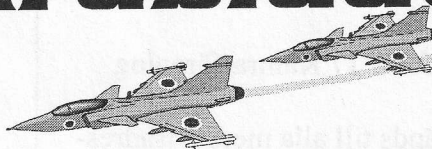
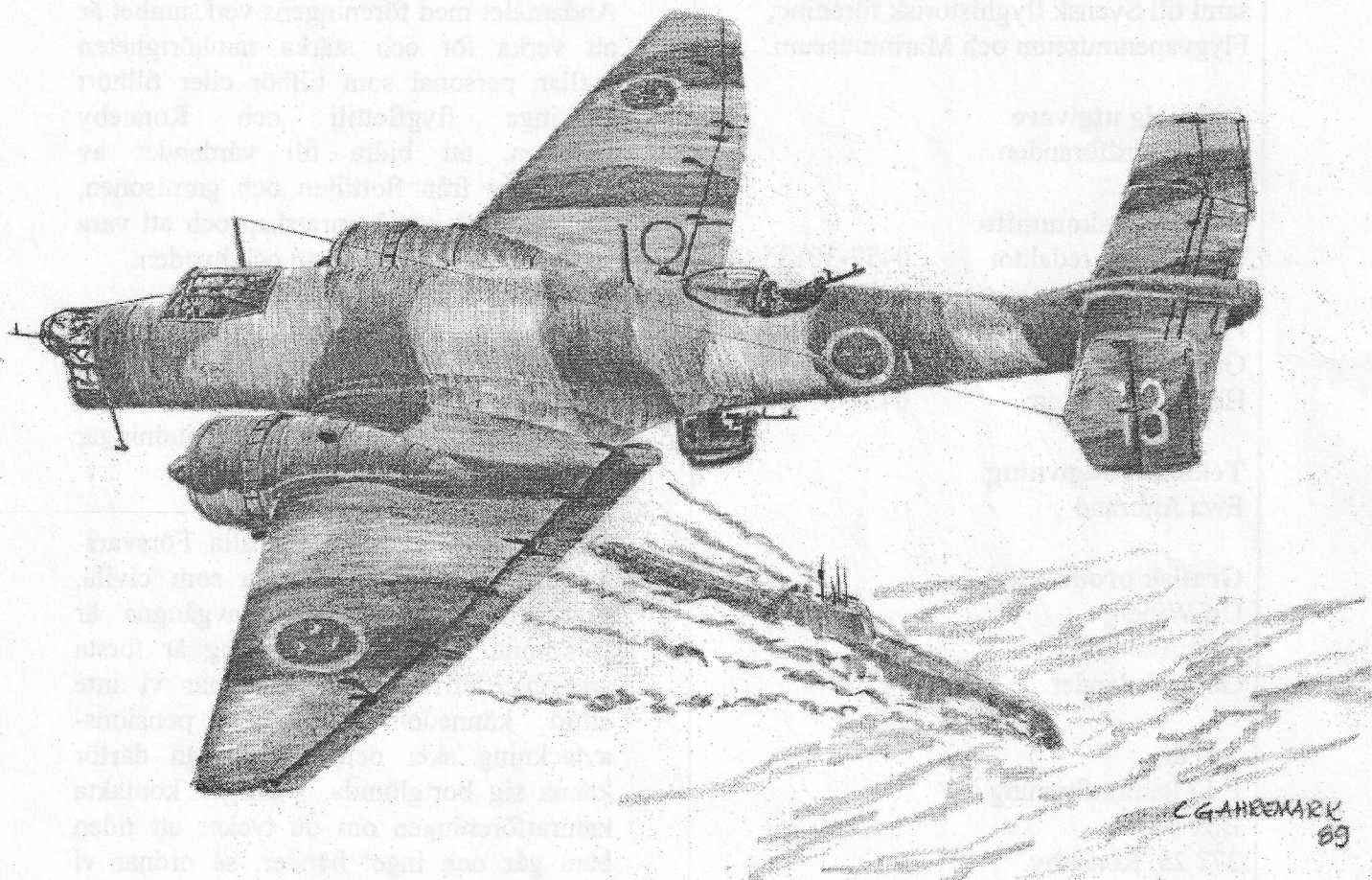




Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2007



Ur innehållet:

För 60 år sedan ...

Vintersäkövning

B3 på F 17

Luftvärn på Bredåkra Södra

Segelflyg på F 17

Helikoptern

Ronneby Garnison

Robotvapen, utveckling 50-talet

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 bombflygplanet B3 i marinsamverkan. Bilden från ÖFS, Flygvapenmusei Vänners almanacka 1990. Teckning av CG Ahremerk.

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har omkring 550 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 på sista sidan.

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

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Bredåkrabladet har kommit in på sitt andra år och redaktionen har så smått funnit lämpliga former för sitt arbete. Resurserna är små men viljan att åstadkomma en bra tidning går inte att ta miste på. Berättelser och bidrag som inkommit från medlemmarna sätter vi stort värde på och tackar för, ju fler skribenter desto intressantare tror vi att tidningen blir.

Vi arbetar nu inom styrelsen med hur vi skall kunna utveckla medlemskapet och öka medlemsantalet. Tidningen är naturligtvis en väsentlig del däri, som förhoppningsvis i förlängningen ger fler medlemmar. Generellt erbjuder vi medlemskap med första året avgiftsfritt efter pensionsavgång. Problemet är dock att vi inte alltid känner till alla pensionsavgångar från olika myndigheter som har personal inom Ronneby garnison.

Vi försöker finna kanaler till myndigheters företrädare för att vid pensionsavtackning eller motsvarande kunna lämna över ett litet medlemskort och ett välkomnande i F 17 Kamratförening. Vi ber alltså om hjälp, ta gärna själv kontakt eller tipsa om vänner som vill bli medlemmar. Du är inte bortglömd, vi har bara inte hittat dig.

Att verka för samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört F 17 och Ronneby Garnison är ett av kamratföreningens huvudändamål.

I dag är organisationen i Förvarsmakten inklusive stödfunktioner mer uppsplittrad än då föreningen bildades vilket kanske skapar osäkerhet om just tillhörighet och kamratskap.

Oavsett organisationstillhörighet, aktiv eller pensionär, önskar vi och arbetar för att du skall känna dig välkommen i föreningen och naturligtvis också att få ut något av ditt medlemskap.

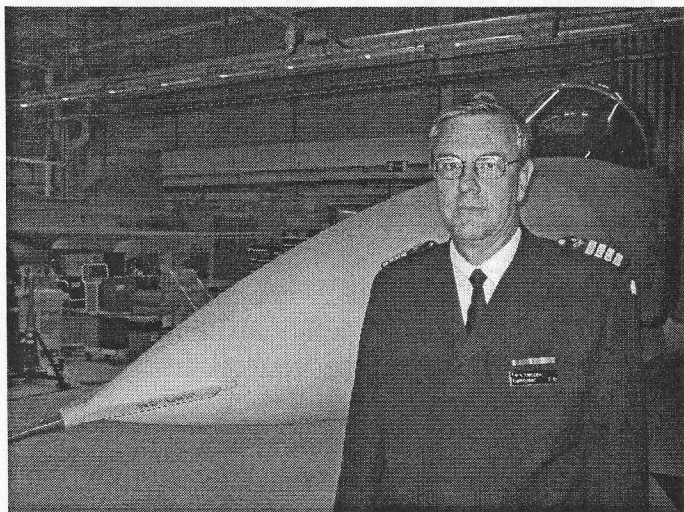
Någon kanske frågar sig varför inte föreningens namn hänger med i utvecklingen utan alltjämt heter F 17 Kamratförening. Svaret är helt enkelt att vi värnar om historia. Kamratföreningen bildades ungefär då F 17 var halvvägs i sin historia och då togs det då aktuella förbandsnamnet och den då gällande logotypen som föreningens signum.

Kungliga Blekinge Flygflottilj var förbandets ursprungliga namn. Samhällsdebatten i slutet av 60-talet innebar dock att krigsmakten blev försvarsmakten och att "kungliga" borde tas bort. Under 1970-talet blev det Blekinge Flygflottilj som 1995 blev Försvarsmakten Blekinge Flygflottilj då försvarsmakten blev en enda myndighet. Från slutet av 90-talet samlades flottiljen och för försvaret ingående enheter under namnet Ronneby Garnison.

Även förbandets vapensköld eller logo har ändrats genom tiderna. Ursprunglig vapensköld hade en ek med tre kronor på stammen. Denna sköld blev under 1970-talet bevingad eller som folkhumorn säger, skölden fick musöron. 1995 kom den nu gällande vapenskölden, i blått fält en ek med tre kronor av guld samt i övre delen en vingad tvåbladig propeller av guld.

Herbert Lindblom

RONNEBY GARNISON



Våren har kommit och garnisonsutvecklingen fortsätter! Under vintern har ett stort skogsområde kalhuggits för att ge plats åt en ny byggnad för Flygplatsenheten. Där skall vi samla både basräddnings- och fälthållningstjänsten i en gemensam byggnad. Inom området skall det anläggas incidentberedskaps- och transportflygplatta samt hela helikopterskvadronens flygtjänstbyggnad med hangarer, platta och en liten start- och landningsbana. Det kommer att bli mycket bra och ändamålsenligt när det blir färdigt. Vi hoppas fortfarande på att det skall kunna tas i bruk under 2009 trots att det ekonomiska läget för Fortifikationsverket ser lite dystert ut. Vi ställer vårt hopp till Riksdagen, som kan bevilja verket en högre låneram!

Utbildningen av den Nordiska Stridsgruppen, Nordic Battle Group, NBG, präglar verksamheten vid F 17.

Rekryteringen till Flygplatsenheten, FE 01, går bra. Av de 283 befattningarna är ca 260 bemannade. Under januari anställde vi 140 beredskapssoldater. De bor i kasernerna 24 och 25. De utbildas inte bara i Ronneby utan även på civila flygplatser runt om i

landet och deltar i utbildningar utomlands. I juni deltar delar av FE 01 i en övning i Tyskland.

Vårt snabbinsatsförband JAS 39, SWAFRAP, har gjort sin sista stora övning. Den genomfördes i Nordnorge med gott resultat. SWAFRAP kommer att bibehålla 30 dagars beredskap året ut. Samtidigt utbildas ersättaren, Stridsflygenheten, SE 01, som skall ingå i NBG och ha 10 dagars beredskap tillsammans med övriga NBG från och med 1 januari 2008. SE 01 skall kunna uppträda i samtliga tre roller, jakt-, attack- och spaningsrollen. F 17 förare inriktas mot jakt- och spaningsuppträdande och F 21 förare mot jakt- och attackuppträdande. Tillsammans kan de allt!

Helikopterskvadronen har nu en liten helikopterstyrka med Hkp 9 på plats i Kosovo. Den är mycket anlitad och genomför uppdragen på ett utmärkt sätt. Även i NBG kommer det att återfinnas en helikopterfunktion med Hkp 4. Utbildningen pågår som bäst.

