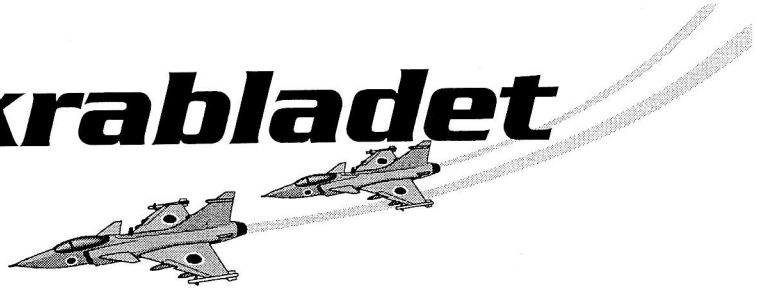
Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2006

Ur innehållet:

När jag kom till Kallinge.
Flygtrafikledning på F17.
Conny Levin berättar.
Att flyga med chefen.
Att flyga Concorde.
Månresenären.
Medlemsinformation.

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening

Tidningen utsänds till alla medlemsadresser samt läggs ut på arbetsplatser inom F 17 och Ronneby garnison. Dessutom går tidningen till Flygvapnets kamratföreningar och militära kamratföreningar i Blekinge samt till Svensk flyghistorisk förening, Flygvapenmuseum och Marinmuseum.

Ansvarig utgivare
Styrelseordföranden

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg, redaktör	0457-30135 t/f
Gösta Bolander, foto	0457-31441
Håkan Lindberg	0457-13483
Gunnar Mossberg	0457-20390
Herbert Lindblom	0457-31102

Teknisk rådgivning
Ewa Anbrand

Grafisk produktion
Ulf Wiberg
Ewa Anbrand
Gösta Bolander

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida
www.f17kamratforening.se

Såväl text som bilder från läsekretsen är mycket välkomna. Skicka gärna in ditt material på CD, diskett eller via e-post

Omslagsbilden visar flygledartornet, byggt 1962. Väderstationen våningen under, tillbyggdes 1982.

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har nästan 600 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar i stort, studiebesök eller föredrag avslutat med middag, därtill kommer resor samt museiarbete. Se program och inbjudningar sida 20.

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt, men tyvärr har vi inte alltid kännedom om när pensionsavtackning sker och många kan därför känna sig bortglömda. Vänligen kontakta kamratföreningen om du tycker att tiden bara går och inget händer, så ordnar vi medlemskapet omgående.

Årsavgiften är för närvarande 70 kr för huvudmedlem och 30 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av medlemstidningen *Bredåkrabladet*

Enklast tar du kontakt via e-post, styrelsen@f17kamratforening.se eller telefon till Nils Olofsson 0457-66862.

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Det känns både spännande och inspirerande att få vara med om att starta en egen F 17 kamratförenings tidning, men vi tror på det vi ger oss in i.
Naturligt nog har diskussionen också rört sig om hur uthålliga vi tror oss vara, tidningen får inte tunnas ut för att läggas ned efter några år. Dess omfattning och innehåll ger på sitt sätt ett mått på vad vi anser oss orka med.
Sedan F 17 BLADET slutat komma ut i pappersform har styrelsen en längre tid hänvisat medlemmarna till F 17 hemsida, samtidigt som vi vet att inte alla har tillgång till Internet. Vi försöker nu äntligen ta saken i egna händer, att ge ut en egen tidning.

Vad vill vi då med denna tidning? Jo, vi hoppas den skall bidra till bättre kunskap om kamratföreningen och allmänt stimulera till ett givande medlemskap. De äldre har oftast något att berätta om gamla tider och händelser samtidigt som de yngre visar och klargör dagens krav i en föränderlig Försvarsmakt.

Här följer några av de ändamål som ligger till grund för redaktionens arbete.

Information om och kontakt med sin gamla arbetsplats, vad händer nu och framöver på F 17 och inom Ronneby garnison. Ge ökad kunskap om föreningens syften och verksamhet.
Skapa ett forum för medlemmarna, att skriva eller lämna underlag till reportage och annat.
Ett sätt att ge något tillbaka för medlemsavgiften och förhoppningsvis få medlemskapet mer intressant vilket i sin tur kan ge fler medlemmar.

Även om allt arbete och material till tidningen förutsätts vara ideellt och gratis, kommer kostnader till i form av tryck och distribution. För att så långt möjligt hushålla med pengarna, medlemsavgifterna, kommer vi att minska antalet idag gällande utskick om inbjudningar till träffar och resor. Ambitionen är att ha med det närmaste halvårets program, inklusive inbjudningar till de olika aktiviteterna. Vi hoppas, trots omläggningen av rutiner att anmälningarna även fortsättningsvis skall fungera.

Det redaktionella arbetet bygger mycket på den klippa vi har i Ulf Wiberg som redaktionschef, mycket namnkunnig samt erfaren och engagerad i sitt sätt att jobba. I redaktionskommittén återfinns för övrigt medlemmar som inte är upptagna i styrelsen och på så sätt fria att föra medlemmarnas talan, alla kategorier.
Det huvudsakliga redaktionella arbetet planeras ske i en vår- och en hösttermin och resultera i två nummer per år med utgivning i maj och november månad.

Vi i styrelsen önskar redaktionen lycka till och läsekretsen mycket nöje.

Av Herbert Lindblom

F 17 och Ronneby Garnison

Flottiljchef, garnisonschef och föreningsordförande Överste Lars Lundell

Det är en förmån att få vara föreningsordförande i en förening som har höga ambitioner. F 17 Kamratförening är en sådan förening. Här finns medlemmar från samtliga förband och myndigheter som är representerade i Ronneby Garnison. Därmed får vi också en heltäckande syn på alla delar av Garnisonen!

Att starta en ny tidning kräver mycket entusiasm och många engagerade medlemmar. Entusiasterna har vi! Det förutsätter också ett stort material att ösa ur. Materialet finns, det gäller nu att gräva fram det och paketera det i läsvänligt format. Det är också en stor fördel för oss att historik dagligen bildas. Det som planerades igår och genomförs idag blir historia i morgon.

Vi som arbetar i Ronneby Garnison påminns dagligen om historien inte minst när det gäller byggverksamheten. Ofta styrs vi av hur det faktiskt ser ut idag med våra hangarer, plattor, vägar och övriga byggnader.
F 17 planerar nu för att kunna bereda lämplig plats för 3.Helikopterskvadronens nya helikoptrar med flygtjänstbyggnad, hangar och en ny start- och landningsplats men vi blir ständigt styrda av den befintliga infrastrukturen. Historien och nutiden träffas dagligen!
Det skall bli intressant att se och läsa om hur F 17 byggdes upp och varför flottiljen och Garnisonen blev som den nu är!

Det har framförts många frågor kring varför F 17 inte har en tidning, t ex F 17 Bladet, längre. Det enkla svaret är att dagens krav på information innebär att text och bilder måste spridas till läsarna senast två dagar efter att händelsen inträffade. Personalen och de värnpliktiga förutsätter att de och deras anhöriga kan se reportage från övningar, högvakter och viktigare tilldragelser under samma vecka som det inträffat så att man på helgen kan diskutera och kommentera det som hände. De kan inte vänta till nästa nummer av en tidning som utkommer om några månader. F 17 har dragit slutsatsen att man inte både kan lägga ut informationen på Internet och EMIL, det nya datorbaserade informationssystemet i Försvarsmakten, och sedan ge ut informationen en gång till, ett kvartal senare. Det kräver större informationsresurser än vad som tilldelats.

Jag ser fram emot att få läsa det första numret av tidningen och önskar redaktionen lycka till!

