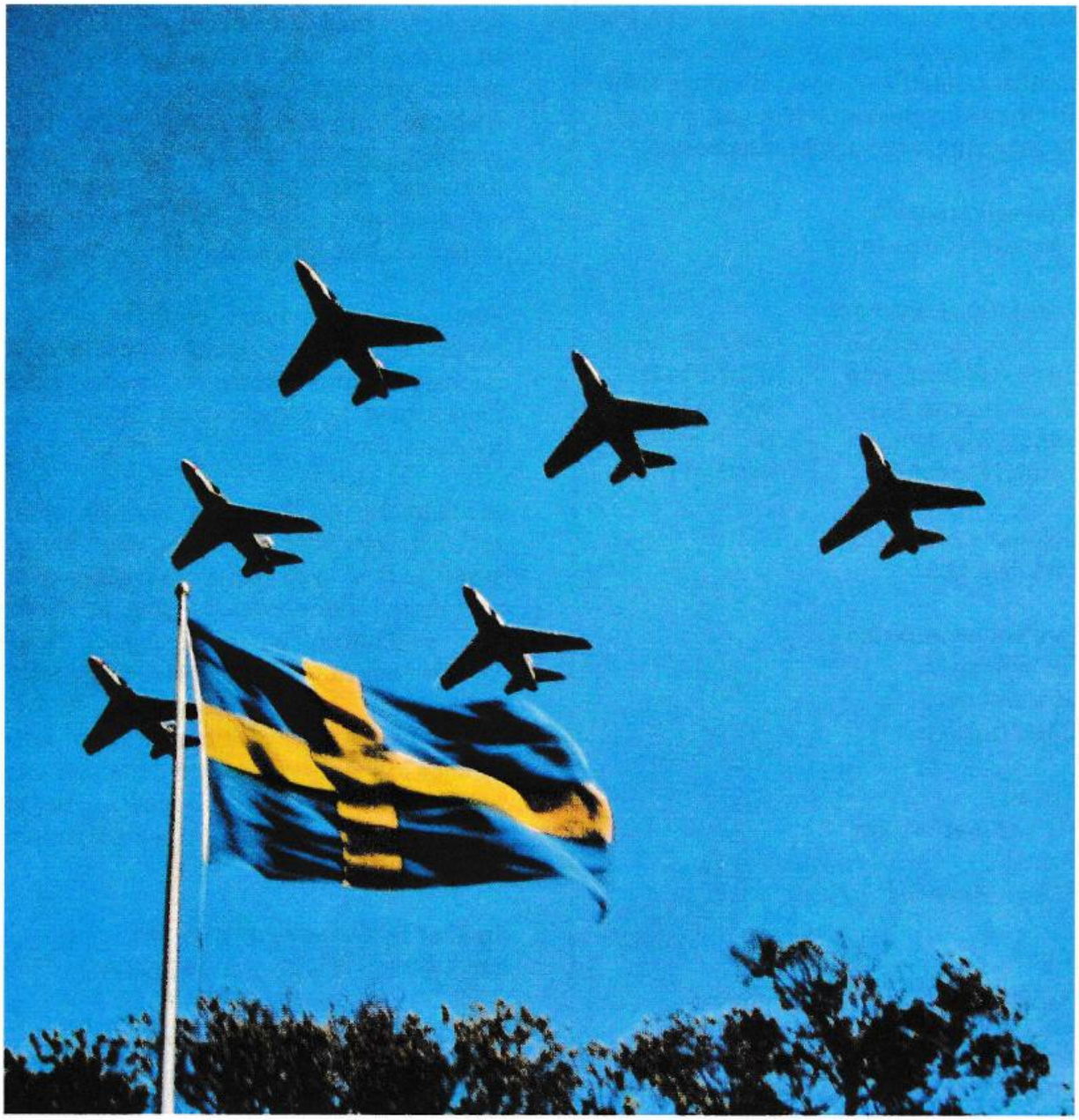
Bredåkrabladet

Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2008



Ur innehållet: **Nils Börjeson**
Lansenliv på F 17
Bärgningsdykare
Nödlandande amerikanare
Nordic Battlegroup

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2008. Årgång 3.

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

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 attackflygplanet Saab A32 Lansen som tillfördes Flygvapnet och F17 som första flygflottilj år 1956.
Bild ur Ett år i luften Flygets Årsbok 1958

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, ett medlemskort överlämnas numera vid pensionsavtackningen.

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt. Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen för ditt medlemskap.

