade använts av det allierade bombflyget, bl a i B-17 "Flygande fästning" och B-24 "Liberator". De användes dels för navigering men främst för radarbombfällning, benämnt BTO - "Bombing Through the Overcast".



Bilden visar den mycket goda upplösningen på radar APS-15. Man kan tydligt se konturerna av en annan B 17 som passerar under detta radarutrustade bombflygplan.

I Sverige byggdes APS-15 om till stationär markdrift och fick beteckningen PS-29. En station tilldelades F 17, tyvärr finns det väldigt lite dokumentation om väderadar av modell PS-29 i FV.

År 1961 driftsattes en helt ny modell av väderadar benämnd PV-30, på F 17 placerades den på bergknallen strax öster om kanslihuset.

PV-30 hade två huvuduppgifter dels att ge förbättrade väderprognoser samt att ge radiakinformation. D v s prognos av radioaktivt nedfall genom att mäta och automatiskt följa höjdvindar upp till 30 km höjd med hjälp av ballongburna reflektorer. Risken för ett kärnvapenkrig i 1960-talets början resulterade i

en snabb PV-30 utbyggnad vid samtliga svenska flygflottiljer.

Idag driver SMHI ett rikstäckande nät med väderradarstationer. Via avtal förser man Försvarsmakten med data.



PV-30 stationerna var fast monterade på ståltorn. Det fanns också mobila enheter. Bilden visar en sådan som har lyfts upp på ett ståltorn – avancerad fickparkering!

Robotsystem RB68 (luftvärn)

Under åren 1964 - 1978 fanns i FV sex RB68-divisioner, därav en på F 17.

Övrigt markbaserat luftförsvar d v s eldrörs-luftvärn och olika robotsystem tillhörde då liksom idag armén respektive marinen.

RB68 förbanden hade ett antal öppna grupperingsplatser för utbildning, exempelvis en i norra delen av F 17 flottiljområde.

I övrigt fanns ett antal förberedda avskjutningsramper omgivna av stränga sekretesskrav. I varje division ingick en belysningsradar PE44/R enligt bilder nedan. I noskonen på roboten fanns en semiaktiv målsökare (radar).



PE44, RB68 och i svartvitt en grupperingsplats med PE44 under maskeringsnät.

Radar på F 17, del 2

I nästa nr av Bredåkrabladet blir det mera om F 17 radar(historia).

Detta illustreras tills vidare med nedanstående bilder. Bland annat rörande ATS, STRIL och flygburen radar.



ATS, STRIL och flygburen radar.

Text Ingmar Olofsson

Källförteckning i del 2

Prestigefulla priser till svenska piloter



Mästare i flygkonster. Nils Schylström, F 7 belönades med The King Hussein Memorial Sword för Best overall Flying Display. Foto Flygvapnet

Årets The Royal International Air Tattoo, RIAT, i England är avslutad och med sig hem i bagaget fick piloten Nils Schylström priset The King Hussein Memorial Sword för Best overall Flying Display.

RIAT är en av de största internationella militära flyguppvisningsshower i världen som pågår under tre dagar med cirka 200 000 besökare. I år deltog över 250 militära flygplan, representerade från cirka 50 olika länder, bland annat Sverige och Flygvapnet med deltagare ur Skaraborgs flygflottilj, F 7, och Luftstrids-skolan.

Det mest prestigefulla priset knep kapten Nils Schylström, F 7.

Motiveringen löd: ”Den mest finslipade och klockrena flyguppvisning. Förevisad på ett lugnt och charmigt sätt, excellent presenterat karaktären av ett 60-årigt skolflygplan i en otroligt väl genomförd flygning under utmanande förutsättningar.”

Grattis vilka fina ord, hur känns det?

– Fantastiskt bra för det var så otippat. Det flygs så många olika flygplanstyper med upp-

visningsförare som har det som heltids-sysselsättning att vi, som bara gör uppvisningar som deluppgift dessutom med ett 60-årigt gammalt flygplan, kan visa att vi är att räkna med i dessa sammanhang. Det är en laginsats, det är många roller som måste fungera för att det ska kunna genomföras. Tyvärr ställde vädret till det för många uppvisningar men vi kunde flyga samtliga planerade uppvisningar, säger Nils Schylström.

Priset The King Hussein Memorial Sword är ett pris som delas ut varje år under RIAT och svenska flygvapnet har vunnit priset tidigare, inte bara 2019 då Peter Fällén från F 7 flög med Jas 39 Gripen, utan även 1996 med SK 60.

– Det är som att vinna VM-guld i flyguppvisning. Som kuriosaså känns det extra roligt för senast SK 60 var på RIAT var det med uppvisningsgruppen Team 60. Det var 1996 och även då vann vi detta pris. Så flygplansindividen jag flög är 100-procentig.