Av Lars Lundell

När jag kom till F17 i Kallinge

Snälltåget från Stockholm via Alvesta och senare byte till betydligt långsammare ånga mot och från Växjö kom in till Ronneby Central en ljus vårkväll, närmare bestämt söndagen den 3:e maj år 1953. Ombord fanns bland andra resenärer signalist-korpralerna Anders Göransson och Ulf Wiberg samt en meteorologfänrik som hette Söderberg vilken var kortväxt, ljus i håret och och såg ung ut.. Vi hade klarat oss på Signalskolan i Västerås efter 2,5 år så bra att vi som sex uttagna senare fem skulle kunna få s k fsigutbildning på F 17 i Kallinge. (105 elever kom in, 53 gick ut). En beväring hämtade med tjänstebil och vi närmade oss den för oss alla okända flottiljen via Sörby och Djupafors. Flottiljchefen hette Sten Rydström och var född 1908, alltså nu 45 år, kom från jakten på F 4 och var ibland en bister officer, med en bakgrund från Flottan, född i Ystad och studentkamrat med världsmedborgaren Hans Ostelius från Gaffelgränd i staden. . Inget fel att som flygare veta skillnaden mellan styrbord och babord, men det skulle senare visa sig att Chefen hade en rad goda sidor, trots att han vid våra briefingar i skolhuset varje morgon klockan 0745 tycktes att han då och då och lätt kunna bli förbannad och låta underlydande liksom falla i onåd! Kanske var det den tidens sätt att leda underlydande, som vi ju då kallades. Nu för tiden medarbetare. Men det fanns förvisso begåvat folk underifrån vilka höll reda på vad befälet gjorde och sa. Sådana exempel var Björkryd, Claesson, Björklund, Blomberg, Segefalk, Ströberg, Lindborg och Stenfeldt för att nämna några .

Sådant var det på –50 talet och historierna var många och svåra att alltid förstå seddaidagens mera upplysta och kunniga ljus. Av oss femton ynglingar i 19-20 årsåldern vilka samtidigt började vårt liv på Blekinge Flygflottilj, då bara åtta år gammal, har det gått senare bra i livet, för endast två illa. Sten Holmstedt vilken havererade med en Vickers VC 8 under inflygning till
Bromma en vinterdag på grund av nedisning samt Ove Nilsson, kallad Lill-Nisse, omkommen inom Marinen med en helikopter Vertol 44 och som orsak ett rotorhaveri på Skå utanför Stockholm. Alla vi andra 13 klarade oss. Flera gjorde civila karriärer, men den främste måste ändå tillskrivas Bert Stenfeldt vilken avancerade till general inom Flygvapnet. Som ung elev och fältflygare var han inte särskilt högljudd, men skulle visa sig vara en fantastisk begåvning, som väl skulle ha fyllt en period som överbefälhavare eller minst som chef för flygvapnet. Där ser man hur lite ungt folk egentligen ofta inte visar så många av sina innersta gåvor, men Bert och hans storhet beundrar jag själv verkligen ! I dag är jag glad över att få kalla honom min vän. Nåväl, vi fällde övningsbomber och ibland skarpt på Bollö, Lindö, Tote, Hälleviksbåten, Landöarna, Kabusa och Store Mosse. Vi hade dykövningar mot Gåsfeten och ön i sjön Mien.

Flygsäkerheten vid denna tid skall man bara inte tala om och försöka förklara för dagens begåvade, tänkande men fattiga i flygtimmar, unga hjältar, för de skulle ändå inte förstå. Mycket av vad vi företog oss var intressant och roligt, möjligen dock inte kortspel vid väntan på lämpligt väder

Av Ulf Wiberg

Det första flygtrafikledningstornet var placerat på kanslihusets tak. Siffrorna på tornets kortsida visar vilket stråk som var i bruk.

Kortfattad historik om Flygtrafikledningen på F 17 Del 1

När flygflottiljen sattes upp 1944 utövades flygtrafikledningen från en påbyggnad uppe på kanslihusets tak. Trafikledarens huvudsakliga uppgift var då att övervaka och reglera trafiken på marken och i trafikvarvet. Detta skedde då med hjälp av flaggor, duktecken och sifferställ på taket som angav vilket stråk som för tillfället gällde. Man använde sig t o m av en flaggstång, där gul flagga innebar att bestämmelserna för flygning i nedsatt sikt gällde. Andra flaggor kunde t ex ange att högervarv gällde, eller att segelflygning pågick. (Yrkesbenämningen ändrades till flygledare år 1978).

Junkers Ju 86K (B 3)

Den huvudsakliga flygplanstypen under flottiljens tre första år var Junkers Ju 86K, som fick den svenska beteckningen B 3.

När bestämmelser för flygning i nedsatt sikt gällde och instrumentinflygning skulle genomföras tillkom uppgiften för flygledaren att kontrollera flygtrafiken i vad som då kallades närzon och ytterzon. (Idag är benämningen i stället kontrollzon resp terminalområde). Flygledaren tilldelade då turordning samt höjdseparerade mot angöringsfyren som då var belägen vid Rosenholm för inflygning mot stråk 28. (Sedermera stråk 11/29).

Radioförbindelsen till flygplanen skedde på kortvåg via radiotelegrafisten på radiostationen i kanslihuset och flygsignalisten ombord i flygplanet. För att nedbringa längden av meddelandena använde man sig av s k "Q-förkortningar", som innehöll treställiga bokstavskombinationer för olika uppgifter.

Hjälpmedlen vid mörkerflygning var lyktor med NIFE-batterier för stråk- och hindermarkeringar samt ett transportabelt flodljus vid sättpunkten.

T 18/B 18

Under åren 1947-48 tillfördes flottiljen flygplanet T 18 B och i samband med detta infördes också en stor förbättring när det gällde radioförbindelsen till flygplanen. Tornet och flygplanet 18 utrustades med en UK/VHF radio (Ultrakortvåg eller Very High Frequency), med möjlighet till direkt radiotelefoni mellan flygledaren och piloterna. Detta gjorde ju också att trafikavvecklingen blev mycket smidigare.

Under en period i slutet av 1940-talet togs en radarstation i tjänst på flygplatsen. Det var en stridslednings- och LV-radarstation från England och hade beteckningen ER III B. Bäring och avstånd lästes per telefon in till flygledaren som i sin tur gav styrinformationer till flygplanet.

I början av 1950-talet fick flygledaren en handmanövrerad radiopejl på UK/VHF som ett alternativt landningshjälpmedel. Senare ersattes den av en automatpejl som omedelbart indikerade bäringen till sändaren med digitala siffror.

Av Gunnar Mossberg

Minnen från tillvaron i flygvapnet år 42-86

När F17 sattes upp1944 tillhörde jag F5 och beordrades då till Ronneby dit jag kom 1945. Till F17 beordrades personal från F1, F2, F5, F7 och F8. Huvuddelen av personalen anlände i april 1945. Åldersläget på de som kom var 19-28 år. Samtidigt som utbildad personal kom till flottiljen hade en volontärutbildning påbörjats hösten 1944.

Under de första fem åren bodde och levde de flesta inom flottiljen. Detta medförde stor samvaro och ett rikt och omfattande mässliv på fritiden. Många trevliga och roliga saker inträffade, episoder som nu på äldre dagar kan ge upphov till många glada skratt.

Under de första åren var skillnaden mellan befälskategorierna väsentliga. I tjänsten var förhållandet formellt och på fritiden förekom mycket sällan några kontakter mellan de olika befälskårerna. Även skillnaden i status mellan flygande personal och markpersonal var mycket stor. Detta var kanske mest markant på jaktflottiljerna. På bombförbanden deltog mek-personalen i stor utsträckning under flygningarna och detta bidrog nog till en bättre samhörighet mellan kategorierna. Också under offentliga framträdanden framhölls den flygande personalens prestationer. Sällan framkom mekanikernas ansvarsfulla och hårda arbete.