Enklast tar du kontakt via e-post
medlemmar@f17kamratforening.se
eller
styrelsen@f17kamratforening.se

Årsavgiften är 80 kr för huvudmedlem och 40 kr för familjemedlem på samma adress. I årsavgiften ingår för huvudmedlem två nummer av *Bredåkrabladet.*

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING

Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Styrelsen har anledning att fundera lite över hur vi bäst hanterar och utvecklar begreppen, samhörighet och kamratskap inom föreningens råmärken. Bakgrunden till detta är att vi noterar ett minskat deltagande vid våra olika sammankomster under de senaste åren.
Även om vi kanske kan hitta motsvarande tendens i andra föreningar behöver vi lyfta upp frågan för eftertanke och analys.

Av stadgarna framgår att kamratföreningens ändamål bland annat är att: Verka för vidmakthållandet och stärkandet av samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge Flygflottilj eller Ronneby Garnison samt att befordra ett gott kamratskap.

Vad gör vi då för att med andra ord "träffas och att ha trevligt tillsammans"? Som framgått av programblad och inbjudningar har vi arrangerat förningsträffar med föredrag eller studiebesök följt av middag samt resor. Detta är alltså vårt "verktyg" att samla till förbrödring och kamratskap.
Under senare år har vissa ekonomiska styrningar kommit in som innebär att vi själva får bära stor del av uppkomna kostnader. Många av oss minns säkert att vi gjorde våra resor inom Sverige med kronans buss, sponsrad av F17, nu måste vi som alla andra researrangörer hyra buss och fördela kostnaderna på deltagarna. Matserveringen på Bredåkramässen har blivit så pass mycket dyrare att vi inte längre anser oss kunna inbjuda till middag där, årsmötet undantaget som subventioneras av föreningen. Dock finns i mässfrågan vissa möjligheter till egenservice som förbilligar och som vi kommer att pröva framöver.

Vi har naturligtvis diskuterat programutbud/-innehåll vid våra föreningsträffar liksom resors upplägg. Säkert finns en del att göra även om vi håller oss inom områden som försvarsupplysning samt studiebesök inom Ronneby garnison. Ett bredare program med inbjudna gästföreläsare utifrån har också nämnts och förekommit, men detta innebär högre kostnader för föreningen eller den enskilde. Även middag och samvaro på Bredåkramässen bedöms påverka deltagandet positivt.

En annan viktig del i vår verksamhet, som fortfarande vilar, är arbetet med och besöken vid F17 förbandsmuseum. Efter matsalsbranden 2002 har ännu ingen ny lokal kunnat anvisas för museets återuppbyggnad, fler alternativ har funnits men beslutet låter vänta på sig. Ett museum eller som det nu föreslås kallas på förbandsnivå, traditionsrum är ett utmärkt ställe för stor del av vår verksamhet. Att bygga och berätta förbandets historia kring ett antal föremål, som museet var anordnat, är den verkliga platsen för samvaro och utbyte av kunskaper generationer emellan.
Sammanfattningsvis efterlyser vi idéer och förslag till föreningsträffar och resor. Vår ambition är att få in fler medlemmar i våra aktiviteter samt att den enskilde medlemmen skall känna att han/hon får ut något av sitt deltagande.

Herbert Lindblom

RONNEBY GARNISON

Garnisonschef och föreningsordförande
Överste Niclas Karlsson

Kamrater !
Den 17 december 2007 lämnade min företrädare, Öv Lars Lundell, över stafettpinnen för ledningen av F17. I samband med årsstämman 2008 lämnades dessutom ordförandeklubban för F17 kamratförening över av samme företrädare. Jag är glad att kunna vara en del även i denna tradition och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete, kamrater emellan.

I skrivande stund sitter jag i F17 kanslihus och blickar ut över Bredåkrahed i praktfull solnedgång. Lugnet har lägrat sig över flottiljen efter ännu en dag fylld av aktiviteter. I försvarsdebatten har främst de ekonomiska utmaningarna och tråkiga nerdragningar stått i fokus. Samtidigt sjuder flottiljen av verksamhet.

Det är viktigt att ibland påminna sig om att ingenting är antingen svart eller vitt. Självfallet har det ekonomiska läget gett negativa konsekvenser för verksamheten 2008. Att flygförare står utan flygtid och att soldater muckar utan övning i större förbandsenheter är inte bra, men nödvändigt och på kort sikt hanterbart. Naturligtvis under förutsättning att vi 2009 kan återta förlorad förmåga.