Företaget "Norrlandsflyg" övertog flyg- och sjöräddningsberedskapen från Försvarmakten i början av mars. Norrlandsflyg har sina utrymmen tillsammans med Helikopterskvadronen och besättningarna bor inom området för att kunna upprätthålla 15 minuters beredskap.

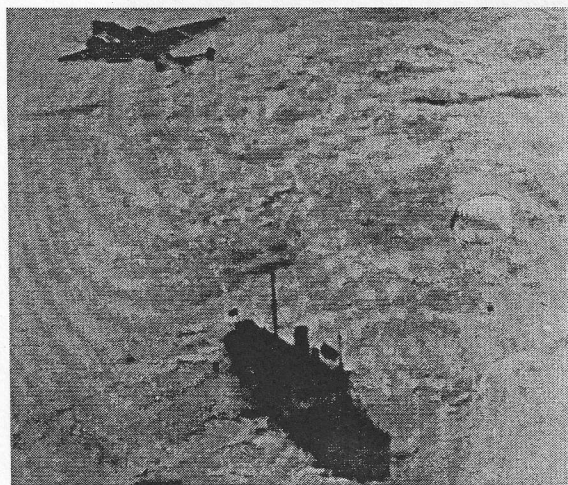
Sista dagarna i juli rycker ca 180 värnpliktiga in till F 17. Då blir det åter fullt i alla kasernerna, utbildningsåret drar igång och det är precis så vi vill ha det!

Med tillönskan om en härlig sommar!

Lars Lundell

Garnisonschef

För 60 år sedanKampen mot isen



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

I motsats till den gångna vintern så hade "Kung Bore" tagit ett järngrepp över norra Europa med en mycket sträng vinter 1947, där isförhållandena i södra Östersjön, Öresund och på västkusten var mycket svåra.

Ett speciellt isspaningskontor med stöd av en TMR IX (Transportabel Markradiostation) från F17 upprättades i Köpenhamn. F17 ansågs vara bäst lämpad att ta på sig uppdraget som isspaning från luften med hänsyn till flygplanutrustning och basering. I ett PM för isspaning kunde man läsa: "Dels torde flygplan B3 vara lämpligaste flygplantypen, dels flottiljens personal väl utbildad för uppträdande över hav". Uppgiften var att patrullera över havsområdet och rapportera isläget, ev råkar samt läget på fastfrusna fartyg.

3. divisionen

Det var 3:e divisionen på F17, med kn Harry Ek som divchef, som under nästan två månaders tid ställdes till den svenska och danska isbrytarledningens förfogande och där fem – sex flygplan dagligen kom att flyga över området.

Allt efter som tiden led blev också uppdraget att förse fartygen och dess besättningar med proviant. Till en början släpptes livsmedelspaket direkt från flygplanen, men sedan man fått leverans av Nissafors pappersfallskärmar visade det sig att undsättningen kunde ordnas betydligt effektivare. Fallskärmarna kunde bära en last av 60 kg.



Nissafors pappersfallskärmar som togs fram under kriget visade sig fylla ett verkligt behov. De bar en last upp till 60 kg.

Första fallskärmsundsättningen

Den 13 februari 1947 fick den första besättningen pröva på att med hjälp av fallskärm fälla ned proviant till ett av de infrusna fartygen ("Manfred av Verkeback"), som låg fastfrusen utanför Langelands sydspets i Danmark. Besättningen ombord på B3:an (Gul Bertil) var vid detta tillfälle vpl flygföraren Nils Olmin, spanaren lt Åke Holmberg och signalisten fu Hans Olsson. Dessa veckors ovanliga och från fartygsbesättningarnas uppskattade uppdrag gjorde F17 och dess B3:or kända långt utanför Blekinges gränser.

Gunnar Mossberg



GFSU 623 på Q blå på väg till övningsterrängen ledda av lt Tommy Mann.

Vintersäkmatutbildning.

Året är 1964. GFSU 623 på 2. div F17 (QB) är på vinterutbildning i Hemavan. På den tiden var attackdivisionerna oftast uppe i Norrland ett par gånger varje vinter och övade lågflygning över vinterterräng. Det flesta av flygningarna genomfördes över obygd i norr där radiotäckningen var helt obefintlig på den höjd vi verkade. Så om det skulle hända något och besättningen var tvungen att lämna flygplanet skulle det dröja innan den saknades och innan efterspaning kunde sättas i gång. Många av navigeringsflygningarna genomfördes enskilt för att alla skulle tränas. Som man kunde läsa i förra numret av denna publikation, fanns det så här tidigt ingen FRÄD organiserad. Det var först under senare delen av 60-talet som den var klar att verka även över fjällterräng. Spaning efter havererade flygplan och besättning kunde ske från flygplan men hämtning måste ske markvägen. Det innebar att väntan på räddning kunde bli långvarig. Därför var denna utbildning viktig och obligatorisk. Divisionerna var i Hemavan en vecka. Man bodde på värdshuset nere i dalen. De första

dagarna gick man ut i fjällterrängen för teoretisk utbildning och efter det avslutades det hela med en tillämpad övning under ett dygn. Den teoretiska utbildningen gick först ut på att lära känna utrustningen. På vintern var nödpacken något annorlunda än den vanliga. Bland annat fanns det ett så kallat "Meta-kök". Det eldades med tabletter och med det kunde man värma snö och få varm dryck.



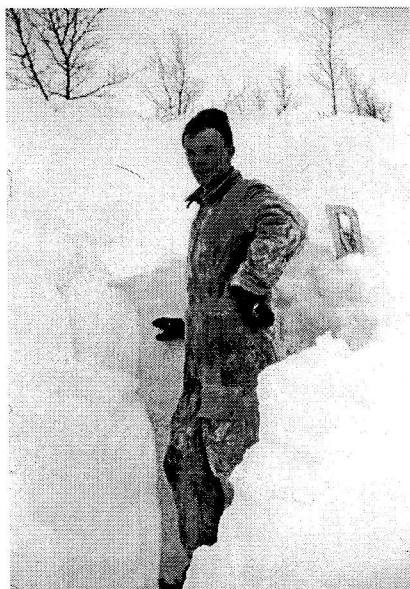
Fältflygaren Ingemar Löthfors tillverkar signalblock under ffl Malte Pousettes överinseende.

Det fanns också 2 stycken rektangulära stålplattor nedpackade. Dessa var på ena

kanten delvis slipade så man kunde använda dem som huggverktyg vid fällning av träd. Det var också fullt av stansade hål i plattan. Genom att dra fallskärmslinor genom hålen och knyta knutar på undersidan kunde man tillverka snöskor att spänna på skorna och lättare förflytta sig i snön. Den var också utmärkt som spade så man lätt kunde gräva sig in i hängdrivor eller gräva ut snöblock för att bygga igloo.

Den teoretiska utbildningen gick alltså ut på att lära sig utnyttja materielen men också att lära sig överleva i fjällmiljön. Man utbildades i vilka typer av skydd man kunde bygga för övernattning (t ex igloo eller grotta in i hängdriva).

I slutet av veckan kom så tillämpningsövningen. Man åt frukost där väl alla försökte klämma i sig så mycket som möjligt. Därefter klädde man sig i normal vinterflygutrustning. Det tidigare vinterflygstället användes inte längre utan man hade det vanliga med extra underställ. Sedan blev det tolkning efter vessla upp till rekad övningsplats med hängdrivor där övningen började. Var och en försågs med den utrustning som medföljde vid ett uthopp.



Ffl Ingmar Löthfors under grävning av snögrotta.

Förutsättningarna var enkla. Vi hade hoppat och skulle övernatta med hjälp av det vi hade med oss.

Så efter att ha letat upp var sin plats började alla bygga snögrotta. Det gällde att jobba lugnt så man inte blev svettig och att jobba så man inte blev allför våt av snön. Det tog längre tid än man tänkt sig att förfärdiga sin "bostad". När vi var klara tog man gärna grottan i besittning, det var nämligen ganska kallt, ca -20 grader. Man stängde sedan öppningen med snöblock man förberett. I taket hade man gjort ett lufthål för att få in frisk luft och i golvet hade gjorts ett kallluftdike där den kallaste (tyngsta) luften "rann" ut.

I grottan gjorde man det så bekvämt som möjligt för sig. Man hade byggt så att det fanns en upphöjning på ena sidan där man lade livbåten. I den satt/låg man sedan in- virad i fallskärmen. Man tände ett stearinljus, tog fram meta-köket, smälte snö, skar ned choklad i vattnet och kokade. Man hade det riktigt mysigt. Och emellanåt tog man sig en syrlig karamell. Observera att allt man använde alltså fanns i nödpacken.

Temperaturen steg så småningom till +1-2 grader i grottan. Man försökte sova, det lyckades man med ibland men så fort man somnat, (tycktes det), kom övningsledningen och ropade i lufthålet och frågade om man levde (en säkerhetsåtgärd!).



Fältflygarna Bo Andersson och Stellan Schager framför övningsledningens grotta.

Natten kändes mycket lång men med tanke på att det var drygt 30 grader kallt ute under de mörka timmarna så fick man klart

för sig att det går att överleva även under svåra förhållanden bara man har rätt utbildning och bra utrustning.

Det kändes dock skönt när övningen avbröts på morgonen och vi kunde åka ner till värdshuset för värme, varm mat och vila.

Lördag-söndag som följde, innan återfärd till Ronneby på måndagen, utnyttjades till utförsåkning. Vita blixten (som i Hemavan var bruna) med stålkant och låg fästpunkt!

Håkan "Målle" Lindberg

F 17-notiser

(Saxat från F 17 hemsida av Håkan Lindberg. Läs mer på www.f17.mil.se)



F 17 uppvisningspilot, kn Martin Ramsin

Flyguppvisningar med F 17 2007

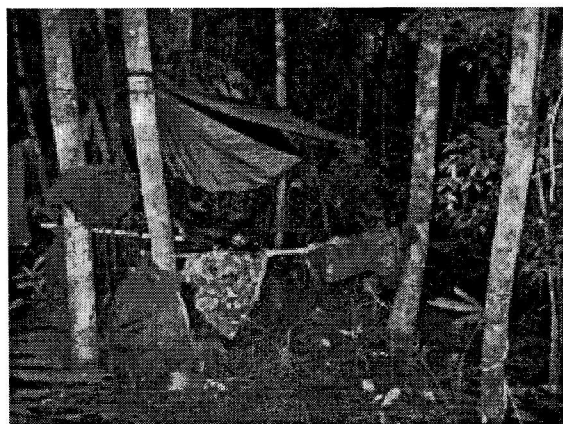
Planerade uppvisningar med JAS 39

14/4	Kalmar
17/5	Regementsdag P 7
25/5	F 10, Ängelholm
20-21/6	Malmen, Linköping
26/6	Karlshamn
27/6	Hällered
30/6	Uddevalla
30/6	Motala Speedway
30/6	Båstad
21/7	Karlshamn
3-4/8	Karlskrona
31/8	Lilla Vik
1/9	Halmstad

(Reservation för ändringar)

Djungelinstruktörer

Personal ur NBG (Nordic Battle Group) har varit i Centralamerika på djungelutbildning. De har varit där för att lära om miljöer, klimat och kulturer som förbandet kan tänkas komma i kontakt med vid en utlandsmission.