Conny Levin

Jag tillhörde underbefälskåren vid F17 1945-1957.Inom denna kår var kamratskapet och sammanhållningen mycket god även om det också inom underbefälsgraderna kunde föreligga en viss distans. På flera håll inom försvaret har man hört att det kunde förekomma en viss grad av pennalism. Av detta fanns ingenting på F17.

Arbetsförhållande och arbetsmiljö

1945-1955

Jämfört med dagens läge var arbetsförhållanden samt personalhantering under all kritik. Ex: Som hörselskydd användes tomma patronhylsor och vadd innan hörselsnäckorna infördes i slutet av 40-talet. All ut- och indragning av fpl B 3 och T 18 ur hangarerna skedde till största delen meddelst handkraft.

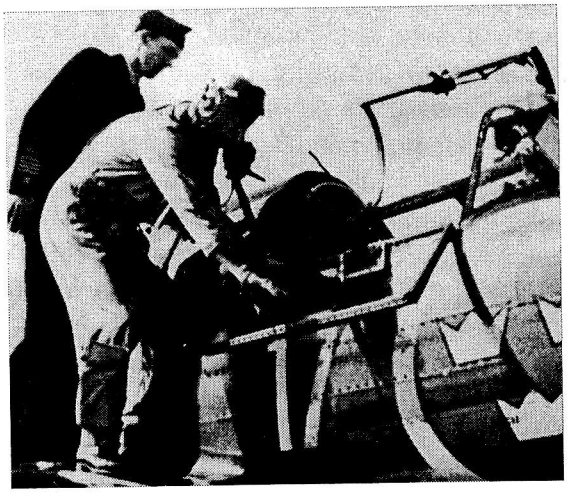
Vid en basering vintertid med fpl B3 i Kiruna, troligen 1946, och med T 18 1949 var arbetsförhållandena mycket krävande. Kylan låg under 30 minusgrader. Detta medförde att motoroljan måste tappas efter dagens flygning och motor-, ving- och stjärtkapell måste läggas på flygplanet. Därefter skulle värmekaminerna monteras under motorkapellen. Under hela natten eldades kaminerna med gengasved och ständig måste hållas så att det inte började brinna i kapellen. Det kunde också hända att skorstensrören till kaminerna täpptes igen av tjära med påföljd att kaminerna inte fungerade. Då måste kaminrören plockas der, fyllas med lite bensin som sedan tändes på varvid tjäran antändes. Rören blev rena, kunde återmonteras och uppvärmningen fortsätta.

Före dagens flygning måste flygplanet avkapellas, den under natten i värmeskåp uppvärmda motoroljan påfyllas, urtagna tändstift i de nedre cylindrarna monteras och uppvärmningen av motorerna avbrytas.

Allt detta måste ske så snabbt att varmkörningen av motorerna kom igång innan motorerna blev dedkylda igen. Till allt detta kom att tankning fick ske med handpump från framrullade bensinfat.
Under ovan beskrivna övningar fick alla reparationer ske utomhus, några hangarer fanns inte tillgängliga. Provisoriska överbyggnader utfördes med de kapell som fanns och värme erhölls av med ovan nämnda värmekaminer.
Den personliga utrustningen var under dessa förhållanden inte den bästa: långkalsonger, undertröja, ylletröja, värmebyxor och blåställ. På fötterna kronans Musse Pigg-skor och ytterst fårskinnspäls. När man skulle åtgärda fel i flygplanets trånga utrymme måste pälsen tas av för att man skulle komma åt. Man frös ofta mycket svårt, kalla verktyg fastnade i händerna och fick tinas loss. Trots all besvärligheter utfördes jobbet med glädje och utan sura miner. Under T 18-perioden förbättrades förhålladen något eftersom de vedeldade kaminerna ersattes av bensindrivna varmluftaggregat och tankbilar blev det vanligaste vid tankning.
Arbetstiden var inte reglerad, det var tjänst även lördagar. Övertidsarbete skedde utan ersättning, möjligen genom viss godtycklig ersättning av resp chef.

1956-1986

I mitten av 50-talet började övergången till jetflygplan. Detta genom att F17 tilldelades ett antal J 21 R från F7 för inflygning på jet inför den stundande A32- epoken. Jag utbildades på J21 R på F7 och senare på A 32 vid SAAB 1956. Därefter tjänstgjorde jag som lärare vid omskolning på flera flottiljer. Under den här tiden gjordes stora framsteg såväl tekniskt som arbetsmässigt. A32 var ett mycket servicevänligt flygplan jämfört med tidigare typer jag arbetat med. Mycket av det skruvande som förekom på äldre flygplan försvann. Kringutrustningen var också mer lätthanterlig.
1973 kom nästa steg då F17 blev jaktflottilj med J35. Draken visade sig svårare att arbeta med än Lansen varit, mest på grund av trånga serviceutrymmen och den omfattande elektroniken.
När 35-epoken började lämnade jag mitt praktiska mekanikerliv och tilltädde som chef för 35-kompaniet. Under hela Drakenera förbättrades arbetsförhållanden för den tekniska personalen. Utom i ett avseende. Vi jobbade ännu i de vintertid kalla hangarerna.
Det senare ändrades och när vi 1979 ombeväpnades till SF/SH37 hade vi också fått ny hangar.
Som kompanichef fick jag också uppleva att de flesta av tekniska personalen önskningar sen lång tid tillbaka gått i uppfyllelse Arbetsmiljön var förträfflig och samarbetet mellan flygande och tekniska personalen föredömlig.
Efter 44 år i flygvapnet kan jag nu, på äldre dagar, se tillbaka på, att ha fått upplevt en fantastisk teknisk utveckling och framför allt, en oerhört positiv personal- och arbetsmiljöutveckling.



Flygtekniker Conny Andersson (sedemera Levin) assisterar flottiljchefen, överste Rydström, inför flygning med J 21 R.

Av Conny Levin (fd Andersson)

Efterlysning.

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.

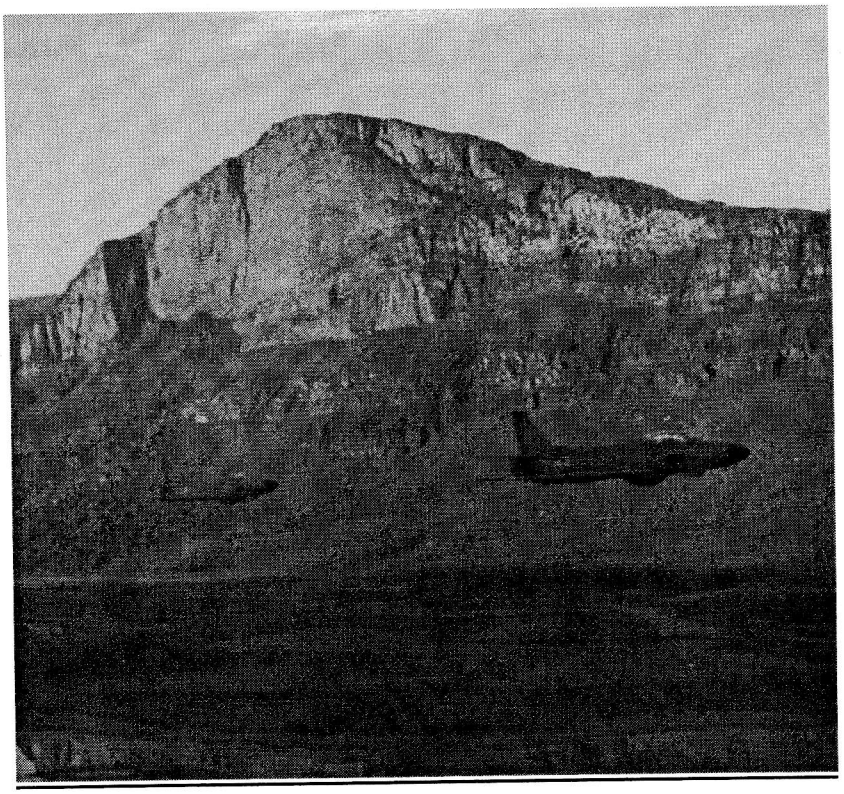
Vi vill naturligtvis inte ha något som kan verka sårande för enskilda personer. Sådant kommer ej att införas i tidningen.