Vi har gjort hårda prioriteringar innevarande år. Det vill säga, valt att lägga resurser på att få fram förband för insatser på kort sikt till nackdel för uppbyggandet av förmåga mera långsiktigt. Jag tycker det är rätt. Konsekvensen är att befattningsutbildning av värnpliktiga genomförs med hög ambition, att stora krav ställs på flygtidsproduktionen för övningsverksamhet, utbildning och beredskap, samtidigt som F17 har soldater och flygförare i tiodagars beredskap för insatser och en kontingentchef som sätter samman ett rotationsförband för Kosovo. Det sammanfattar våra valda prioriteringar.

Det finns dessutom anledning att känna stolthet och tillfredsställelse med att F17 har lyckats leverera efterfrågad effekt under 2007 och i allra högsta grad bidragit till NBG. En uppgift som vi nu löser med beredskapssatta förband för EU:s behov. Vi kan dessutom konstatera att detta genomfördes inom ekonomiskt tilldelad ram för Försvarsmakten. Med detta som utgångspunkt måste en försvarsdebatt fortsatt handla om vilken långsiktig inriktning som ska gälla för Försvarsmakten. Uppgifterna lär inte minska om vi ser till utvecklingen i vår omvärld.

Glädjande nog är våra förband efterfrågade av det internationella samfundet. Det är ett kvitto på att vi har rätt kompetens och rätt materiel. Vi tar därför höjd för att kunna leverera stridsflygdivision och delar av basbataljon för insats i Afghanistan under kommande år. En stor, men framförallt, stimulerande uppgift. Men för att även i framtiden kunna leverera förband krävs investeringar i garnisonens infrastruktur.

Försvarsmakten har i skrivande stund inte fått nödvändiga regeringsbeslut för fortsatt utbyggnad. Vi måste, för att möta framtida behov, bygga ny beredskapsbyggnad, nytt trafikledartorn, plattor och helikopterhangar. Det finns inga andra alternativ om inriktningarna i försvarsbesluten 2000 och 2004 skall kunna bli verklighet.

Hälsningar. *Niclas Karlsson* / Garnisonschef

Ny flottiljchef - en presentation

Under våren 2007 fick jag, Niclas Karlsson, erbjudande om att fortsätta veckopendla till Blekinge flygflottilj och jobba som flottiljchef på F17 till sommaren 2009. Personligen tvekade jag inte ett ögonblick att anta denna stimulerande utmaning. Det är en ära att få representera F17 och identifieras med det goda rykte vi har och det resultat vi uppnår.

Jag är född 1964 och uppvuxen i Rydaholm fyra mil norr om Växjö där mina föräldrar fortfarande bor. Efter officersutbildningen placerades jag som fänrik 1968 vid F21. det skulle visa sig att jag blev kvar i Norrbotten till 1998. Under denna period jobbande jag huvuddelen av tiden på F21 Radarkompani 860/870, utnämndes till major 1995 och var kompanichef de sista två åren vid F21. Tiden på F21 präglades för mig värnpliktsutbildning och repövningar med radarförband men eftersom jag är luftbevakare i grunden arbetade jag ibland även i incidentberedskapen.

Efter examen på FHS och befordran till överstelöjtnant 2001 började jag i HKV och fick efter något år möjligheten att vara djupt involverad i försvarsbeslutsarbetet främst med förbandsutveckling och materielanskaffning. Totalt blev det sex år på raken i HKV och det sista året som avdelningschef och arbete med utvecklingsfrågor. Enda avbrottet var en längre kurs i Schweiz, närmare bestämt i Genève. Utbildningen omfattade säkerhetspolitik med civila och militära elever från 20 europeiska länder och en amerikan. Mycket stimulerande att få diskutera omvärldens utveckling med så många olika nationaliteter. Att "alla mynt har två sidor" kan jag efter detta fullt ut instämma i.

Öv Niclas Karlsson (th), här i samtal med F17 kamratförenings hedersmedlem Gunnar Eriksson

Sedan några år bor vi i villa, Lena min fru och våra två tonåringar, Frida och Anna. Platsen heter Skälby och ligger inte långt från gamla F8 Barkarby. Skälby är trots sin närhet till Stockholm ungefär detsamma som att bo i Rydaholm, dialekten är den mest påtagliga skillnaden. Fritiden ägnar jag helst åt läsning, långpromenader, trädgårdsarbete och sport. Om det blir som vi vill alla fyra så blir det även tid för utförsåkning under sportlovet och en solsemester när höstmörkret lägger sig.