Hängmattsbas. All materiel upphängd för att undvika objudna gäster.

Totalt var 10 man med på utbildningen och kan nu kalla sig djungelinstruktörer. De kan nu utbilda det egna förbandet samt vägleda den taktiske chefen i hur förbandet bäst kan utnyttjas i djungelmiljö.

Regeringsplanet i incident i Berlin.

Försvarmaktens flygplan TP 102 skulle efter tillstånd korsa startbanan i Berlin då piloterna upptäckte att ett annat flygplan var på väg att landa. Piloterna stannade och undvek därmed kollision. Ombord fanns

statsministern med medarbetare.
Händelsen utreds.

Soldater kontraktanställs.

För första gången i flygvapnets historia kontraktanställs soldater som är heltidsanställda under hela utbildningen och beredskapsperioden. Flygplatsenhet 01 (FE 01) utbildas på F 17 och påbörjade denna direkt efter årsskiftet.

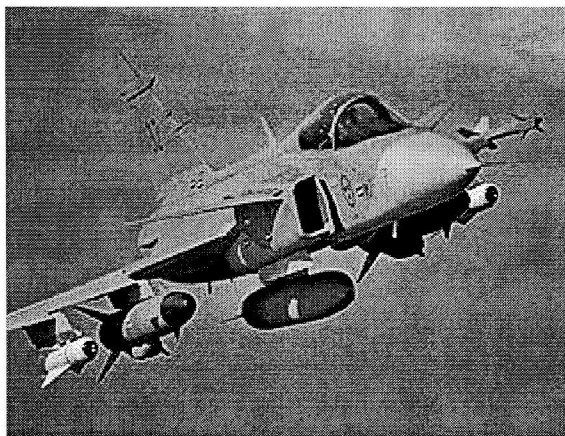


Fysisk träning i vatten ingår i utbildningen

Förbandet ställs i beredskap från 1 januari 2008 och är då berett att efter beslut om insats vara tillgängligt för att inom tio dagar kunna vara på plats i ett insatsområde för att lösa sina uppgifter.

Gripen har vässat klorna i Norge.

Delar av registerförbandet SWAFRAP JAS 39 deltog veckorna 10-11 i övning Cold Response i Norge.



JAS 39 Gripen

Förbandet skall kunna sättas in i en snabbinsats utomlands efter 30 dagar efter beslut.

Bas vid denna övning var Andöya, en militär flygplats längst ute i kustbandet.



Halvt underjordiska hangarer, så kallade shelters, skyddar flygplanen mellan uppdragen

Övningar 2007

F 17 deltar i en mängd övningar både i Sverige och utomlands under innevarande år. Kan ses på www.f17.mil.se.

Divisionsutbyte med Frankrike

1. div F 17 har genomfört ett bilateralt divisionsutbyte med en fransk division i Reims under v712-713. Samövningen genomfördes som ett svarsbesök på den franska divisionens besök i Ronneby 2006.

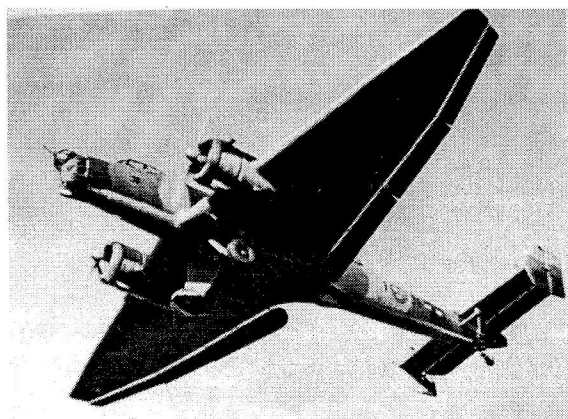
Miljöarbete.

F 17 arbetar ständigt på att minska sin påverkan på miljön. Ett exempel därpå är att man lyckats minska Urea-användningen med ca 75%, från 80-100 ton/år i början av 90-talet till 15-25 ton/år i dag. Förr användes "vanligt" vägsalt för halkbekämpning men detta hade en negativ inverkan på flygplanen, bl a en korrosiv påverkan. Detta gjorde att man bytte till urea som inte hade liknande destruktiva påföljder men däremot visade det sig att det påverkade miljön mer negativt, främst genom ökad övergödning av åar, sjöar och hav.

Läs mer på F 17 hemsida!

Flygplan B3 på F 17, 1944-47, -55

I vår serie att berätta om de olika krigsflygplan som F 17 haft genom tiderna, tar vi nu oss an flygplan B3.



B3:an var ett lättfluget och stabilt flygplan

Det tunga bombflygplanet B3 (Junkers JU86K) blev det första operativa flygplanet på nyuppsatta Kungliga Blekinge Flygflottilj som inledningsvis hade marinsamverkan som huvuduppgift, F 17 skulle bli torpedflottilj.

I planerna avsågs F 17 utrustas med torpedversionen av SAAB B18B men i väntan på att den skulle bli tillgänglig, överfördes "överblivna" B3 från F 1 i samband med F 1:s ombeväpning till B18A. Dessa B3 modifierades och utrustades för att kunna bära torpeder och minor och utgjorde därmed en övergång, utbildningsmässigt och taktiskt inför den kommande T18-epoken.

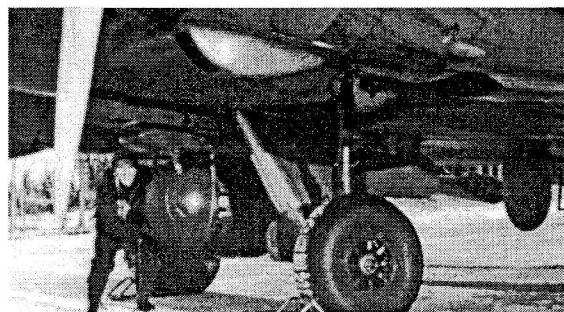
Redan på hösten 1944 kom de första B3:orna från Västerås. Inledningsvis fördelades dessa på 2:a och 3:e divisionen medan 1:a divisionen var avsedd att ta emot flygplan T2 (Heinkel) ur F 2, vilket inte verkställdes. Totalt tillfördes ca 30 flygplan.

Inskolningen av flygande personal skedde på F1 tiden 9-28 oktober 1944 medan huvuddelen av den tekniska personalen

omskolades hemma på F 17 med inlånade lärare från F1.

Av de sju versioner som fanns var det B3B med Nohab My XII motorer om 825 hkr och B3D med polskbyggda PZL PMy XIX om 805 hkr som överfördes till F 17. Båda motortyperna var luftkylda stjärnmotorer. B3B hade omställbar propeller i två lägen, stor och liten stigning medan B3D hade constant speed propeller. Bränsletankarna i yttervingarna rymde sammanlagt 1500 respektive 1700 liter. Huvudstället var infällbart med elmotor men kunde även vevas in. För att nå låsläge vid in- och utfällning måste mekanikern eller signalisten använda veven. Vingklaffarna manövrerades mekaniskt med ett hävarmsreglage. Den defensiva beväpningen bestod av tre rörliga 8 mm kulsprutor m/Browning för bandad ammunition, placerade hos bombfällaren, signalisten och skytten. Bomberna hängdes i fyra bombställ, vertikalt inbyggda i lastrummets mitt. Lastalternativen i varje bombställ var antingen en 250, fyra 50 eller sexton 12 kg bomber. Bombluckorna öppnades mekaniskt med en vev, medan bomberna fälldes elektriskt. Bomb-siktet kunde vara optiskt eller mekaniskt.

I kravet på marinsamverkan ingick att kunna fälla torpeder och minor. B3 modifierades för ändamålet och försågs med torpedställ för torped m/41 samt minstall för minor typ F-7 om 300 kg, avsedda att fällas med fallskärm. Minor typ F-9, en spolformig version, kunde bäras i torpedställ.



Mina m/F:7 upphängd under flygplan B3B

Pga materielbrist utrustades endast 3. divisions B3D med torpedställ medan 2. divisionens B3B utrustades med minställ. När erfarenheter från VK 2 blev kända, insåg man att flyganfall med torpeder inte längre var gångbart. 1947 föreslog CFV att verksamheten skulle upphöra och att F 17 skulle benämnas bombflottilj. T18B, som trots beteckningen aldrig var beväpnad med torpeder, levererades mellan juni 1947 till december 1948, och därmed var B3:ans tjänst som krigsflygplan i första linjen slut.



Övningstorped m/37 under flygplan B3D.

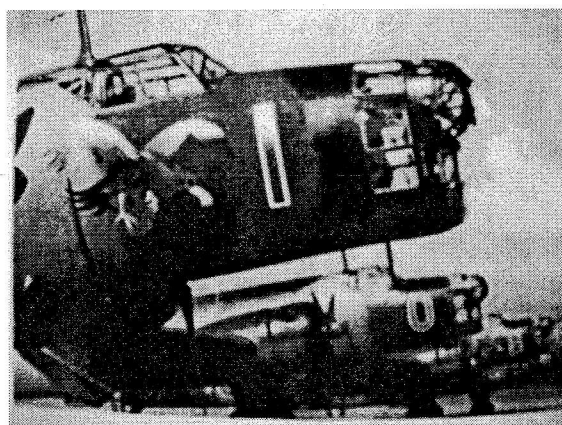
Besättningen om fyra man var förare, spanare och tillika bomb- och min-/torpedfällare, signalist samt flygskytt. Flygskyttarna rekryterades till en början bland underbefälen, flygplan- och vapentechnikerna. Vid F 17 var det oftast flygplanets förstemejaniker som svarade för flygskyttens uppgifter. Spanaren var oftast en sjöofficer eller en flygvapenofficer med marin bakgrund, placerad i det främre tornet. Spanaren hade, om han var till tjänsteställningen äldste, befälet i flygplanet och skulle utöver den taktiska ledningsuppgiften, hantera den främre kulsprutan. Signalisten skulle hålla radiokontakt med marken och andra flygplan samt att biträda föraren med navigeringen. Han hade sin plats i ett torn "signalholken" som kunde sänkas under flygkroppen där han hade en kulspruta på rörlig lavett. Signalisten svarade även för fotografering med handkamera. Flygskytten satt i en öppen sittbrunn på ovansidan av den bakre delen av flygkroppen, där han hade fritt skottfält åt

alla sidor utom en sektor bakåt där stjärtpartiet skymde.

Flygplanet kunde med ett par enkla handgrepp snabbt förses med dubbelkommando, även i luften, och flygas från reservförarplatsen.

B3 var lättfluget och stabilt men känsligt vid sidvindslandning pga av sitt smala landställ. Den grundläggande flygtiden fördelades på navigering, instrumentflygning, förbandsflygning samt mörkerflygning.