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 Kamratföreningen, F17, Box 502, 372 25 Ronneby

Två bilder berättar

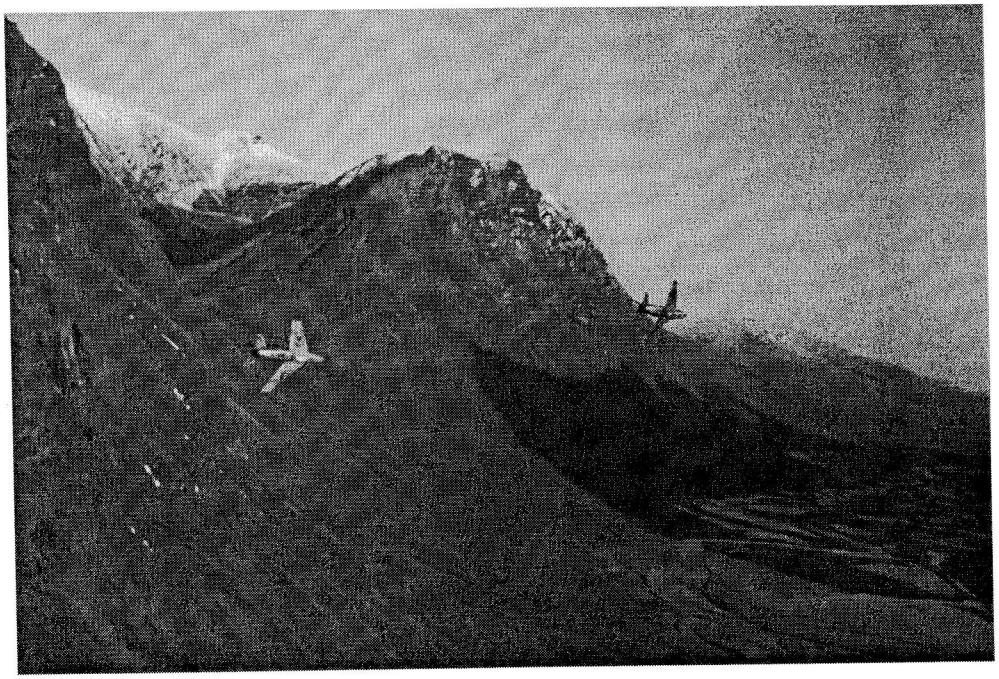


Året är 1975. F 17 sista attackdivision, Nisse Gul, är på basering i Vidsel. Eftersom Lansen-sytemet var på väg ut ur organisationen hade divisionen fått i uppgift att fälla så mycket bomber och skjuta bort så många raketer som möjligt. Det mesta som hade använts på 32-systemet skulle inte passa in i system AJ 37. Det var mycket billigare att göra sig av med ammunition på det sättet än destruktion på annat sätt.

Vid ankomst till Vidsel möttes vi av en vapenmästare som sade att det hade lagts upp ett stort förråd av ammunition, så stort att vi inte skulle ha en chans att tömma det.

Nu hade vi en enorm tur med vädret som gjorde att vi kunde genomföra bombfällning och raketskjutning varje dag.

Stationskompaniet gjorde ett fantastiskt jobb som till varje flygpass hängde flygplanen med max-last. Varje pass flög vi med 8 flygplan och vi hade hela tiden 2 laddade flygplan i reserv och vi flög 4-5 pass per dag. Bomber fällde vi mot Granträsk-målet SO om Lycksele och raketer sköt vi mot Junkö-målet SO om Luleå. Vi hade 2 veckor (10 flygdagar) på oss men redan på onsdagen sista veckan var all ammunition slut. Och det var då vi passade på att se oss omkring lite. Det här var i första hälften av september när färgerna i fjällen börjar skifta. Det blev alltså lågnavigeringar i fjällterräng.



Bland annat så "gick" alla Kungsleden ett antal gånger. Och att få uppleva Rapadalen (bilderna) som vi fick var något hisnande. Så storslaget och så vackert att det inte går att beskriva. När man for fram på låg höjd och bergssidorna höjde sig på båda sidor upplevde man något man hoppades aldrig skulle ta slut.

Men allt har ett slut. Från Vidsel flyttade vi oss till Söderhamn och deltog i flygvapnets höstövning. Men det är en annan historia.

Av Håkan "Målle" Lindberg

PS. 3/F17 hade egentligen anropet Niklas eftersom 35-div nyttjade Quintus och det skulle vara skillnad mellan flygplantyper. Men efter divisionschefen Nils Staffas blev det ju naturligt med "Nisse".

När man ser bilderna kanske någon yngre läsare anser att "så får man ju inte flyga" Men på den tiden fick man flyga lågt i fjälldalarna. Och det gjorde vi!!

DS

F 17-notiser

(Utdrag ur F17 hemsida. Läs mer på www.f17.mil.se)

Cooperative Cope Thunder (CCT)

Övning CCT 06 är flygvapnets högst prioriterade övning under 2006. F17 har fått uppgiften att stödja luftstridsskolan (LSS) avseende logistik och sambands- och informationssystem.
Övningen kommer att genomföras under veckorna 29-31 i Alaska. Som ett led i detta genomfördes vecka 12 en rekognosering för att säkerställa kommunikationslösningen mellan Sverige och Alaska.

Bästa värnpliktsförband

Varje år tar Värnpliktsrådet fram en rapport där samtliga förband i Sverige jämförs inom en rad områden som rör värnpliktshantering. F 17 blev återigen Sveriges bästa förband för värnpliktiga 2006.

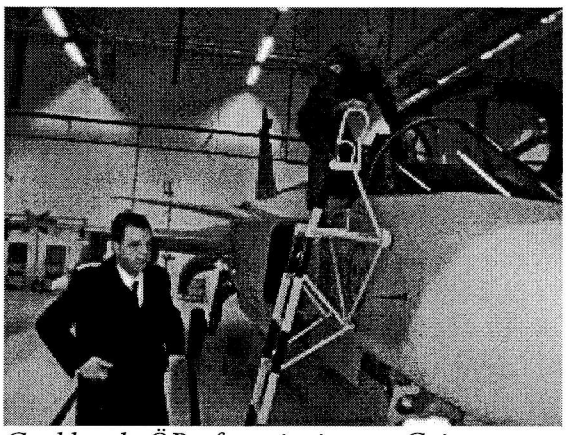
Permanent verksamhetstillstånd

Under en längre tid har flottiljen arbetat för att få verksamheten certifierad. Under senvintern har flygsäkerhetsinspektionen granskat verksamheten vid F 17 och kontrollerat att den genomförs på ett kvalitetsriktigt och flygsäkert sätt och att man lever upp till de formella krav som gäller enligt FM regelverk för militär luftfart.
F 17 är nu godkänt som militär luftfartsoperatör.

Flottiljchefen Lars Lundell och kvalitetschefen Roger Bökman mottager verksamhetstillståndet från flygsäkerhetsinspektören Tommy Pålsson.

Greklands ÖB på besök

Greklands ÖB har besökt F 17. Under besöket har han bl a fått genomgångar om JAS 39 Gripen och fått se den nya flygsimulatorn PETRA. Även en flyguppvisning stod på programmet.