Hälsningar
Niclas T Karlsson

Nils Börjeson – en celeber militär inom Kungliga Blekinge Flygflottilj, F 17

Om man skall söka celebra militärer inom Kungl. Blekinge Flygflottilj, måste namnet Nils Börjeson vara ett av dessa. Om denne pilot, sades det, att inom Flygvapnet var han den ende, som - i hård motvind - flugit baklänges; inte så att han rest i baksits på signalistplatsen i en B/T 18, för där tillhörde sådant det vardagliga livet.

Tre flygplan, som Nils Börjeson flugit, fr v: A 32, T 18 B och B 3.

Baklängesflygningen gjorde Börjeson i den reella verkligheten, som förare i en gammal S 14 Storch, 23-an.
Flera tyska plan av denna typ landade i Blekinge i slutet av Andra världskriget, och på F 17 fanns det under en lång tid ett dussintal uppsamlade i en hangar. Ett av dessa hade den 7 maj 1945 på resa från Baltikum med två tyska flygare landat på Oxlaby gärde vid Kullagården, söder om Listerby, och i Kristianopel landade ett annat plan av samma typ samtidigt.
Vid "baklängesflygningen" hade det blåst från havet med en vindhastighet som översteg Storchens fartförmåga, och, när Nils ungefär över Sänksjön hade svängt in på finalen till bana 01, befann han sig efter någon minut helt plötsligt över Möljeryd.

Premiärdags

Den 4 maj år 1953 var en måndag, vädret var gott och tupparna gol tidigt i gårdarna på syd-, väst- och nordsidan runt flottiljen, som på den tiden var något av en idyll.
Det var då den första tjänstgöringen startade på F 17: s andra, blåa division för ett antal tonåriga signalister med hyggliga betyg från Signalskolan i Västerås.
Jag själv fick skäll för första gången av en så hög officer, det vill säga en tredje årets löjtnant, men det var av en chef och vän, som jag långt senare i livet kom att umgås med, värdesätta och högakta.
Och det var säkert av goda skäl, för efter 2,5 år på militära skolbänkar är en tonåring inte särskilt närvarande i arbetet på en flygande division, och jag hade i brist på

annat haft för ljusa strumpor till den blåa uniformen, en av den militära ekiperingens dödssynder.
Så underligt kan livet te sig, och ungdomar då hade inte alls samma självförtroende och makt som idag! Kraven på jämlikhet, till exempel, var det ingen, som det militära systemet stördes märkbart av.

Fantastisk karriär

Nils Börjeson var en verklig långvägare inom Flygvapnet. Han startade sin bana som mekanikerelev just före Andra världskriget och slutade den sedan i 60-årsåldern som divisionschef och överstelöjtnant.
Nils blev min vän, men det skulle ta många år och högst varierande karriärer för oss båda, innan vi till sist möttes på vägen - liksom i ett vägskäl av livet - beläget i ett vackert äldreboende inte långt från flottiljen i Kallinge, och definitivt inom bullermattan, där vi båda kämpat tillsammans, och kanske därefter ett knappt halvsekel nu hade gått.

Från svedjebonde till officer

– Jag började med att torka olja på gamla flygplan, trots att jag hade avlagt realexamen 18 år gammal, sa alltid Nils.
Själv kom han från norra Värmland och menade, att han hade anor från de finska svedjebönderna, som bröt sig mark för mycket, mycket länge sedan. De var envisa och arbetsamma, och sådan var i hög grad också Nils.
Även officeren Nils Börjeson bröt sig så småningom ny mark; han hade idéer och lösningar, vilka nog inte alltid gick hem hos en del lite arroganta chefer en eller två grader längre upp på stegen.
Korpralen och senare furiren Börjeson torkade olja nästan under hela Andra världskriget och blev förste mekaniker på flygplan B 3.
De främsta eleverna inom disciplinerna signalist, trupputbildare och mekaniker kunde på den tiden få flygutbildning, och så skedde även med Nils Börjesons karriär. Under hela tiden läste han per korrespondens (NKI och Hermods) för att försöka höja statusen på sin realexamen, vilken fram till studenten brukade ta minst två år vid Försvarets Läroverk i Uppsala. Först därefter kunde vägen ligga öppen till en officersutbildning.

Utmärkta F L i Uppsala

Efter operativt arbete vid Flygvapnets fasta baser, bland annat på Jämtlands flygflottilj, F 4 i Östersund, blev Nils äntligen kommenderad till Uppsala.
Det hela skulle börja på en höstkant, för det mesta runt den 1 oktober. Examen togs vanligen på försommaren, tog tre vinterhalvår från folkskola och två från realexamen, men det gick även att gå upp och tentera strax före jul på den tiden.