Instrumentinflygning till Kallinge skedde i regel via två långvågsfyrar. Först angjordes en transportabel radiostation som var placerad vid Rosenholm och sedan mot en markmonterad och modifierad flygradio, placerad strax före början av stråk 29. Proceduren krävde ett väl fungerande samarbete mellan förare och signalist. Landning skedde på gräsfält, först i juli 1947 blev en permanentad bana klar, 300 m lång och 40 m bred.



Många divisioner hade eget emblem på flygplanet. 2. division F17 hade en havsörn med en hornmina i sina klor.

B3 hade relativt svaga motorer och flyghöjder över ca 2500 meter förekom endast vid formell övning i luftstrid samt vid så kallad stridsspaning, operativ topphöjd var för B3B 5600 m och för B3D 7500 m. Det fanns syrgasanläggning i B3 men den användes sällan. Marschfarten var 265 för B3B och 320 km/t för B3D. Högsta dykhastighet för båda versionerna var 430

km/t. Flygsträcka 800-1000 km. Maximal startvikt 8500 kg.

Torpedfällning genomfördes på lägsta höjd med en slutlig rakbana under 60 sek mot målet, fällavstånd ca 1500 m från fartyget. Rena självmordsanfallet eftersom fartyget sköt för fullt i självförsvar. Övningen utfördes i samverkan med marinen och det fartyg som gick mål var ofta också bärgningsfartyg. Minfällning övades mot hamninlopp och liknande. Olika typer av anfall övades, oftast ett så kallat tånganfall i tre-grupp division och flottilj.

Till flottiljen hörde också uppgifter som bombfällning, fjärrspaning, dimbildning och ubåtsjakt. Även fotospaning utfördes för att få lodbilder över östsidans hamnar och fartyg. Man startade i mörker, gick på låg höjd och var framme i gryningen. Det var farliga uppdrag men det gällde att lyda order.

Att meka på B3 ställde speciella krav på mekanikernas arbetskapacitet och tålamod. Tekniska problem, speciellt med motorerna, kunde vara mycket arbetskrävande och orsakade ett flertal tillbud, i några fall med haveri som följd. Ett återkommande fel var tändningsproblem, vilket medförde byte till en ny typ av tändstift. Andra fel var läckande ingasrör och sönderbrända avgaskrökar. Sumpoljeprov togs vid daglig tillsyn för att upptäcka begynnande lagerskärning. På grund av läckande kolvringar monterade man efter dagens flygningar ur tändstiften i de hängande cylindrarna. Periodisk tillsyn genomfördes med 12,5 timmars intervall.



En vardagsbild, motortillsyn ute i det fria

Vid 50- och 100-timmars tillsynerna besiktigades bränsletankar, slangledningar, rodersystem och apparater, vilket innebar att luckor och plåtar fick skruvas bort. Tankning var tidsödande eftersom bränslet skulle filtreras genom sämskskinn, för att bland annat minska risken att få vatten i bensinen.

Efter 250 timmars gångtid genomfördes översyn vid Centrala flygverkstäderna i Västerås CVV, för motorerna gällde 150 timmar. Mekanikern följde oftast sitt flygplan under hela proceduren på CVV och tog sedan emot flygplanet efter fullgjord översyn.

Dagens tjänstgöringslistor, med noggrann uppföljning av varje arbetstimme, låg långt borta från mekanikernas vardag under 40-talet. Lunchraster och lediga kvällar fick ibland avstås för att hålla flygplanet startklart på utsatta tider och även för att få fler flygdagar och stipulerat flygtidsuttag.

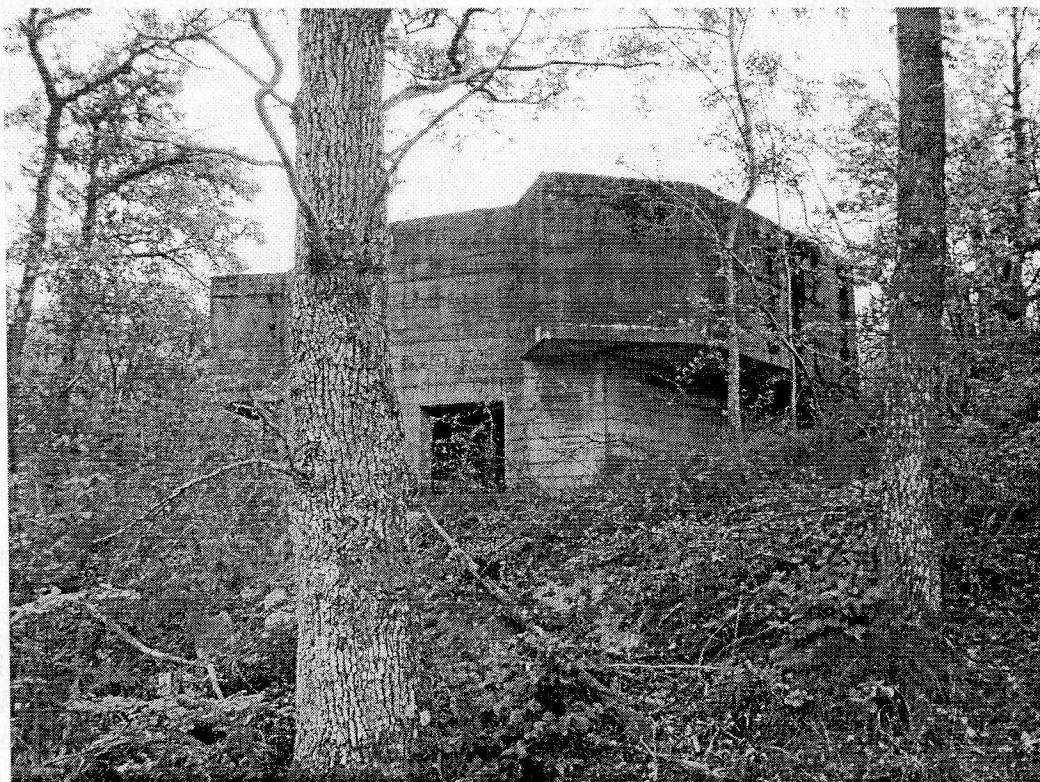
B3 blir transportflygplan Tp 73. Redan innan B3 kom att inordnas i flygtransporttjänsten utnyttjades det för flottiljens transportbehov, främst i samband med divisionernas ombaseringar till Gotland samt norra Sverige. Personal, verktyg, reservhjul, cyklar, skidor osv, allt fick plats.

Enligt CVV planer i september 1948 skulle för F 17:s del sju B3D byggas om till transportflygplan. Detta arbete skulle utföras under perioden 1948-50 i samband med översyner. Ett av flygplanen skulle utrustas med 8 stolar medan övriga förses med längsgående bänkar för 12 personer. Vidare skulle fönster och nödutgångar monteras samt installation av livbåtar och syrgasutrustning genomfördes.

Tp 73 fanns på F 17 fram till mitten på 50-talet, de sista fyra kasserades i maj 1955. Samma år kom efterföljaren Tp 83 Pembroke till F 17 för att klara flygtransportbehovet.

Herbert Lindblom

Källa: Boken om B3 av Lennart Andersson



Ett av de fyra "tung" 75mm luftvärnskanonvärnen i stödjepunkt Bredåkra Södra. Man kan se ingången till ett skyddsutrymme under pjäsplatsen.

Luftvärnsställningen Bredåkra Södra

De flesta av oss som tjänstgjort på F 17 har nog inte haft en aning om att strax söder om flottiljen finns minnen i naturen efter en av Sveriges mest omfattande luftvärnsställningar. Stödjepunkt 4, eller Bredåkra Södra, blev namnet på denna kanske något märkliga och omfattande luftvärnsställning. Väl dold på två bergknallar i en undanskymd skogsdunge ligger denna anläggning. Uppförandet påbörjades 1944, samma år som F 17 sattes upp och var en omfattande luftvärnsanläggning med ett tungt 75 mm luftvärnsbatteri och med understöd av 20 och 40 mm lvakan samt luftvärnskulspruta. Anläggningen kom att omfatta ett 20-tal betongvärn i olika utformning och storlek, samt två bergtunnlar och förlägningsbaracker.

Storleken på anläggningen gör att man gärna ställer frågan om det var enbart F 17 som skulle försvaras eller fanns det andra skäl?

Bland arkivmaterial i pärmar och ritningar kan man hitta anläggningens omfattning:

20 mm lvakan, pjäsplats I och II
 40 mm lvakan, rörlig pjäsplats I och II
 Ammunitionsställare
 LVC typ IX
 Pjäsplats på mark
 Värn för 40 mm lvakan, stödjepunkt 1 o 3
 Värn för A-instrument
 Splitterskydd för centralinstrument
 20 mm lvakan, punkt 4, södra pjäsen
 Värn för 75 mm lvakan, värn II och III
 Betongtorn för 20 mm lvakan, punkt 2
 Värn för 75 mm lvakan med pjäsförd. dosa
 Värn för 75 mm lvakan, stödjep 4, värn I
 Värn för 40 mm lvakan
 Värn för 8 mm lvksp i jord
 E-värn samt LVC typ IX av betong i jord
 Splittersäker am.källare, punkt 1 o 3
 Trätorn för 20 mm lvakan, punkt 4
 Ammunitionsdunk i berg, punkt 5
 Förslag till LVC och aggregatrum

De luftvärnskanoner som användes främst var Boforskanoner av modellår 1930, 1936 och 1937.

Stödjepunktens huvudanläggning är de fyra pjäsvärnen för 75 mm luftvärnskanon. De fyra värnen är byggda i en fyrkant uppe på den ena bergknallen och med ett värn i varje hörn. Avstånden mellan värnen är endast ca 30 meter.

Luftvärnstorn

Det byggdes också luftvärnstorn för både 20 mm och 40 mm luftvärnspjäser som i huvudsak var till för att skydda själva anläggningen och F 17 för anfallande flyg på lägre höjd. Dessa torn byggdes i trä på betongsocklar och som tornliknande plattformar. Detta gav pjäserna bättre position genom att eldgivningen kunde ske över omgivande träd och byggnader. Torn och förlägningsbaracker som uppfördes i anslutning till batteriet är idag försvunna. Allt som återstår är grundplattor och betongsocklar.

Bergstunnlar

I den omfattande luftvärnsställningen ingår också två bergstunnlar som fungerade som skyddsrum, ammunitionsförråd samt luft-

värnscentral. Ammunitionstunneln är belägen i bergknallen nedanför de "tunga" värnen för 75 mm lv-kanonerna. Luftvärnscentraltunneln finns belägen nedanför bergknallen ca 50 meter söder om, där värnen för 40 mm lv-akan finns.