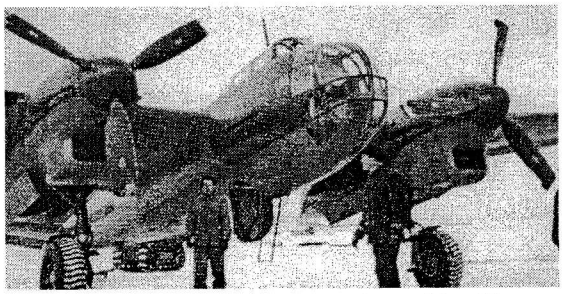
Greklands ÖB efter visning av Gripen

Att få flyga med chefen eller Malmöresan.

Överste Sten Rydström blev chef för F17 år 1951. Han flögs in på SAAB T 18 B av löjtnant Nils Börjeson, en långvägare och en gång mekaniker. Att flyga besättning med Chefen var alltid trevligt, då han i luften var betydligt mera lugn och avspänd än på marken. Han krävde heller inte alltför mycket av en medresenär, vilken dessutom färdades baklänges och i synnerhet vid lågnavigering och spaning efter anfallande jakt måste ha huvudet på kullager. Då och då hade vi spaningsmajoren Holmberg i nosen, något som ibland var till båtnad för övningen.

Kan furiren flyga med mig till det civila fältet i Malmö? Ja, Överste! Gott! Gör upp en navigering via Ystad med dykövningar Hälleviksbåten, Landöarna och Kabusa. Hemvägen tar vi via Mien och gör en dykning mot ön! Efter en timmes flygning landade vi på Bulltoftas bana 24 och rullade in till en parkeringsplats på gräset i västra delen.
Flygplatschefen, den avsuttne majoren Krautmeier tog emot vid nosluckan som en fallrepspost. Han var klädd i ridbyxor, blanka stövlar, rutig kavaj, grön jägarhatt med svinborst. I handen hade han en stödkäpp med silverkrycka och han förde hund, en jaktvariant av obestämbar härkomst. Det var bara skeppspipan som saknades för att han skulle ha kunnat blåsa över för sin gamle vän, den f d sjöofficeren Rydström. –Då kan furiren vakta planet så kommer jag tillbaka i eftermiddag ! – Ja, Överste !
Föga anade jag då att jag knappt trettio år senare skulle bli chef för två av landets medelstora flygplatser, Norrköping och Linköping, bl a få efterträda den färgstarke majoren, samt att få förmånen tillhöra och internationellt verka inom den exklusiva gruppen av civila provflygare på SAAB Aircraft i Linköping. De flesta var FV-utbildade, men inte alla och jag var en av dessa.

Den likaledes saluterade hemfärden gick österut via långvågsfyren vid Staffanstorp.
Även om avstånden underbefäl – underofficerare – officerare på den här tiden var betydande hade det sina både positiva och negativa sidor. Överste Rydström lämnade flottiljen 1963 då Per Th Svensson tog över. Men innan han förflyttades hade han dock den vänligheten och i synnerhet det modet, att rekommendera en inte F5 utbildad signalist, navigatör och civil flygförare till träning inom Marinens Helikopterskola på Berga utanför Stockholm. Men det är en annan historia !



Av Ulf Wiberg.

Att flyga Concord år 1978.

Så är vi då på väg med Flight BA 189, Concorden G-BOAA, världens snabbaste trafikflygplan, marschfart 2200 km/timme. Bara ett femtiotal s k VIP-passagerare i ett halvsatt plan.
Vi har startat med en hästspark och fått vårt juridiska färdtillstånd till "Dulles Airport Becton One departure, standardrouting west. Pick up London VOR 263 radial at 7 miles DME, turn right to Woodley, make good a track of 275, cross Woodley at 4000. Pass Hartland at 25 000 feet. Climb and maintain 58 000"!!

Till en början flyger vi sakta, bara cirka 1100 km/tim. De engelska husen i förstäderna till London har radat upp sig bakom oss och nu passerar vi ut över kusten vid Bristolkanalen. Vädret är kristallklart och under oss vinglar bryggor ut från stränderna som rader avhängda uthusdörrar.

Det gnags kycklingben och drinkar sörplas ner, och alla känner vi oss som jättar. Vår Concord är ett smäckert underverk som väger 185 ton. Vi har 120 000 liter bränsle med oss och det mesta går åt under den tre timmar långa resan. Det är som att grensla en raket, och framme i spetsen sitter en kapten med det förpliktande namnet James Cook...

Här bak brummar det lätt. Nu skakar det till i planet, nosen har för en stund sedan fällts upp 17,5 grader från sitt start-- och landningsläge. Porslinet på brickorna vibrerar, men inte av munterheten ombord utan för att kapten Cook tänt de fyra efterbrännkammrarna vilket ger oss femtio procent mer effekt och strax är vi igenom ljudvallen. Det darrar till, svagt, och där är vi på väg i ljudfart och dubbelt upp!

Passagerarna

Vilka människor befolkar då ett dylikt äventyr? Vad pratar de om häruppe i stratosfären och i en hastighet av 730 meter varje sekund? Ja, det gäller först och främst att inte räddhågas, och
för att hindra denna åkomma har i servicesammanhang ingen möda sparats. Nyss har Nordatlanten smugit sig på oss och konversationen på en rad språk har kommit igång.

Alla reser vi i kunglig klass, som reklamen säger i denna maskin. Framme i kabinen närmast Amerika sitter några speciella gäster i likbärarkostymer och med svartblusade, guldbehängda damer. Längre akterut, mot den plats där stormasten skulle ha suttit om vi rest med segelfartyg och det tagit ett par månader att komma till USA, residerar en shejk, vilken på oljeblandad engelska konverserar sitt följe.
Sierra Leones president Stevens finns också ombord och hans adjutant, en ung general med en alltför stor skärmmössa vilken åker av först efter tredje drinken. Flygningen och samvaron fortsätter, i den rullande buffén fallerar inget. - Man måste kosta på sig en dylik resa en gång i livet säger en filosof på stol nr 15. Livet är kort och man är död så förbannat länge!

Likvida gäster.

Maten serveras. Iransk kaviar, sirloinstek, standarddrycken är champagne alternativt tio sorters vin. Till kaffet inget sämre än Armanac här.
Två något ankomna herrar hörs diskutera vädret i lägre och högre luftlager. Man enas till sist på den punkten, att om väderleken i Samväldet under de senaste åren inte blivit bättre, så har det i varje fall inte

undergått några anmärkningsvärda försämringar!
Tiden går och serveringen med den, kärlek, eld och bränvin kan man som bekant inte dölja!
En något anfrätt medmänniska, endast delvis knäppt och knuten, tappar några internationella kreditkort på golvet i gången liksom för att understryka att han i vart fall är likvid!

Tidsvinst.

När vi sätter ner de tio hjulen på Dulles Airport utanför Washington och går ut i den brinnande amerikanska hösten har det underliga hänt, att vi kommit fram innan vi har startat!
Den engelska klockan visade 12 när vi lättade och den amerikanska är nu 10. Efter denna resa tror vi inte att tekniken har några egentliga gränser..
Kanske kan man snart också resa i tiden? Tanken rymmer många svindlande sanningar, men först måste man - kanske ånyo - bevisa att energin är lika med massan gånger ljushastigheten i kvadrat?