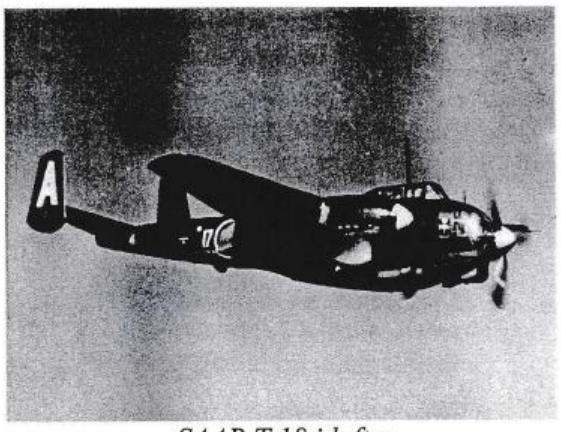
Nils Börjeson, närmast, förevisar A 32:an för en gästande utländsk officer.

När Nils Börjeson tillbringat en vecka på skolan, gick han upp till den väldige rektor Erik Terner, filosofie doktor och kapten i reserven, och beställde tentamen för studentexamen under december månad.
– Jaha, och hur kan det förhålla sig på det viset, furiren?, frågade rektorn.
– Jo, jag har läst lite själv därhemma i min kammare under de senaste åren, svarade eleven, och det imponerade på doktor Terner, som var en hyvens man, så det blev tentamen.
– De försökte knäcka mig genom att se till, att jag kom upp i muntan i svenska och på författarinnan Selma Lagerlöf, men den

gubben gick inte med en genuin värmlänning, och jag kunde lätt ha tagit mig an Gustaf Fröding också på samma gång, menade Nils så här post festum!
Det blev även kadettskola i Uppsala, och mot slutet av 1940-talet blev det också en högtidlig utnämning till officer och fänrik och förflyttning till F 17 i Kallinge, där man väntade på friskt blod!

2. div F 17

När vi senare träffades, var Nils Börjeson löjtnant sedan något år och ställföreträdande divisionschef på den ärorika andra divisionen, vilken då var så kallad skoldivision.
Detta betydde, att man blandade äldre förare och signalister med tio gröna flygförare och fem ännu grönare signalistelever.
Vad det då gällde var utbildning på flygplanet SAAB T 18 B; ett tvåmotorigt ekipage med starka från början tyska Daimler-Bentz motorer, D B 605.



SAAB T 18 i luften

Övningarna, som bedrevs i såväl bra som marginellt väder, natt som dag, var ibland förfärande och hade säkerhetsmässigt mycket övrigt att önska, men våra mannar klarade sig bra och slapp haverier.
På våren 1956 skulle vi omskolas till SAAB A 32 A Lansen. Själv var jag inte så pigg på detta, då jag i stället ville in på Försvarets Läroverk i Uppsala och uttryckte mina dubier för Börjeson.
– *Nej, nu ingår du i första gruppen, som får utbildning, och sedan flyger du och jag ihop,* löste Nils mina tveksamheter, och så fick det bli!

12 ton Lansen genom ljudvallen

32:an var ju en trevlig 12 tons metallklump - och som man sade då: även ett piano kan man få att flyga med tillräckligt starka motorer - men med i början en alldeles för svag motor.
Skulle man försöka ta sig igenom ljudvallen fick man stiga upp till 12 000 meter, lägga sig i dykning med fullgas. Då kunde man gå igenom ljudvallen med en knall på 8000 meters höjd.
Senare i livet skulle jag få flyga överljudsplanet Concorde i farter över dubbla ljudets (Mach 2.2) vid fem tillfällen och utan några som helst problem. Det märktes bara att grogglasen darrade lite extra ombord just när planet passerade "the sound barrier", inget annat skedde eller ens registrerades!

F 17-elever blev General och ÖB

Vi flög besättning en hel del Nils Börjeson och jag. Sedan blev Nils utnämnd till kapten och 1961 skildes våra vägar.
På 1950-talet hade löjtnant Börjeson en elev på F 17 vid namn Bert Stenfeldt. Han blev senare general, och Bredåkrabladet har fått en intervju med honom.