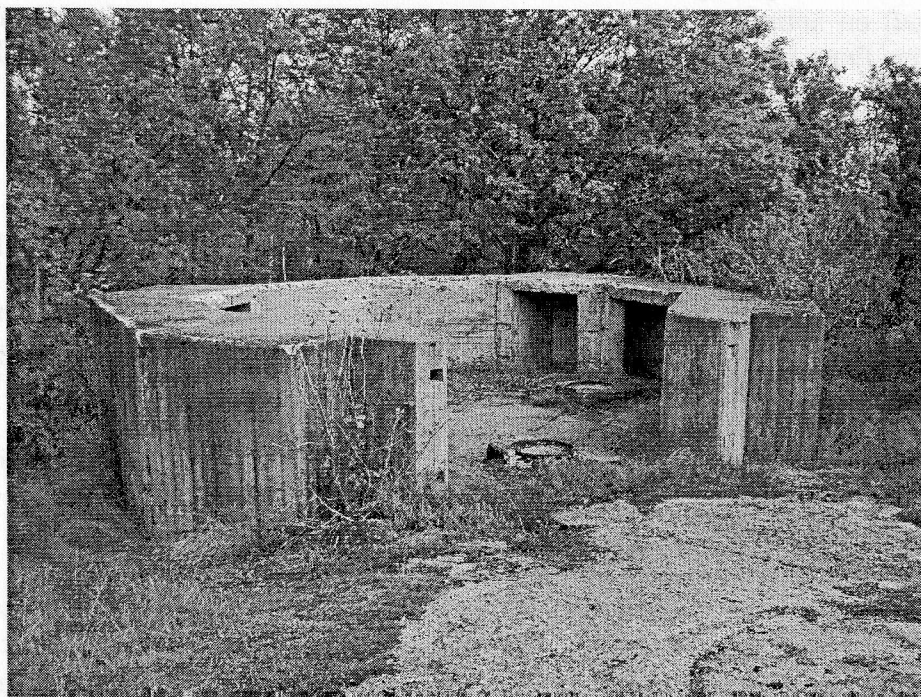
År 1966 beslöt försvaret, genom fortifikationsförvaltningen att avveckla och sälja området till dåvarande Kallinge kommun. (Hösten 1965 tillfördes Bloodhound-roboten F 17). Köpeskillingen var 75 öre per kvadratmeter. På köpebrevet finns en blyertsanteckning "skall säljas till Kockums". Så blev inte fallet utan det gamla batteriområdet förblev obebyggt.

Hur hittar man dit?

Parkera bilen vid Ishallen i Kallinge. Ta därefter den upptrampade stigen åt sydväst in i skogspartiet på hallens södra sida. Den första bergknallen skymtar efter ca 150 – 200 meter. Tänk på att det kan vara halt på berget så ta gärna kraftigare skor.

Faktakälla: Boken "Blekinge det hemliga landskapet".

Nedtecknat av Gunnar Mossberg

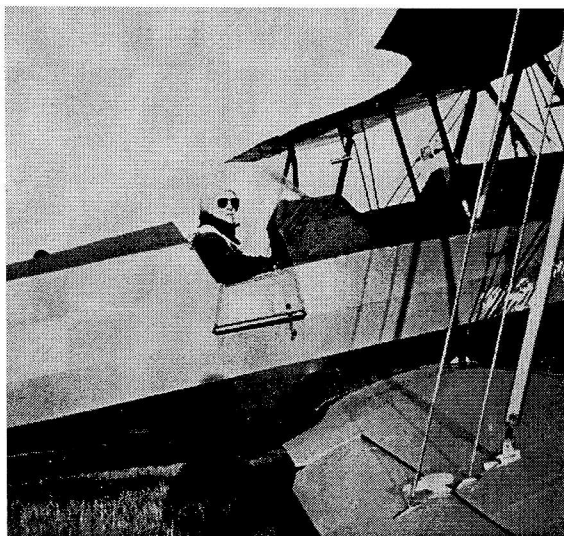


Ett av betongvärnen avsett för 75 mm lv-kanon. På bilden syns plattorna för lavettbenen samt ammunitionsfacken i värnets sidor.

Segelflygning på F17 - inkörsport för piloter

Sommaren 1958 kom jag för första gången i kontakt med segelflyget på F17-flottiljen, till hälften militärt och resten under Kungliga Svenska Aeroklubbens i Stockholm överhöghet. Ordförande i Blekinge Flygklubb då var överstelöjtnant C E Öhrlund och kassör fanjunkare Einar Pettersson, alias Gas-Pelle.

Den civila delen bestod av färghandlare Elof Svensson och hundgårdsförman Källqvist. Det var en positiv upplevelse. Vår allt igenom styrande flygchef och lärare var den mycket populära flygteknikern Ingemar Falkstad. Adil Olofsson höll i tekniken och alla vilda historier, utrustningen var en motorvinsch, två flygplan Bergfalke och en Baby. Längst in i ett hörn på Avd 6 domäner stod en gammal SK 12:a med registreringen SE-BXL.

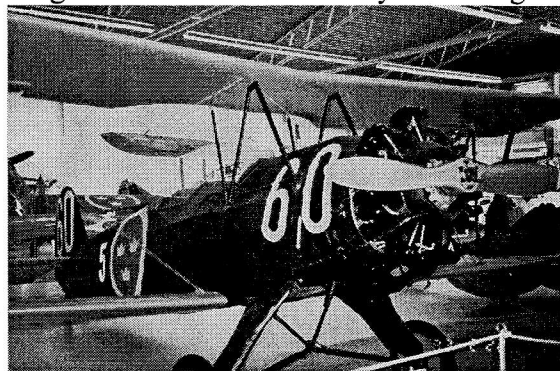


Som pilot i en SK12:a

Utbildad av divisionschef

Man hörde talas om berömdheter från tidigare som löjtnanterna Nils Börjeson, Per Lange och Gunnar Hovgard, och den som flög in mig själv på SK 12:an var chefen på 3:e divisionen, kapten Bo Carlmarker. Utbildningen bestod i fyra starter och landningar och arvudet utgjorde 25 kronor. Det räckte väl, för SK12:an var ett sällsynt snällt flygplan, om än med en lite för klen motor för vissa övningar, och så hade man ju också under grundutbildningen flugit Piper Cub, Auster och SAAB Safir.

Vi drog upp ekipaget till 400-500 meters höjd, kopplade ur och spann ner till 100 meter, där vi släppte linan. Äventyrligt kan man tycka och kanske dumt, men det fungerade och var dessutom ytterst roligt.



SK12:a på museum i Linköping.

I varje form av busflygning finns ju också ett mått av flygglädje inbyggt. Organiserad busflygning fick man senare vara med om både vid jordbruksflygning och vid kontroll av landningshjälpmedel ILS.

Många släp

Själv hann jag med ett par tusen bogserstarter innan vårt så kära skötebarn under en lågflygning gick i en kraftledning norr om Karlsnäs och hamnade på botten av Ronnebyån.

Så var med ens det roliga tillända. Vi var många som sörjde planet. Amilon, Atle, Lola, Olle, Helge, Nanne, Sjömannen, Glasmästaren, Evert och många fler.

Ingemar Falkstad var en utmärkt instruktör och flera av hans elever blev senare fina yrkespiloter inom såväl militärt som civilt flyg. Han höjde aldrig rösten, men kom under stundom med en och annan liten pik fast alltid knuten till hans egen speciella humor.

Så här många år senare kan man konstatera att segelflyget var en oerhört fin inkörsport

till ett fortsatt yrke som flygplan- eller helikopterpilot. Vi utbildade nu till några av landets absolut främsta helikopterförare, Kåks Johansson (han som kört motorcykel under en häst), Kennet Nero (Nordatlantens garde) och Nils Åke Persson, chefpilot på helikopter, liksom Odd, som gick till Marinens helikopterverksamhet, Lola Andersson som efter en aktiv tid på stridsdivision i FV blev instruktör och helikopterförare i Flygvapnet samt Nanne, vilken blev en potentat och framgångsrik flyginspektör inom Luftfartsmyndigheten i Norrköping.



T 18-piloterna Bo Carlmarker och Björn Hallberg

Sidoverksamheterna viktiga

De så kallade sidoverksamheterna både inom Flygvapnet och det externa flyget i militärens utkant, har kommit att ha en stor och givande betydelse för i synnerhet det militära flyget.

Det var ett fantastiskt klientel av elever vi fick att ta hand om. Flera hade misslyckats i FV-utbildningen på F 5 men var för den skulle på inget sätt värda att kastas på sophögen, och här har vi kanske en del att lära från utbildningen inom USA:s försvarsmakt. Om en elev visade sig klara förbandsflygning "below average" så sparkades han inte utan fick i stället chans som helikopterförare eller transportpilot.

Pengar kunde sparats

Mycket pengar hade säkerligen sparats om man under åren inom Flygvapnet och F5 hade haft samma system. Efter en rad utbildningar vid amerikanska flygskolor har jag rönt den erfarenheten av mina

lärare som sagt: *vi är här för att hjälpa dig, inte för att "turn you down that is our outmost work"!*

Precis så resonerade vår idol från den tiden, flygteknikern och segelflyginstruktören Ingemar Falkstad.

För detta är vi alla honom evigt tacksam.

Ibland gick det inte så bra

Även om vi inom Blekinge Flygklubb varit befriade från haverier med svåra personskador som följd, så har det ibland hänt att våra maskiner inte alltid velat landa på flygfältet.

Här nedan ses två tillfällen, som jag förevigt, dels ett haveri med en Piper Cub i Kalleberga 1961 och dels ett med en annan i Sörby 1962 med FV lärare där eleven, en minkfarmare från Lister tappade sin ena trätöffel, vilken aldrig återfanns i sädåker vid Sörby.. Alla fyra ombord var dock oskadda och det var glädjande..



Haveri i Kalleberga



Haveri på Sörby gårde 1962

Nedtecknat av Ulf Wiberg (Elev 2017)
Redigering Bis Korby

”Har ni stulit helikoptern, karl?”

På våren 1957 hade vår lilla grupp bestående av fem fsig/nav från Flygvapnets Signalskola 1953 avverkat tre år i baksits på T18 B och några timmar i J 33 samt ett år i A 32 A.

Det var en provotid i många stycken, men såväl vi själva som vårt förband hade varit förskonat från allvarligare haverier. Självt hade jag som privatist redan under korpralskolan lyckats avlägga civila prov som första klass radiotelegrafist. Jag fick då några månaders ledighet från Flygvapnet och mönstrade ut på haven i 5500-tonnaren M/F Tavastland, en Broströmare för styckegods från Göteborg.

Till sjöss under sommaruppehåll

Till hösten var Försvarets Läroverk i Uppsala och sedan underofficersskolan i Västerås ställda i utsikt, och därför gällde det att något ”slå sig fri” under mellantiden.

Resan till länder som Grekland, Bulgarien, Turkiet, England, Östtyskland och Finland kräver sin egen historia, men låt oss i stället följa utbildningen vid det helt fantastiska Försvarets Läroverk på Stockholmsvägen i Uppsala. Inte under någon lektion de två årskurserna där kan jag erinra mig, att jag vantrivdes liksom under den därpå följande Uoff-kursen på FCS i Västerås. Mina bästa i FV. Självt hade jag tidigt fått klart för mig att det där med ”baksits” inte var min grej, och på Sundbro civila flygplats väster om F 16 gick jag i november 1957 EK och fick mitt A-certifikat för privatflygare med hjälp av sparpengarna från handelsflottan.