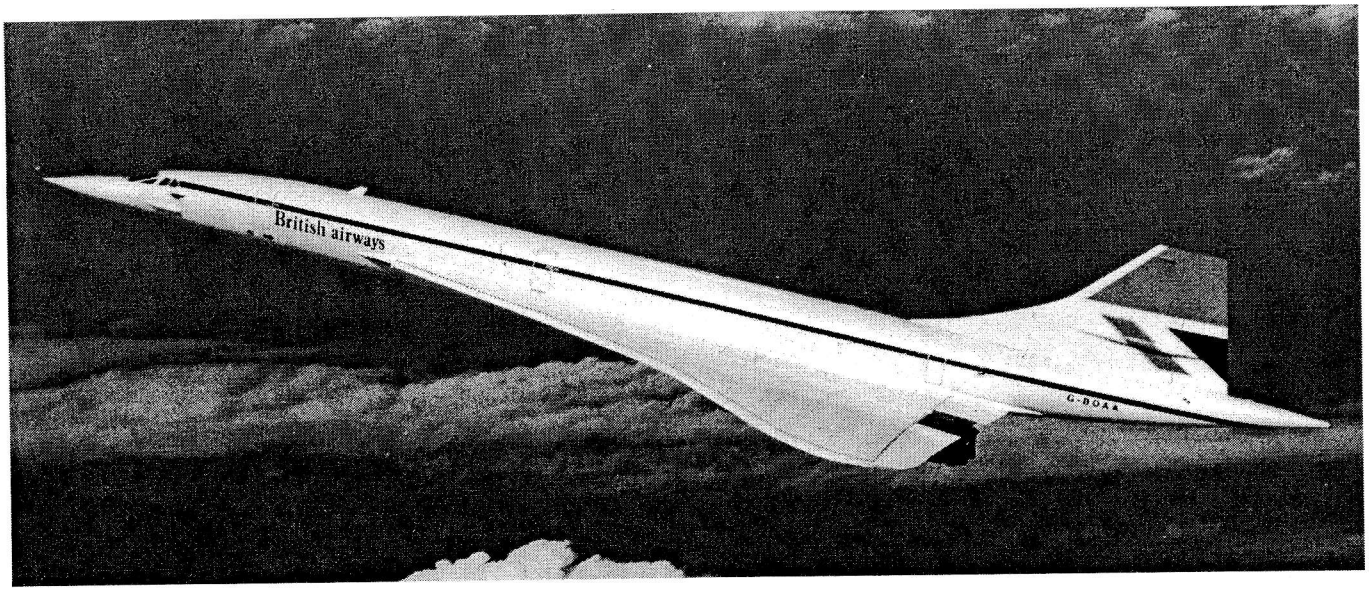
Fem resor

Tillsammans blev det fem resor med Concord, British Airways och Air France för tidningens medarbetarte. Två mellan London och New York, två mellan London och Washington samt en mellan Göteborg och Paris.
Rekordet var 2.53 tim över Nordatlanten till USA.

Faktaruta för Aerospatiale/British Aerospace CONCORD

Första flygningen 1969. I trafik 1976.
20 plan tillverkades för British Airways och Air France. 14 sattes i trafik, mest på Nordatlanten mellan Paris/London till Washington och New York. En totalhavererade. Flygtid cirka 3 timmar. Längd 62,10 meter. Bredd 25,56 meter. Höjd 11,4 meter.Tomvikt 78,7 ton. Bränsle 94,6 ton.. Besättning tre piloter. 6-8 i kabinen. Passagerare 100-144. Fart Mach 2,04. Topphöjd 18 000 meter.Togs ur trafik 1999.
Ryskt plagiat Tu 144 "Concordski".

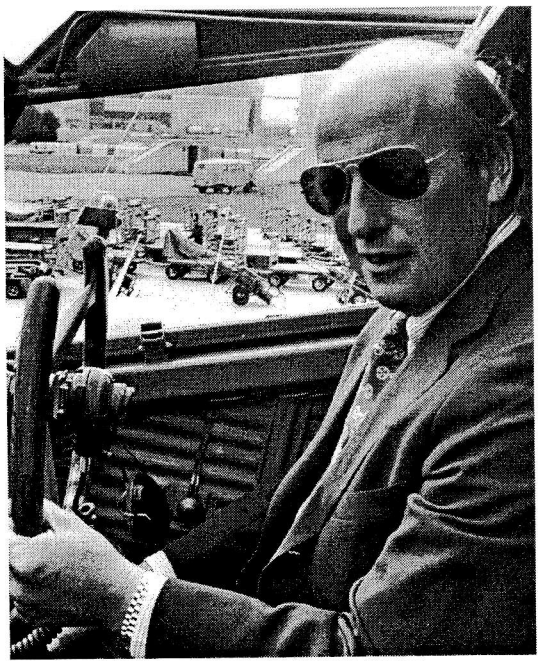
Av Ulf Wiberg



Månresenären.

Jag träffade astronauten och månbesökaren Charles "Pete" Conrad på ett symposium och vi blev goda vänner. Senare fick vi tillfälle att sida vid sida flyga den gamla tremotoriga tyska Junkers Ju 52 i det schweiziska Flygvapnet. Pete var en tystlåten, kortväxt man, f d överstelöjtnant inom US Marin,testpilot m m.

-När vi började, visste vi egentligen inte så mycket. berättar Pete. Rymd-
medicin och rymdbiologi var okända ämnen, liksom hur kroppen påverkas
av tyngdlöshet under en längre period. Symptomen var ju illamående, kräkningar och en allmän svaghet. Visst hade vi motmedel men dessa gjorde
oss samtidigt slöa och ouppmärksamma. Andra medicinska fenomen var ökad risk för njursten och en urkalkning av skelettet. Riskerna för lungödem
ökade liksom blödningar i hjärtmuskeln vid kraftiga accelerationer.



Ryssarna var ju något före med Sputnik 1, men man tog stora risker, och
har alltid gjort detta med sina kosmonauter...
Därute där jordaccelerationen eller tyngkraften inte längre verkar är fart-begreppet under upplösning. Kontinenterna ser ut som bruna hundar och molnsystemen över oceanerna liknar mest grädden på en stor tårta.

Olösta frågor.

En sak hade vi gemensamt med ryssarna, vi var alla offer i en grundforskning om rymden och dess inverkan på den mänskliga organismen om vilket vetenskapsmännen då inte visste någon alls. Vi var också oroliga för hur celldelningsfenomenet skulle påverkas i tynglöst tillstånd, och hur den kraftiga kosmiska strålningen ute i rymden skulle påverka det sedan miljoner år till jorden anpassade livet?

Specialister.

Vi astronauter var inga duvungar precis. Vi var alla tekniska specialister och testpiloter, var och en hade sitt område. Själv hade jag hand om förarkabinen och dess utformning, andra hade motorer, kommunikation osv. Våra beslut i kapseln var alla uteslutande av teknisk natur och det fick aldrig komma upp något som vi inte skulle kunna klara av.
Varje minut av rymdresan var inrutad och vi diskuterade ihop en tre tum tjock bok som skulle täcka allt. Vi satte upp vad vi kunde lura ut i vår simulator och det blev en sport och en tävlan mellan oss astronauter och markpersonalen att de skulle försöka lura oss, men det gick sällan. När vi sedan startade till månen

med Apollo 12 hade vi verkligen "häcken full".
Det var 180 meters molnhöjd och regn när vi tände på och bara 42 sekunder senare fick vi ett blixtnedslag i raketen, vilket gav oss elva felindikeringar i det elektriska systemet. Det lyste och blinkade på våra paneler, men jag sa: -Gör inget, det är bättre än att göra fel, vänta !
Det ordnade sig och efter ett tag fick vi den förlösande ordern från Houston-kontrollen:
- Go on to the Moon!
Mycket av glorian runt rymdresor är nu borta. Man är ingen stor hjälte längre, säger Conrad, men hade jag inte vetat att jag skulle komma tillbaka hade jag aldrig ställt upp!

Rymdvarelser.