F d general Stenfeldt ffr ett SAAB 340-plan

- *Vi var ett gäng 19 åringar, vilka kom ut från Krigsflygskolan, och redan första dagen tog Börjeson ett fast grepp om oss,* berättar Stenfeldt och fortsätter:
- *Hans förmåga att lära ut var redan omtalad bland de anställda. Vi upp-*

skattade Nils mycket, och han blev vår idol. Börjeson var en officer av det rätta virket, och han tjänade därmed Flygvapnet och Sverige väl under hela sitt aktiva liv. Han var dessutom en gentleman ut i fingerspetsarna och tillika en hedersman. Flygvapnet hade behövt flera personer med hans kvalitet!

Även antalet blivande SAS-kaptener, som passerat hans nålsöga, var betydande och en elev, som sedan blev berömd och Nils Börjeson med framgång utbildat på F 17 var den senare ÖB:n Owe Wictorin, som också kom som elev från flygskolan.

Förre ÖB, Owe Wictorin, som pilot

Kontakterna återupptogs

Nils var född 1920 och bör ha gått i pension runt år 1980. Strax efter tog vi åter upp våra gamla kontakter, och då var det min tur att informera och lära Nils, vad han ville veta om svenskt och internationellt civilflyg.

Med tanke på att många år förflutit, hade mycket nytt tillkommit, både operativt och tekniskt och nu gällde det närmast civilflyg. Men trots åldern märkte jag snart, att han alltjämt besatt mycket kunskap och fortfarande var en intresserad och både läraktig och receptiv elev.

Nils Börjeson var en stor pedagog och hade under mellantiden varit divisionschef, robotchef samt också en tid mobiliserings-officer, vilket var en arvodesbefattning, samt avancerat till graden överstelöjtnant.

När F 17 år 1951 fick en ny chef, Öv Sten Rydström, som kom från det enmotoriga jaktflyget, var det Börjeson som fick äran att utbilda översten på flygplan SAAB T 18 B.

Flera gånger blev han erbjuden högre utbildning, överstes grad och flottiljchef, men hans hustru var sjuklig, och Nils hade inte hjärta att lämna henne för Stockholm eller flyttas norrut. De båda barnen var för länge sedan utflugna, så det fick bli vid det gamla.

Som den ytterst ambitiöse militär Nils var, fick han med tiden vissa hjärtproblem, så på ett äldreboende i Kallinge kunde paret i lugn och ro få njuta sitt otium. Nils hann dock med att också vara lärare i bland annat matematik på en skola i trakten.

En sista flygtur över Blekinge

När Nils Börjeson var 75 fyllda, kunde jag bjuda min gamle divisionschef på en överraskning.

Från Linköping flög jag ner ett SAAB-plan till F 17, lastade in några gamla trotjänare som flygplanmästaren Börje Engström, teknikern och rektorn Nils Otto Olsson och en del andra från förr.

Nils Börjeson fick inta andrepilotens plats, och vi gjorde en lång runda över Blekinge på låg höjd, passerade alla våra gamla kända bomb- och skjutmål, Bollöarna, Lindö, Tote, Hälleviksbåten och Store Mosse. Då tror jag, att Nils var lycklig!

Dessutom fick han ju flyga med en gammal signalist, som skaffat sin flyg-utbildning, väl under våndor i Sverige, Tyskland och USA, via det civila.

Under en stund fick Nils själv hålla i spakarna, och då sken han upp som den gamle pilot han var.

På hösten år 2004 gick denne fantastiske officer och flygare ur tiden, efter ett mycket verksamt och rikt liv i den miljö, som han älskade mer än något annat, det militära flyget!

Vi, nu till åren komna elever, minns honom med tacksamhet.

Ulf Wiberg

Bilder: Arkiv Gösta Bolander
Redigering: Ingvar Svensson

Lansenliv på F17

Juli 1959, examen på Ljungbyhed! Fick de hett eftertraktade VINGARNA av CFV, general Axel Ljungdahl!! Fantastisk känsla och glädje.

Två veckor ledigt och sedan var det dags för F17. De första personerna mötte jag förstås redan i vakten och det var de två storväxta flottiljpoliserna Lundström och Christiansson. Från att ha varit elev på Ljungbyhed med ett inlärt beteende av något slags underdånighet var man nu plötsligt underbefälskollega. Lite nytt och osäkert från början men man vande sig snabbt. Senare satt vi många kvällar på "markan" och spelade kort tillsammans, tekniker, flottiljpoliser, fältflygare och navigatörer. Vi nya killar bodde ju inom området och markan blev lite av vårt andra hem.