Trafikcertifikat i Eslöv

Sommarperioderna 1958 och 1959 förberedde jag mig bl a som elev hos legendariska lärarna ffl Kaj Hedlund på Skå Edeby och Ulf Landing i Uppsala för att under sommaren 1960 få ut ett trafikcertifikat av 3 klass samt en FIK kurs vid anrika Eslövs flygplats och F5-läraren Birger ”Svarte Petter” Peterson. Till dennes meriter hörde bl a att han sprutat bananer i Ecuador i Sydamerika.

Teorin var inte mindre viktig och den genomleddes hos sjökaptenen och flygspanaren Stig Svarten Swartz på Luftfartssstyrelsen i huvudstaden. Teoriavgiften utgjorde 300 kr. kontant och en flaska whisky, som inte fick vara ”rund”. Han föredrog Ballantine!

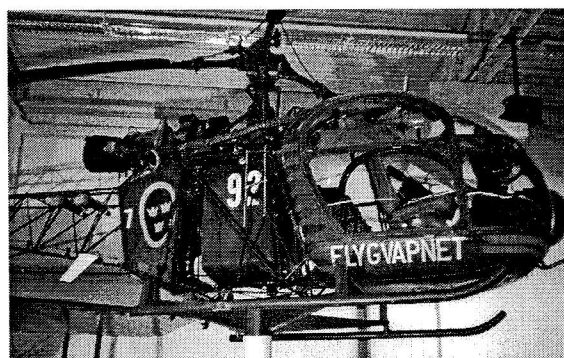
Skolchef vid Blekinge Flygklubb

Med överste Rydström som flottiljens civila ansikte och beskyddare grundades sommaren 1960 en flygskola, under Blekinge Flygklubb, på den södra delen av flygfältet. Där blev jag skolchef och då antalet elever var betydande, fick jag begära tjänstledigt från FV från och med den 1 mars 1961.

Gudarna var goda och vi fick många elever och få incidenter. Elever kända i staden och Blekinge var bl a Tarkettchefen Willi Senn, provinsialläkaren Quilisch, fastighetschefen Gillqvist, bildirektören Laurin, optikern Carlsson, överkonstapeln Berg, minkfarmaren Martinsson, trädgårdsdirektören Svensson, senare även KSAK:s länsflygchef i Blekinge och många, många andra av betydelse..

Vi kunde bygga hangar och eget klubbhus och administrerade under en period 5-6 plan externt och av olika ägare och typer.

Helikopterutbildning



Alouette II på FV Museet i Linköping.

Mot slutet av 1961 hade jag uppnått 1350 flygtimmar, i huvudsak som lärare, då Regoff 1, Övl Arne Jufors, på chefs order kontaktade mig.

- Om ni kommer tillbaka till FV per den 1 januari 1962 så avser vi kommendera er till Marinens Helikopterskola att under 5 månader få en grundläggande helikopterutbildning.

I förstone begrep jag att den gamle FV-officeren var högst betänksam inför detta vilda projekt, men kanske var Överste Sten Rydström desto mera framåtsiktande:

- Vi räknar med att ha en räddningshelikopter på plats försommaren 1962 och då placeras ni på denna.

Det skall inskjutas att Flygvapnet hade börjat se annorlunda på nödvändig grundutbildning av piloter medan polisen, marinen och armén underhand skaffat sig egen personal efter en marginell grundträning på s k fix wing. Det hade gått bra trots alla aber och misstankar! Helikopterutbildningen skedde vid Berga örlogsskolor sydost om Stockholm, och var ett fantastiskt ställe, där stämningen glatt skilde sig från vad jag tidigare varit med om.

Lärare både från Marinen och Flygvapnet.

Våra lärare kom från olika vapengrenar. Från Flottan hade vi kaptenerna Atterberg och Lindström, och från Flygvapnet rekryterades Grenhagen, Bengtsson och Kinde.



Skolchef B. Atterberg Marinlärare H Lindström

Elever var till Marinen överförda Brygt, Olsson och Fröjd samt vi tre från FV kommenderade underofficerare, Parling F 15 Nötknäpparen F 12 och Wiberg F 17..

Marinen stod för tre löjtnanter, en överfurir och en furir. Tre av Marinens elever avskiljdes tyvärr senare från utbildningen. Det var fina killar men tyvärr för tunna i sin bakgrund som flygare. När den nästan fem månader långa kursen var slut och en anmälan inför C F17 var gjord, fick jag veta att helikopterfrågan var försenad minst ett år och man hade alltså inga uppgifter för mig. Att fortsätta i baksits på 32:an var inte att tänka på och så hade jag ju på FV-order blivit överförd från kategorin navigatörer till kategorin förare!

- Men ni kan åka över till F6 för på RFK har man en Alouette och föraren där skall ha semester några veckor.



Lärarna Claes Grenhagen och Anders Bengtsson

Civilt mellanuppdrag

När detta var klart, fick jag ett civilt erbjudande om att åka till övre Norrland för att spruta hormoslyr på fjällbjörken med en Super Cub. Alltså blev det tjänstledigt i avvaktan på att F17 skulle få sin första helikopter, vilket dröjde. Men det där med att från ett liv som marksignalist, flygsignalist och navigatör helt plötsligt bli förare var inte helt bekymmersfritt. Vilket märke skulle jag t ex ha på uniformen. I väntan på besked fortsatte jag att bära min gamla fsig vinge från 1953.

Misstänkt för helikopterstöld

En fredag skulle jag lyfta över en helikopter från F6 till F8 för översyn och när jag hovrat in till daghavande divisionen var det folktomt. Fredagsidrott!

Då motorn hade stannats och loggbokens siffror var klara, steg jag ur, tog av mig flygoverallen och gjorde mig klar att gå mot vaken. Då kom runt hörnet en kapten, troligen markstyrkechefen, med märke modell 36 på uniformen. När vi hälsat så visade han drag av misstänksamhet och gick runt maskinen, gluttade in i ett litet oljeskjul som stod i kanten av plattan och frågade lite förvirrat:

- Och var är den andre besättningsmannen?

Han hade först stirrat på min uniformsvinge några ögonblick, och när jag svarade att jag var helt ensam ombord fortsatte han förundrat:

O, Herre Gud, hur har detta kunnat ske? Har ni stulit helikoptern, karl? Skakande på huvudet försvann han med en resignerad min. Själv väntade jag på att bli fasttagen i vaken, men inget skedde, och jag kunde lugnt ta tåget tillbaka till RFK och F 6 i Karlsborg.

Ulf Wiberg Redigering: Bis Korby

RONNEBY GARNISON - EN PRESENTATION



*Blekinge flygflottilj ca 500 pers .Flygtrafikledning ur Luftfartsverket ca 18 pers.
3. Helikopterskvadronen ca 165 pers. Fortifikationsverket ca 28 pers,
Försvarsmaktens Logistik ca 150 pers*

Ronneby Garnisons förband och enheter samt ungefärligt personalinnehåll

C F17 är tillika garnisonschef. Stf C F17 finns numera i F17 flottiljledning. Totalt ca 850 anställda inom Ronneby garnison. Därtill kommer ca 130 i Hästveda samt ca 120 i Linköping, Gotland, Stockholm/Bromma och Halmstad som tillhör F17. Sammanlagt har Garnisonschefen/C F17 samordningsansvar för ca 1100 anställda. Ca 300 värnpliktiga utbildas per år.

Blekinge flygflottilj och 3. Helikopterskvadronen är utbildnings-/övningsförband medan övriga enheter i garnison lämnar produktionsstöd.

Organisationsöversikten nedan visar Blekinge flygflottilj våren 2007.

Flottiljstab Org enligt NATO standard
Områden för handläggning och beslut.
Personal, Und-säk, Genomförande/övning-
ar, Logistik, Plan, Ledsyst samt Ekonomi

GarnE Garnisonssamordning
Info, Miljö
Fastigheter samt Övn-/Skjältsavd

FE 01 Flygplatsenhet i NBG
Organiserad 2007-08
Insatsberedskap tiden januari-juni 2008
FE 01 benämns Airbase Battaljon (Airbase
Bn) from 4 maj.

LedsystE Stridsledning och luftbevakning
StriC komp, Hästveda
Luftstridsavd
SIS, samband och info-system
F17 Stril Gotland

FlygE Flygtjänst
Två divisioner JAS 39, även SK 60
Vädersekt
Simulatorsekt samt Båttropp

FuE Flygunderhåll
1-3. Fukomp (klarg av fpl, service och rep)
FM flygbärgningsgrupp

SpecflygE Anm: Överförs till F7 under 07
Tpflyg, Ronneby
FSR 890 samt signalspaning, Malmen
VIP flygning, Bromma.

FlygplatsE Flygplatsdrift
Basräddningsavd
Flygfältsavd
Bastropp Hagshult

UtbildningsE Värnpliktsutbildning
1-3. insatskomp
Flygbasjägarskolan
FRIV sekt, även del i Halmstad

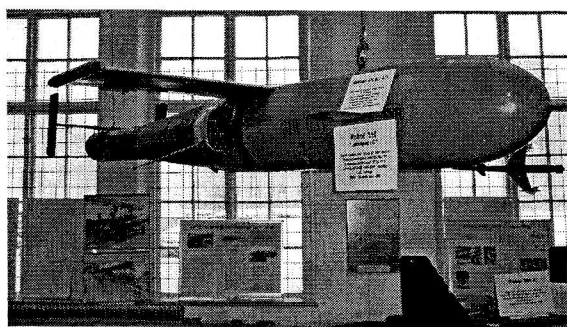
FHR Försvarshälsan Ronneby
Sjukvård, företagshälsovård samt
arbetsmiljö.

ROBOTVAPEN UNDER 1950-TALET

OM FORSKNING OCH UTVECKLING

Den första januari 1953 började jag på Försvarets Robotvapenbyrå som tillkommit för forskning och utveckling inom den nya vapentechniken robot (guided missile). Min första tjänstgöring blev som robotbyråns förbindelseingenjör RFi på CVA i Arboga. Arbetet bestod i att vara en länk mellan konstruktörerna i Stockholm och CVA där tillverkning och slutmontage skedde.

Den första roboten jag kom i kontakt med var **Rb 310**. En SAAB utveckling av tyskarnas V1 som var avsedd att skjutas från land mot fartyg. Den drevs av en 50 perioders pulsmotor samt var försedd med en enkel men hemlig styrautomat. Robotarna provsköts alltid vid Karlsborg, men Rb 310 hade också redan använts ute på ett tänkt förband, troligen KA 2. Totalt sköts 193 skott. När jag kom till RFi/CVA var utprovningen i stort slutförd och endast några enstaka leveranser gjordes innan projektet lades ned.