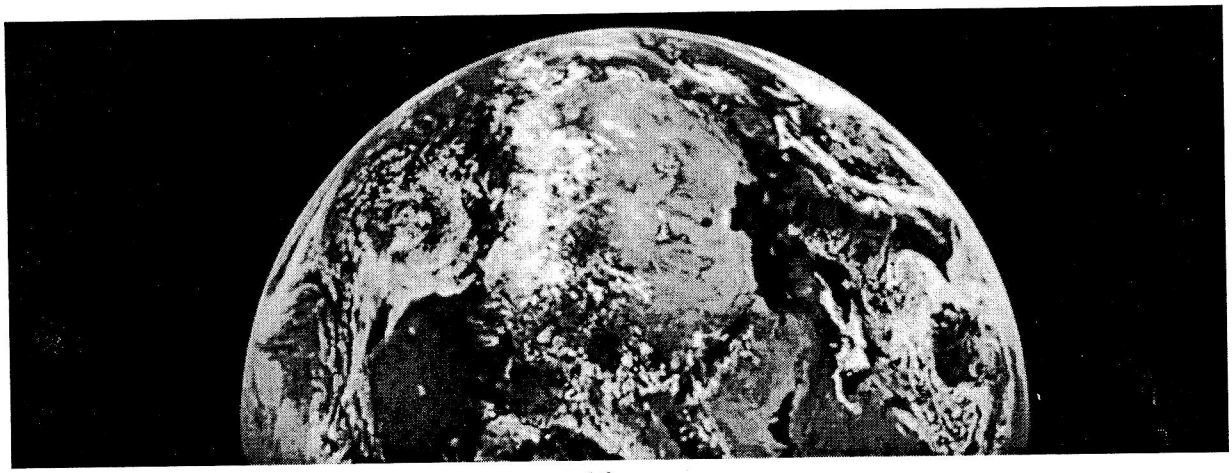
Har du filosoferat över om du skulle vilja flyga till månen igen, Pete ? En månresa har för mig inget med filosofi att göra, det har varit mitt levebröd.
Men när man sitter där på månytan, 400 000 kilometer från jorden, har stannat raketmotorerna och allt är tyst, så tyst, ja då är man verkligen ensam !
Tror du att det finns rymdskepp, rymdvarelser ? Conrad skrattar inte, han dröjer med svaret, tittar bort, ut mot den blå rymden. Det jag inte har sett kan jag inte tro, men jag tvivlar på att vi är helt ensamma i rymden.
Min företrädare hade sagt när han landsteg på månen att det var ett litet steg för honom men ett stort steg för mänskligheten!
Jag fick ett brev från en gammal tant som föreslog att jag, eftersom jag var så kort, skulle säga vid nedstigningen på månen, att det var ett litet steg för min företrädare men ett jäkla stort steg för mig då jag ju var så kort i rocken!

Förändras rymdfarare?

Pete, förändras människor vid rymdfärder?
Han blir tyst och tittar bort, mot en fyrgrupp Hunter som just flyger över oss.
Jag vet inte, du måste fråga min familj om detta. Men, när vi satt däruppe på väg till månen och såg jorden som vi ser månen en klar och vacker natt, blev vi betänksamma. Så obeskrivligt vackert var jordklotet. Jag började ifrågasätta det liv vi lever och de normer vi skapat åt oss. Krig, våld, laglöshet, mord, ja vad du vill av ondska och miljöförstöring...
Att vissa astronauter har förändrats och haft svårighet med sina liv sedan de återkommit är helt klart, men om just jag har drabbats vet jag inte själv. Det får min hustru och mina barn svara på, kanske så småningom. De flesta frågor runt rymdfärder är trots allt ännu obesvarade!

<u>Efterskrift.</u> Pete Conrad pensionerades från sitt sista jobb på Douglas som expert på cockpit design. Efter något år omkom han vid en färd med sin Harley Davidson. Sin månfarkost behärskade han till fullo, men inte sin motorcykel !

Av Ulf Wiberg



18th JUNE
SKARABORG WING
F7 SÅTENÄS
SWEDEN

Flygvapnet firar 60 år och håller huvudflygdag på Skaraborgs Flygflottilj, Såtenäs den 18 juni 2006

Fri entré. Alla varmt välkomna!

Grindarna öppnas för besökare 0800 och stängs 1800. Omfattande flyguppvisningsprogram och markutställningar/-program.

Flygvapeninspektören invigningstalar 1355 och flyguppvisningen med modernt flyg börjar 1400.
Under förmiddagen sker flyguppvisningar 1100 med historiskt propellerflyg och 1230 med historiskt jetflyg.

Läs mera på F 7 hemsida www.f7.mil.se

F 17 planerar för en buss till Såtenäs under flygdagen den 18 juni med tidig avgång och sen hemkomst. F 17 kamratförening har erbjudits ett antal platser i bussen. Intresserade medlemmar vänligen kontakta F17 Kn Staffan Håkansson för information och anmälan.

Besök vid SKB, Svensk kärnbränslehantering i Oskarshamn

Datum: Torsdag 14 september 2006

Avresa: F17 0630, Kallinge kyrka 0635, Rydenskan 0645, Resecentrum 0650, Götgatan 0655.

Besöket börjar 0915: Uppdelning i två grupper.
Grupp 1 besöker: CLAB (Central mellanlagring för utbränt kärnbränsle)

Grupp 2 besöker: Äspölaboratoriet (lab för slutförvaring av utbränt kärnbränsle) 420m under jord, transport med buss.

Byte av grupper sker efter lunchen.

Lunch: Kl 1200

Hemkomst: Ca 1800.

Kostnad: Ca 200kr/person inklusive lunch

Anmälan: Senast 28/8-06 till Ulf Alderlöf 0457-24674, alt mob, 0708-578935 (Föranmälan skall lämnas senast 10 arbetsdagar innan till SKB)
Anmälan skall innehålla personnummer, namn och hemort.

"OBS" Giltig fotolegitimation skall medtagas.

Säkerhet: Med tanke på den enskildes säkerhet gäller följande för besök i SKB anläggningar.
- Inga rullstolar, kryckor eller käppar är tillåtna under jord.
- Alkohol får inte förtäras före eller under besöket.

Frivilligt: Fika att intagas under färd till Oskarshamn.

Välkomna till en superintressant dag!
Styrelsen

GENOMFÖRD VERKSAMHET 2006

Studiebesök vid 3. Hkpskvadronen

Den 24 januari genomfördes ett studiebesök på 3. Helikopterskvadronen i Kallinge. Som traditionen påbjuder har även i år inbjudits Blekinge bataljon, KA 2 kamratförening samt Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn. Glädjande nog kom 90 personer till besöket som inleddes i F 17:s aula med att chefen 3. skvadronen, övlt Magnus Fransson hade en utmärkt genomgång om förbandets uppbyggnad, organisation och uppgifter.

Major Johan Quist visar och berättar om Hkp 10

Därefter följde vi ställföreträdande skvadronchef, Mj Magnus Reimhagen till hangar 82 och 83 där Hkp 4, Hkp 9 och Hkp 10 var uppställda. Guiderna Torgny Karlsson, Hampus Angbjär, Anders Backudd, Mikael Hök och Johan Quist visade och berättade om respektive hkp, även information om de framtida helikoptertyperna, Hkp 14 och Hkp 15 gavs.

Till v Lt Anders Backudd, Mj Magnus Reimhagen och Kn Mikael Hök berättar om Hkp 9 och Hkp 15.

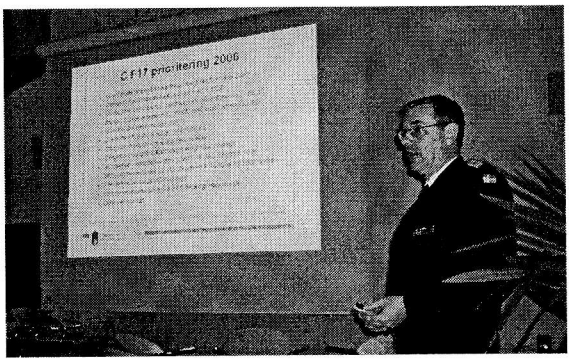
Kvällen avslutades med ärtmiddag och kamratlig samvaro på Bredåkramässen.
Vårt gemensamma Tack till 3. Hkpskvadronen för ett mycket intressant och väl genomfört studiebesök.