Dittills var Blekinge en vit fläck på min karta och den första introduktionen fick jag av äldre kollegan Erik "Ecke" Ödling som en av mina första kvällar på F17 tog mig runt i sin öppna Morgan. Självklart ingick att "Brunnen" skulle visas så jag fick faktiskt chans att se den anrika träbyggnaden innan den brann ner till grunden hösten samma år.

Första tiden bodde vi alla åtta nyblivna "fältisar" två och två i kasern 52. Själv delade jag rum med Ulf Dahlmann från Hedemora. Det var ju "fullt med folk" överallt i de så kallade furirförläggningarna men efter en tid kunde vi i alla fall få egna rum. Redan på flygskolan hade vi ju fått lära oss hur viktigt det var att äta rätt för att vara alerta i flygtjänsten. Så i "matsal för flygande personal" intog vi frukost, lunch och middag varje dag. Många av de äldre killarna som flyttat ut på sta´n kom ofta ut till flottiljen lördagar och söndagar, det bjöds ju på extra fint käk dessa dagar. Matkupongerna kostade, om jag minns rätt, 1 kr 10 öre för de gula frukostkupongerna och det dubbla för de röda för lunch och middag.

OK, man måste förstås jämföra med lönen som inklusive flygtillägget uppgick till ca 1100 kr före skatt. Det ansågs vara en mycket bra lön för unga spolingar som vi, själv var jag 19 år. De nyblivna fältflygarna borde alltså vara tänkbara köpare av dyra prylar. Därför var det inte så konstigt att flottiljpolis Christiansson sålde transistorapparater, en nymodighet som kostade över 600 spänn.

Typinflygning

Men det var ju för att flyga vi kommit till F17. På 2. div, där vi skulle göra TIS, TypInflygningsSkede, och GFSU, Grundläggande FlygSlagsUtbildning, var kn Nils Börjeson chef och närmaste medarbetare var lt Svante Liljedahl och fk Bert Persson (senare Stenfeldt). A32A Lansen var då bland det "vassaste" som

En tidig Lansen under taxning
(Foto Per Lundbladh)

fanns i världen och den skulle vi lära oss. Utbildningsmålet var att vi skulle kunna krigsplaceras som rotetvåor under dager och i bra väder. Omvärldsmiljön var då den kyligaste perioden under hela det kalla kriget.

Efter en vecka fick vi flyga och det började med två pass i baksits. Men från och med tredje passet var vi mogna att bemanna framsits medan fältflygarna Staffan Ferón och Nils Staffas hade det tvivelaktiga "nöjet" att vara DK-instruktörer i baksits. Teoriutbildning pågick parallellt och SFI, Speciell FörarInstruktion, lästes både fram- och baklänges med många prov. Nödinstruktionen gnuggades om

möjligt ännu mer och vi hade mycket reglagekännedom i sitsen med förbundna ögon. Man skall ha i minnet att det inte fanns några simulatorer till Lansen. På instruktionsverkstaden fick vi under många timmar lära oss allt om flygplanets konstruktion med duktiga flygtekniker som lärare

Flygslagsutbildning

Under GFSU fortsatte utbildningen med inriktning på att vi skulle lära oss att använda flygplanet som den vapenplattform det var avsett för. Kort sagt, vi skulle bli "världsmästare" i att använda alla typer av vapen, att flyga förband och

A32 på normal taktisk höjd, dvs lägsta
(Foto Håkan Lindberg)

att attacknavigera på lägsta höjd. Dessa kunskaper skulle sedan smältas samman till en helhet så att vi var klara att krigsplaceras när GFSU var klar i oktober 1960.