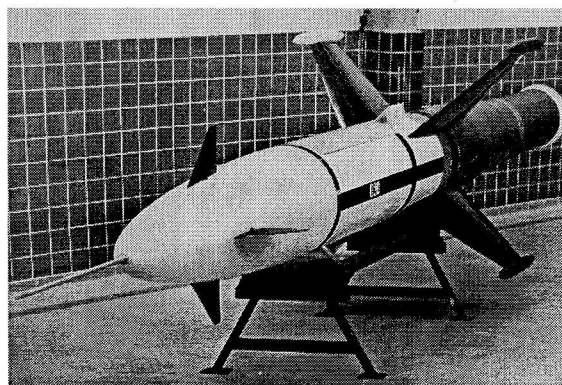


Rb 310, en SAAB utveckling av tyska V1

Ersättaren för Rb 310 blev **Rb 315** som var avsedd dels för KA, dels för jagarna Småland och Halland. Roboten var tre gånger så stor som sin föregångare och drevs av en mycket kraftig pulsmotor. Vingarna var formade i kryss och så var även nosrodren. Den startades via en släde på en mobil rälsbana med sina inbyggda raketer. Förutom en förbättrad styrautomat var den förberedd för målsökare.

Provskjutningarna slutade alltid med att roboten steg brant och motorn stängdes av.

När den vid stigningens slut vickade åt något håll löstes en fallskärm ut och den landade i vatten. Projektet Rb 315 slutfördes och installerades och sköts från jagarna. Hur det blev med organisering av KA förband vet jag inte för mitt under utvecklingen av systemet blev jag förflyttad till Robotbyrån i Stockholm.



Rb 315, en sjömålsrobot för flottans jagare Småland och Halland samt kustartilleriet

Robotbyrån, som låg på Linnégatan 89, hade kommandör J G Oxenstierna som chef och var en del av Flygförvaltningen. Där fanns förutom konstruktion, utprovning och militära funktioner, en centralplanering på vars industrisektion jag kom att arbeta. Chef för centralplaneringen var Harald Schröder som senare blev ansvarig för JAS projektet. Efter några år blev industrisektionen så stor att den delades upp och jag fick bli chef för den ena halvan. Arbetsuppgifterna var att söka upp tillverkare av delar och komponenter till de olika projekten samt ansvara för kvalitet och leveranstid. De stora företagen var SAAB, Bofors, Flygmotor, Malmö Flygindustri, Wedaverken, Bodafors möbelfabrik och LM men också mängder av små tillverkare och specialist firmor.

En stor del av tiden kom att gälla **Rb 304**, som på förband kallades Robot 04. Inom projektet var jag framför allt ansvarig för noskon, vingar, roder och elsystem. Speciellt vingarna som tillverkades i Bodafors kom att orsaka mycket huvudbry.

Den första provserien av Rb 304 fälldes från Tunnan av FC, för att utprova flygegenskaper och styrfunktion. Nästa steg i utprovningen var fällningar från Lansen och en ny serie robotar togs fram med delvis annan provutrustning. Vid anflygningen till provbanan blåste plötsligt robotens vingar av och kvar var bara rörbalken. Först kontrollerades SAAB:s aerodynamiska värden med förnyad flygning med vågattrappen, inga anmärkningar. Vingarna i partiet kontrollerades extra noga men inga tillverkningsfel kunde påvisas. Halva partiet hållfasthets provades dock med förstörande prov utan anmärkning. Ny flygning utfördes med samma haveri som resultat. Ett helt nytt parti vingar togs nu fram och provades rigoröst. Ny flygning gjordes men tyvärr med samma resultat.



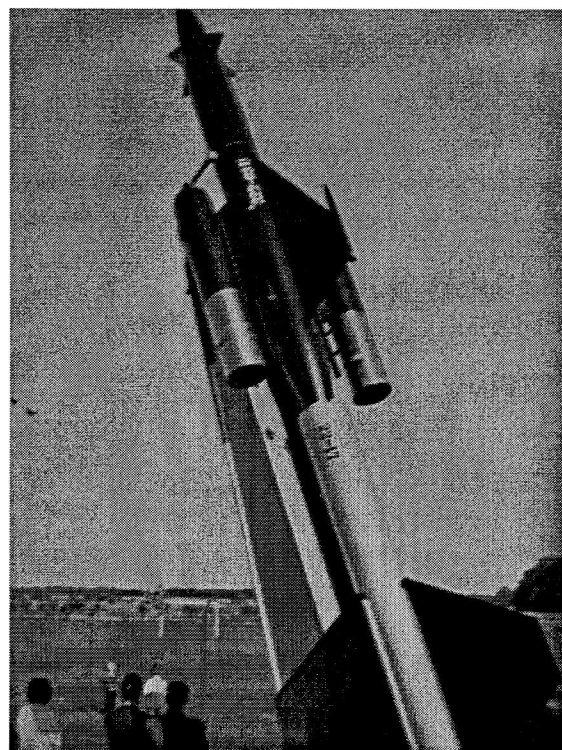
Robot 04, en sjömålsrobot för attackflyget

Nu vägrade FC att fortsätta innan vi visste vad det var och hade bevisligen åtgärdat felet. Vår chef Harald Schröder kom då på att vi skulle blåsa en vinge i Ulfundas vindtunnel med samma förhållanden som vid haverierna. Från kamerorna kunde vi se att även här blåste vingen bort. Detta beroende på att ingen urluftning fanns av den täta vingen, utan den jäste som en surströmmingsburk till dess den främre limfogen brast. Provserien på Tunnan hade haft provutrustning i vingen så den var inte tät. Urluftningshål borrades i rotsprygeln och provprogrammet kunde återupptas utan haverier, men med nästan ett halvt års försening.

Ett annat projekt var **Rb 322** som var en luftvärns pjäs med två ramm motorer. På

mitt ansvar kom bland annat tillverkningen av mellankropp gjuten hos Wedaverken, noskon, roder men framför allt den stora startraketen om 19 tons dragkraft. Först tillverkades en raketmotor för prov i bänk. Så skulle de första fem startraketerna tas fram för skott. Bofors fick det uppdraget. Långa diskussioner fördes med dem om materialets svetsbarhet och att manteln långsgående skarv som låg på gränsen till hållfastheten. Men efter en del prov fann man en bra svetsmetod och tillvekingen startade. De fem motorerna skulle tryckprovas före leverans under överseende av oss. Vid provtillfället klagade de två konstruktörerna som var med på den långsgående svetsen i manteln.

De ansåg den var lite för bullig och de beordrade svetsaren att putsa detta med slipskiva. Trots mina och Bofors protester gjordes detta och alla fem sprack vid provtryckningen.



Rb 322, en luftvärnsrobot som inte godkändes

Efter en del diskussioner med våra inköpare bestämdes att Robotbyrån skulle stå för de fem förstörda och Bofors skulle ta fram fem nya på "bok och räkning", dvs utan vinst. Dessa fem blev godkända och

sköts. Vid en långt senare upphandling kom Flygmotor med ett lägre pris och fick ordern. Jag informerade dem om att den långsgående svetsen låg på gränsen av hållfastheten men vet inte hur det togs emot. Rb 322 hade en hastighet på M 3,5 och sköts från en ö i Vättern. Efter att ha tappat bort ett skott någon mil upp i luften och med tre städer i riskzonen flyttades allt till Norrland. Trots de lyckade provserierna lades projektet ned. Erfarenheterna från de 22 skotten med Rb 322 var säkert av värde vid anskaffningen av Lvr 68 Bloodhound.

Jaktroboten **Rb 321** var ur produktion och utseende mycket lik Rb 322 men utan startraket och ramm motorer, men med en krutraket som motor. Mina arbetsuppgifter var motsvarande de som nämnts för Rb 322. Även denna robot blev bara ett projekt för att få erfarenheter till anskaffningar och framtida utvecklingar.

En intressant händelse under robottiden var att några av oss fick gå en specialkurs i regleringsteknik på KTH för att bättre förstå robotarnas styrekvationer och servoteknik.

Av Gunnar Eriksson.

Bilder: Robotmuseum, Arboga



Gunnar Eriksson.

Gunnar började i FV 1942, utbildades till flygtekniker i Västerås och kom till F 17 1945 med fortsatt tjänst på flygplan B3, senare T18B. Han gick mästartkurs 1950-51 och började som framgått på Robotvapenbyrån 1953. Han lämnade robotutveckling 1958 för ett jobb med datorer på IBM.

Herbert Lindblom

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Föredrag om klimatförändringar

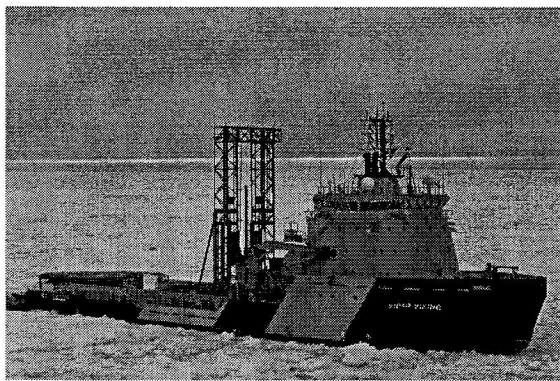
Den 23 november hade vi besök av Bertil Larsson, meteorolog och hedersdoktor vid Lunds universitet.

Många medlemmar samt personal ur garnisonen kom för att höra om klimatvariation och växthuseffekt, lite grann ifrågasättande av alla domedagsprofetior.



Bertil Larsson berättar för intresserade medlemmar

Bertil har också deltagit i fyra expeditioner till Nordpolen och berättade inlevelsefullt om provtagningar och allmänt om livsvillkoren där.



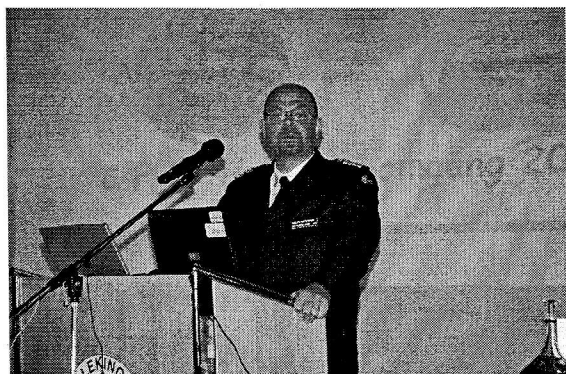
Isbrytaren Vidar Viking med borrhorn vid en av expeditionerna till Nordpolen

Efter föredraget i F 17 aula serverades brickmiddag i värnpliktsmatsalen.

Ett stort Tack till Bertil för ett mycket intressant och lärorikt föredrag.

C F17 helårsgenomgång 2006

Den 15 december genomfördes F17 årliga verksamhetsgenomgång i hangar 47, till vilken kamratföreningen var inbjuden. Våra medlemmar fick ta del av en mycket omfattande och trevlig redovisning av F17/Ronneby Garnisons uppgifter och verkansförutsättningar av idag. Även utdelning av NOR och idrottspriser ingick i programmet.



Stf C F17 Öv Niclas Karlsson summerar F 17:s verksamhet för år 2006

Kamratföreningen tackar för inbjudan och en mycket högklassig försvarsinformation.