Årsmöte med personalförändringar

Årsmötet den 9 mars samlade 58 medlemmar. Föreningsordf Öv Lars Lundell ledde i vanlig ordning årsmötesförhandlingarna. Håkan Lundqvist, Herman Pålsson och Hans Rytterdahl hade undanbett sig omval. Dessa avtackades med blommor och applåder och Håkan invaldes som hedersmedlem i föreningen. Nyvald till styrelsen blev Benny Hellström, Ulf Alderlöf och Leif Possung. Revisor Gunnar Stenholm hade också valt att avgå och lämnat företräde för Lars-Åke Löfgren.
Årsavgiften beslutades vara oförändrad, 70 kr för huvudmedlem och 30 kr för familjemedlem på samma adress.

Efter årsmötet höll flottiljchefen en genomgång över F 17 uppgifter och prioriteringar för 2006. Bland annat genomförs en omfattande övning i Alaska där JAS 39C deltar, även planer på hur Flygvapnet löser uppgifter i Afrika redovisades.

Kvällen avslutades med traditionell ärtmiddag på Bredåkramässen, följt av en trevlig och uppskattad samvaro.



Överste Lars Lundell redogör för F 17 uppgifter

Adjungerade till styrelsen är Kn Glenn Petersson F 17:s kontaktman samt Mats Svensson webbredaktör.

Revisorer för 2006 är Einar Fäldt, Roland Johansson och Lars-Åke Löfgren samt valberedning, omval av Curt Olofsson, Lars-Eric Svensson och Göte Sjöblom.

F 17 Kamratförenings styrelse för 2006.

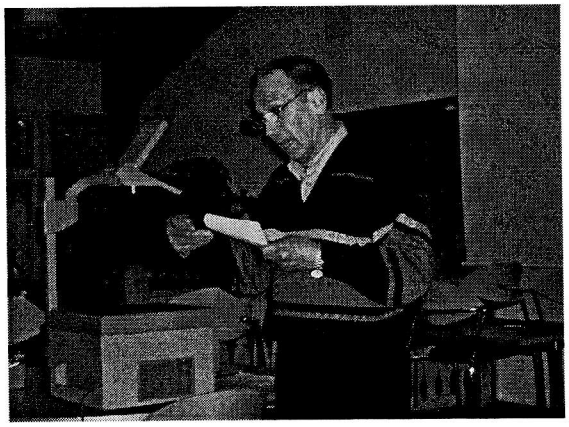
Fr v Ulf Alderlöf, Rune Pettersson, Ronny Hansson klubbmästare, Leif Possung, Nils Otto Olsson, Herbert Lindblom styrelseordf, Benny Karlsson sekreterare, Lars Lundell föreningsordf, Nils Olofsson kassör och Benny Hellström v styrelseordf

Föreläsning om flygräddning

Den 6 april var så dags för kamratträff på F 17, nu i samverkan med SFF, Qvintus 72. På programmet stod föredrag om flygräddning av Herman Pålsson. Herman har flugit Hkp 4 på F 17 helikoptergrupp/-division sedan mitten på 60-talet fram till 1991 då Hkp 10 kom in. Ett 50-tal förväntansfulla åhörare fick lyssna till hur Herman som pilot och besättningschef berättade om intryck, upplevelser och erfarenheter från olika räddningsuppdrag.

Att undsätta nödställda ute till havs i mörker och oftast mycket dåligt väder är mycket krävande uppdrag för alla ombord i besättningen. Herman berättade på ett mycket inlevelsefullt sätt om några sådana uppdrag inför ett nära nog andäktigt lyssnande auditorium.

Efter föredraget i F 17 värnpliktsmatsal bjöds på landgång och öl på Bredåkramässen, följt av en trevlig och uppskattad samvaro.



Herman Pålsson i berättartagen

Tack Herman för ett fint föredrag och en trevlig kväll tillsammans.

Eftersnack och samvaro på Bredåkramässen

SMKR representationsmöte 2006

Den 25-27 april genomförde Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund rubricerat möte ombord på M/S Regina Baltica till Tallinn. Totalt 42 deltagare, Herbert Lindblom var vår förenings representant. Medlemsregistret innehåller för närvarande 84 föreningar med 36402 medlemmar. SMKR företräder de militära kamratföreningarna och arbetar långsiktigt för Försvarmaktens stöd till dessa. Arbetet inriktas på frågor som militära traditioner och förbandsmuseer samt försvarsupplysning. Internationell förståelse skapas främst genom de nordiska kamratföreningsmötena.

Text och foto av Herbert Lindblom

VERKSAMHET HÖSTEN 2006

Program och inbjudan

28 september, 2006 kl. 1430 i F17 aula.

Studiebesök vid F 17 Flygplatsenhet.
Besöket handlar om flygplatsens drift, fälthållning och räddningstjänst.
Före detta chefen flygfältspluton, Ronny Hansson, inleder med att berätta om fälthållning, sommar och vinter, fram till 1997 samt utprovning av fälthållningsmateriel i Kiruna och Kalixfors.
C Flygplatsenheten, Anders Folkesson, fortsätter med information om dagens organisation, uppgifter och materiel samt Flygplatsens framtida utveckling. Visning av materiel sker därefter i H83.

C:a Kl. 1700 serveras middag i lilla matsalen. Pris 60 Kr per person.

Därefter föredrag av Ingemar Fogdestam
Ämnet är "RAF mot Tirpitz vid Tromsö den 28 oktober 1944 och Lancastern i Porjus".

Anmälan kan ske mellan 4 sept. till 21 sept. Tfn 0457-47 19 83, eller via E-post: anmalan@f17kamratforening.se
Avanmälan senast 25 sept. på tfn 044-35 23 73 eller 0457-241 46

26 oktober, 2006 kl. 1700 i F17 aula

Föredrag av Bertil Eliasson
Bertil berättar om sina resor i Tunisien och Marocko. Efter föredraget finns möjlighet till "fika" i marketenteriet till självkostnadspris.

Anmälan kan ske mellan 4 okt. till 19 okt. Tfn 0457-47 19 83, eller via E-post: anmalan@f17kamratforening.se
Avanmälan senast 23 okt. på tfn 044-35 23 73 eller 0457-241 46

23 november, 2006 kl.1500 i F17 aula

Föreningsträff med föredrag om klimatförändringar.
Meteorologen och hedersdoktorn vid Lunds universitet Bertil Larsson föreläser under rubriken. "En expedition till Nordpolen med inriktning på klimatförändringar."

Efter föredraget, ca kl.1630, serveras middag i lilla matsalen. Pris 60 Kr per person.
Anmälan kan ske mellan 1 nov. till 16 nov. Tfn 0457-47 19 83, eller via E-post: anmalan@f17kamratforening.se
Avanmälan senast 16 nov. på tfn 044-35 23 73 eller 0457-241 46

Nya anmälansrutiner. OBS ! ! !

Höstens 2006 program över studiebesök och föredrag är tillika inbjudan till respektive aktivitet. Något särskilt papper om inbjudan eller påminnelse inför varje aktivitet kommer alltså inte att utsändas. Vi tar emot din anmälan som tidigare på telefonsvarare: 0457-47 19 83 eller e-post: anmalan@f17kamratforening.se Nytt ! Var noga med att ange den aktivitet du anmäler dig till. Vi rekommenderar att du anmäler dig under tid som finns angiven i respektive inbjudan. Anmälan är bindande och eventuell avanmälan måste göras senast tre dagar innan på telefon 044-35 23 73 eller 0457-241 46.

Mycket Välkomna!
Styrelsen

Bussresa den 14 september 2006

Besök vid SKB, Svensk kärnbränslehantering i Oskarshamn.

Se program och inbjudan sida 17.