SK 60 under uppvisningen vid RIAT Foto: Per Forsberg/Försvarsmakten

Inför flyguppvisningssäsongen samlas de svenska flyguppvisningsförarna på ett träningsläger. Då byter de erfarenheter och idéer med varandra för att finslipa uppvisningsprogrammet i detalj för att kunna presentera flygplanets prestanda de flyger på bästa sätt.

– Min plan med uppvisningen, eftersom SK 60 inte har samma prestanda som Jas 39 Gripen, är att jag vill visa hantverket i flygandet med ett helt mekaniskt flygplan utan digitala hjälpmedel. Det känns som att jag lyckades med det. SK 60 är en gammal dam som bjuder upp till vals och bör flygas därefter, graciöst och med elegans.

Det andra priset, Paul Bowen Trophy 2023, som gick till Sverige var bästa solo-uppvisningen med jetflyg. Priset mottogs av André Brännström, uppvisningspilot på Saab, som bjöd publiken på en flyguppvisning med Jas 39 Gripen E.

Källa: Försvarsmakten

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/aktuellt/2023/07/prestigefulla-priser-till-svenska-piloter/>

Saab-pilot vann pris med Gripen E på flygshowen RIAT

Söndagen den 16 juli fick Saabs testpilot André Brännström Paul Bowen-priset för bästa individuella prestation på Royal International Air Tattoo (RIAT) i Storbritannien. Vinnaren utsågs under en uppvisning där flygvapenpiloter och testpiloter från hela världen flög de mest avancerade stridsflygplanen som finns. I helgen deltog stridsflygplanet Gripen E för första gången på

RIAT, en av världens största och mest kända flygshower som ägde rum i Gloucestershire, Storbritannien. Saab visade där upp två Gripen E under både flyguppvisningar och på marken.



Gripen E

Foto Saab

Det här är andra året i rad en pilot som flyger just Gripen får Paul Bowen-priset som är namngivet efter en av RIAT:s grundare. 2022 fick kapten David Szentendrei från det ungerska flygvapnet samma utmärkelse för en uppvisning med Gripen C.

Gripen E tar allt som man älskar med stridsflyg till en ny nivå. Det här priset bekräftar vilket fantastiskt stridsflygplan det är och vad Gripen E är kapabelt till. Jag och hela Saab-teamet är mycket stolta och glada över mottagandet vi fick från publiken på RIAT och för att ha tagit emot det här fina priset, säger Saabs testpilot André Brännström.

Gripen E är den senaste versionen av Saabs stridsflygplan och är beställt av både Sverige och Brasilien. Gripen E har exceptionell prestanda samt avancerade tekniska förmågor, de senaste systemen, sensorerna och vapnen. Planet är utformat för att verka i hårda och utmanande miljöer.

Över 200 flygplan deltog på årets upplaga av RIAT. Bland annat deltog stridsflygplan från ett stort antal länder, men också större flygplan som det amerikanska bombplanet B-52 och lufttankfartyg.

Källa: Saab

<https://www.saab.com/sv/newsroom/press-releases/2023/saab-pilot-vann-pris-med-gripen-e-pa-flygshowen-riat>

Åter till Bredåkrämässen.

Kamratföreningen planerar att åter träffas på Bredåkrämässen.

Kamratföreningens medlemmar har nu även möjlighet att söka medlemskap i **Officers Sällskapet Bredåkra Hed**. Och därmed få utnyttja sällskapets aktiviteter och priser på mässen.

Medlemsavgiften är 200:- per år till . Beloppet betalas till Bankgiro: 5389-6171 eller Swish: 1232287241. Ange för- och efternamn samt Kamratföreningen.

Styrelsen

Kamratföreningen

Efterlysning.

Redan i första numret av Bredåkrabladet 2006-1 fanns följande text införd och den gäller fortfarande. Utan bidrag från Er medlemmar blir det inget Bredåkrablade!

Vi i redaktionen är övertygade om att många av våra läsare har intressanta saker att berätta om sin tid på F 17 eller på andra ställen i försvaret. Det kan vara om den normala tjänsten, om roliga episoder som inträffat, om personer som gjort intryck mm. Vi är tacksamma för allt Ni vill berätta om.

Sänd också in foton som Ni har i gömmorna och berätta lite om vad de föreställer, ungefär när de togs och om personerna som är avbildade därpå.

Vi vill naturligtvis inte ha något som kan verka sårande för enskilda personer. Sådant kommer ej att införas i tidningen.

Vi förbehåller oss också rätten att göra ändringar i texten av redaktionella skäl, dock utan att andemeningen skall gå förlorad.

Så, Ni alla som läser detta, fatta pennorna eller sätt Er framför datorn och skriv!

Mejla Edra alster till redaktionen@f17kamratforening.se eller sänd per post till F 17 Kamratförening, Box 502, 372 25 Ronneby



Leverans av det första serieproducerade JAS 39E-planet till FMV

Fredagen den 6 oktober blev en milstolpe för JAS 39 E-systemet och för FMV. Då skedde leverans av det första serieproducerade JAS E-planet, som ska flygas i FMV:s regi. Tidigare har två JAS 39E levererats till FMV för användande i flygprovverksamheten, men då inom ramen för Saabs verksamhetstillstånd.