Föredrag om flygteknikerns vardag på F17 under 40- och 50-talen



Nils Otto berättar inlevelsefullt om bland annat B3-tiden på F 17

Den 8 februari var det samling till träff för att höra om F 17 under 40- och 50-talen. Nils Otto Olsson kom till F 17 hösten 1944 som nyutbildad flygtekniker och fick bland annat jobba på flygplan B3.

Han hann också berätta om sina FN-uppdrag i Libanon 1958 och i Kongo 1961.



Kamratlig samvaro på Bredåkrämässen

Efter föredraget i F 17 aula gavs tillfälle till en kopp kaffe och fortsatt trevlig samvaro på Bredåkrämässen.

Vårt Tack till Nils Otto för en mycket engagerad föreläsning och den mycket värdefulla historieskrivning föredraget gav oss åhörare.

Kamratföreningens årsmöte 2007

Den 8 mars genomfördes årsmötet i F 17 aula. 65 medlemmar kom för att delta i mötet, lyssna till försvarsupplysning och avnjuta en ärtmiddag på Bredåkrämässen.

F 17 kamratförenings styrelse för 2007

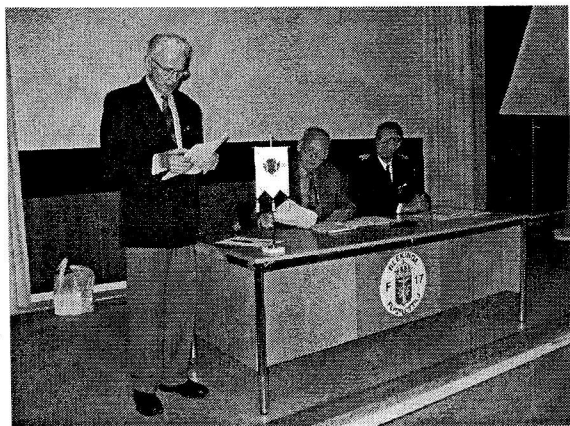


Fr v Ulf Alderlöf, Leif Possung, Rune Pettersson, Allan Lindgren kassör, Herbert Lindblom styrelseordf, Lars Lundell föreningsordf, Benny Karlsson sekreterare, Ronny Hansson klubbmästare och Nils Otto Olsson. Ej med på bilden Benny Hellström.

Vår föreningsordförande Lars Lundell ledde i vanlig ordning förhandlingarna. Endast ett nyval till styrelsen, Nils Olofsson hade avsagt sig omval och in kom

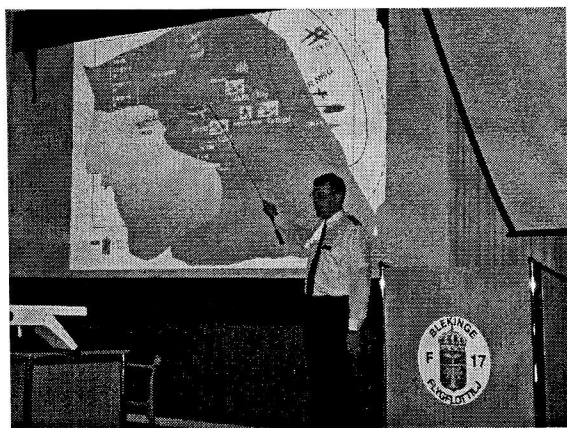
Allan Lindgren som ny kassör. Alla övriga sitter kvar minst ett år till.

Beslut togs även om en höjning av medlemsavgiften från 2008 till 80 / 40 kr.



Fr v Nils Olofsson lämnar sitt uppdrag som kassör, Benny Karlsson sekreterare samt Lars Lundell ordf.

Efter årsmötet höll flottiljchefen en mycket bra genomgång över läget i Flygvapnet med speciell inriktning på F 17 och Ronneby Garnison.



C F17 Öv Lars Lundell visar på ett scenario för NBG verksamhet och förmåga.

Bland annat nämndes att Swafrap avvecklas och att Insatsdivision JAS 39 kommer till. Nordic Battlegroup NBG håller på att byggas upp, där F 17 sätter upp en flygplatsenhet FE 01. Förbandsproduktion och övningsverksamhet var andra intressanta områden som redovisades och belystes.

Kvällen avslutades med traditionsenlig ärtmiddag på Bredåkrämässen följt av trevlig och uppskattad samvaro.

Föredrag om NBG och FE 01

Den 29 mars inbjöds till föredrag om Nordic Battlegroup NBG i F 17 aula. Utöver egna medlemmar hade inbjudits Blekinge bataljon, KA2 Kamratförening samt Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn.

Mj Roger Bökman F 17 flottiljstab berättade mycket öppet och ärligt om NBG uppbyggnad, dess uppgifter och förmågor och speciellt om den flyg-platsenhet FE01 som F 17 utbildar och beredskapshåller.

NBG är en snabbinsatsstyrka om 2500 man, där enheter ur Se, No, Fi och Est ingår. Styrkan har till uppgift att på EU:s direktiv och efter riksdagsbeslut gå in och stabilisera i konfliktområden. Den består i huvudsak av markstridsförband men visst flygunderstöd kan bli aktuellt av bland annat JAS 39 förband.

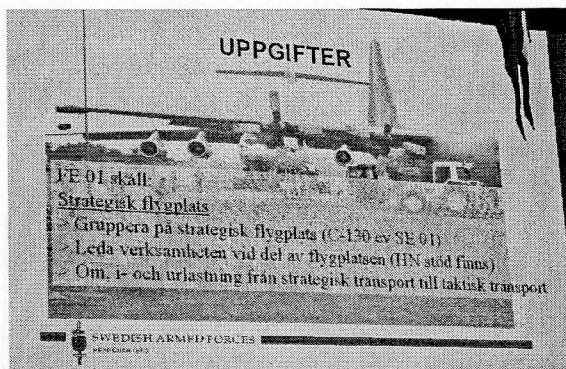
NBG leds med stöd från ett engelskt högkvarter som skall flytta med till insatsområdet vid en operation. Det skall kunna leda alla funktioner i styrkan.



Roger Bökman berättar och svarar på frågor inför intresserade åhörare

FE01 Airbase Battaljon har en personalstyrka om ca 280 man med funktioner likt de som krävs på en svensk flygbas för effektiv och säker flyg-tjänst. Arbetet med planering och utbildning inleddes under 2006, olika övningar samt validering sker under 2007 för att förbandet skall vara insatsberett under första halvåret 2008.

Förbandet upplöses sista november 2008.



Här redovisas några av FE01 uppgifter

Förbandet har 10 dagars beredskap och skall ha en uthållighet på 30 dagar, 120 dagar om underhåll tillförs. Fordon och materiel skall kunna medföras, vilket logistiskt sett är en stor uppgift. Allt förutsatts flygtransporteras men möjligheter till sjötransport finns i vissa fall.

Ryska An-124 är kontrakterade för till- och fråntransporter medan svenska Tp 84 avses användas i operationsområdet för transporter mellan strategisk och taktisk flygbas. Hkp 4/Hkp 10 ingår med räddnings- och transportuppgifter.

Efter föredraget serverades middag i militärrestaurangen Slepner, lilla matsalen.



Brickmiddag och samvaro i lilla matsalen

Vårt gemensamma tack till Roger för en mycket intressant och bra redovisning. Vi önskar lycka till med den fortsatta verksamheten.

Herbert Lindblom

F 17 KAMRATFÖRENINGSGRUNDARE ÄR DÖD



Eric Spångberg avled den 9 januari 2007 i en ålder av 82 år.

F 17 kamratförening bildades på Erics initiativ vid ett konstituerande möte på Bredåkrasäsen den 5 november 1979.

En interimsstyrelse fick i uppdrag att förbereda föreningens första årsmöte den 16 juni 1980 samt att sprida kunskap om föreningens bildande.

Dåvarande C F17 Överste Eric Spångberg invaldes som föreningens förste ordförande, han deltog flitigt i föreningens aktiviteter fram till sin pensionering som flottiljchef 1984.

Eric tilldelades 1994, Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbunds förtjänsttecken i guld ur Kung Carl XVI Gustafs hand samt invaldes samma år till hedersmedlem i föreningen.

Eric har vid senare tillfällen främst deltagit vid föreningens olika jubileumstillfällen samt årsmöten. En hängiven kamrat har lämnat oss, vi tackar för hans fina initiativ och hans stora engagemang i föreningen.

Styrelsen

VERKSAMHET HÖSTEN 2007

Program och inbjudan

Onsdag 19 september 2007

Resa till Åhus samt Ravlunda skjutfält.

Avresa: F 17 0730, Kallinge k:a 0735, Rydenskan 0740, Resecentrum 0745, Ö Brunnsvägen (Statoil) 0750, Götgatan (Espehallen) 0755.

Absolut Åhus kl 1100. Besök vid Vin & Sprints anläggningar under ca 1,5 tim.

Ravlunda skjutfält kl 1215. Besöket inleds med lunch. Ca 1330 sker genomgång av skjutfältet och dess verksamhet, eventuellt får vi se någon övning med NBG (Nordic Battlegroup).

Besöket planeras vara slut kl 1600, därefter hemtransport. Hemkomst ca 1800.

Kostnad: 200-250 kr/person (beroende på antalet deltagare), lunch ingår.

Anmälan: Senast 5 sept till Ulf Alderlöf 0457-24674, mobil 0708-578935 eller ulfald@hotmail.com

Begränsat antal platser, först till kvarn!
Anmälan skall innehålla namn och telefonnummer.

Frivilligt fika under färden mot Åhus.

Höstprogrammet är preliminärt, speciellt vad gäller detaljer i föreningsträffarna på F 17. Slutligt program kommer att utsändas till medlemmarna under slutet av augusti 2007.

Alla varmt välkomna!
Styrelsen

4 oktober 2007, kl 1530 i F 17 aula

Föreningsträff med föredrag om Blekinge bataljon.

Jan-Åke Karlsson, FOS gör en historisk tillbakablick på förband, verksamheter och samhälle på och vid Bredåkrahed, där idag bland annat flygfältet och flottiljområdet finns.

Efter föredraget finns möjlighet till fortsatt samvaro på Bredåkramässen. Kaffe till självkostnadspris, baren är öppen.

Anmälan kan ske mellan 20 september till 2 oktober på telesvar 0457-471983 eller e-post anmalan@fl7kamratforening.se

Avanmälan senast 3 oktober på telefon 044-352373 eller 0457-24146

29 november 2007, kl 1530 i F 17 aula

Föredrag om utlandsverksamhet där FM personal berörs samt omvärldsanalys.

Mj Christer Bergqvist i F 17 flottiljstab berättar om FM internationella åtaganden samt ger oss en aktuell underrättelse- och säkerhetsgenomgång.

Efter föredraget ca 1630 serveras middag i lilla matsalen. Pris 60 kr per person.

Anmälan kan ske mellan 12 till 27 november på telesvar 0457-471983 eller e-post anmalan@fl7kamratforening.se

Avanmälan senast 27 november på telefon 044-352373 eller 0457-24146