Källa FMV

På bilden Lars Heimrich chef för FMV:s verksamhetsområde Flyg och rymdmateriel

F 17 TRADITIONSRUM

Virningsteknik för kretskort en del av vår historia

Elektroniken har utvecklats enormt. Här beskrivs en del, virningsteknik för kretskort.

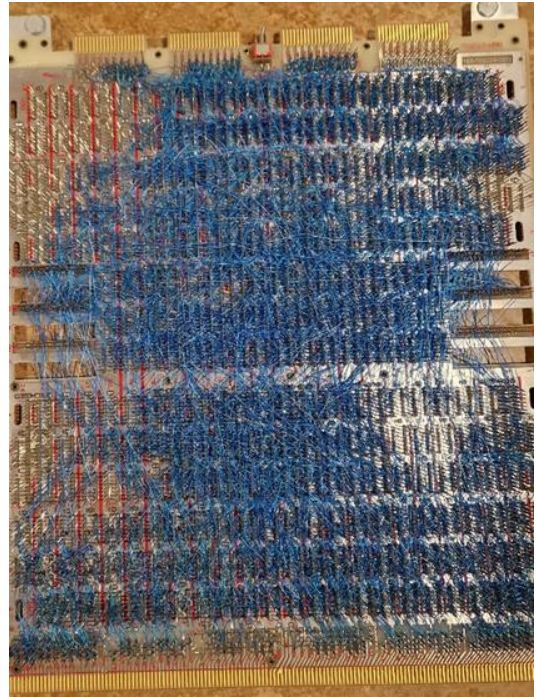
Virningskontaktering användes från 1970-talet fram till 1990-talet på kretskort och elektronik-utrustning i stället för lödning och skruv-kontakter.

Förfarandet med virning tillkom för att öka komponenttätheten på kretskort. Den tidigare metoden på kretskort begränsades av att endast ett skikt kunde användas.

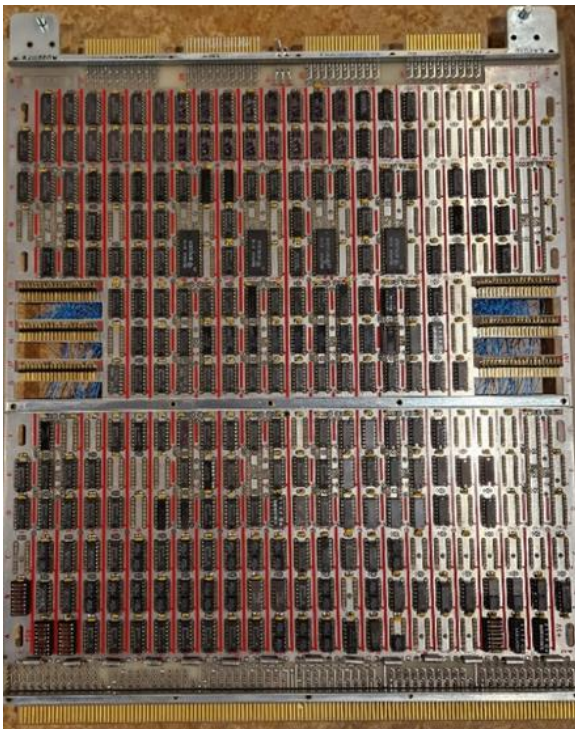
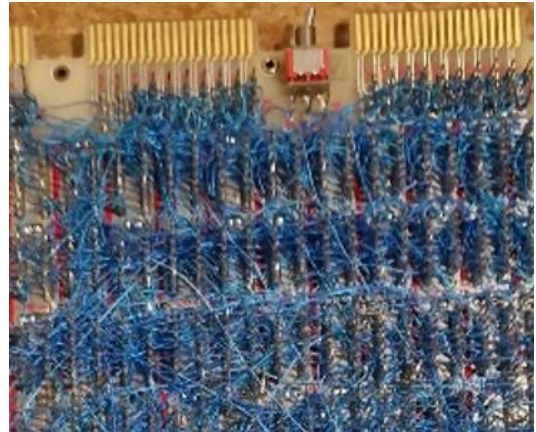
Virningskontakten hade ett stift som var fyrkantigt och med hjälp av sex virningsvarv erhöll man tjugofyra kontaktpunkter. Detta gjordes för att erhålla en mycket hög kontakt-säkerhet.

På 90-talet blev virningstekniken omodern, då en ny kretskortsteknik kom fram med flera skikt som möjliggjorde en hög komponent-täthet utan virning.

Bilderna visar layout på kretskortet. Storlek på detta kretskort är 450 mm x 380 mm.



Kontakteringssida ovan, detaljbild nedan



Komponentsida



Verkygssats 919 för virningsteknik