Skjutmål

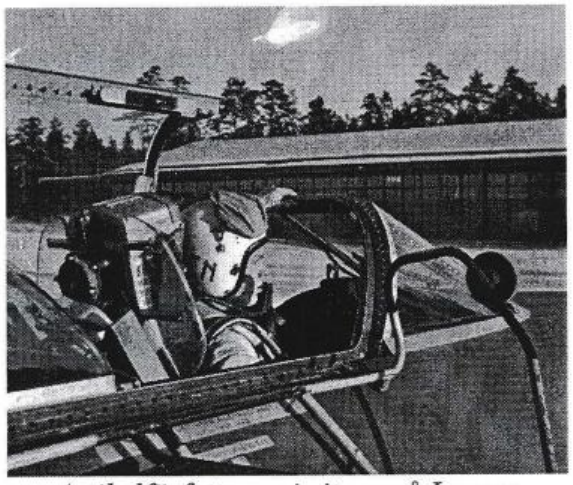
Bollömålet och Lindömålet var två skjutmål i Karlskrona skärgård. Båda målen hade skjutriktning åt söder, alltså ut mot havet. Båda kunde användas för övningsbomber och övningsraketer. Bollö dessutom för akan och skarpa brandbomber. Ett annat mål som användes mycket var Tönnersjömålet nära Halmstad där man fick använda skarpa bomber och raketer. Intensivast - övade vi förstås "hemmavid", det var ju nätt och jämt man hann få in landningsstället förrän man var framme vid Lindö. Snabb övergång till målfrekvens och anrop "Lindömålet, Quintus röd Erik raketskjutning enskilt!" – "röd Erik, klart komma in i varvet". Lasten var fyra stycken 6,3 cm övningsraketer som skulle skjutas mot målskärmen på kobben "Lilla Kråkan. In i skjutvarvet, runda Vambåsa och eken strax öster om Förkärla kyrka och så upptagning. "Lindömålet, röd Erik anfaller!" – "Lindömålet klart för anfall!" Direkt efter avfyring upptagning med 4-4,5 G och sväng tillbaka in i nytt skjutvarv. Om man var tillräckligt snabb kunde man se raketens nedslag. Strax därefter kom resultatet på radio, t ex "Röd Erik, minus fem, vänster två!" Det var ett bra resultat, bara några meter från målet. Ytterligare tre raketer och så hem för landning, flygtid 25 minuter. Vid något tillfälle hände det till och med att man efter landning taxade in till plattan, lät motorn vara igång och fick fyra nya raketer snabbhängda. Därefter ut till Lindö igen! Det året var tilldelningen 120 övningsraketer per förare.

Bollömålet användes mycket för akanskjutning både i förband och enskilt. För det mesta var det helt odramatiskt men ibland bröts rutinen. Alla skjutmål hade riskområden med gränser som var publicerade och förutsattes vara kända, inte minst av lokalbefolkningen i skärgården. När verksamhet pågick på målet avspanades området kontinuerligt. Vi ville absolut inte höra "Bollömålet skjutförbud, Bollömålet skjutförbud!!" för då fick vi avbryta och vänta eller göra någon alternativ övning. Orsaken till sådana avbrott var alltid att människor på ett eller annat sätt kom in i området, ofta i småbåtar. Vintern 1959-60 var så rejäl att det blev bärkraftig is i skärgården och då passade befolkningen på att använda isen att ta sig mellan öarna och in till Karlskrona. Och inte nog med det. Tomhylsorna som kastades ut vid akanskjutning och hamnade på isen, var attraktiva på skrotmarknaden. I varje fall var kilopriset på mässing så pass bra att det var värt besväret att samla upp.

Det blev många skjutförbud innan isen gick upp den våren.

Haveri

Den 26 augusti blev det dramatik när fänrik Persson ledde en grupp som skulle skjuta akan på Bollömålet. Jag var rotetvåa till Sven Pettersson och i ett av anfallen fick han plötsligt motorstopp. Han "hissade" med hjälp av överskottsfarten för att vinna höjd och försökte återstarta motorn. Det misslyckades och det var bara att "kliva av". Sven och hans navigatör Leif Eriksson tvingades alltså att lämna flygplanet. Fallskärmshoppen gick bra och de båda hamnade i vattnet bland öarna och kunde snabbt bärgas. "Jerka" som Leif kallades hade fått en lindrig ryggskada. Haveriet måsta förstås utredas och alla hypoteser kontrollerades. Man undersökte den eventuella möjligheten av att jag skjutit på min rotechef! Lyckligtvis var det inte så utan haveriet orsakades av att länkar från patronbanden hade sugits in i motorn. För att inte detta skulle inträffa igen gjordes på flygplanet en synlig modifiering genom att de två ledplåtar som satt intill noshjulsschaktet byttes ut mot större plåtar.



Artikelförfattaren i sitsen på Lansen

Stor-FOG

Mitt i vardagen hände det ju ibland saker som kryddade tillvaron. Vi hade regelbundet en- så kallad Stor FlygOrderGivning där all flygande personal samlades i skolhuset. Avlämning divisionsvis till flottiljchefen. Klockan 0800 skulle först lyssnas på nyhetssändningen i Sveriges radio och därefter vidtog diverse genomgångar, bland andra väderbriefing. Mörkläggning! Meteorologen visade sina bilder i en idag antik mackapär, en så kallad skioptikon. Det gick ju bra och vi fick vårt väder. Vid ett tillfälle när det inte nämnts något om isbildningsrisk var det ändå någon som ställde frågan. "Om det blir isbildning blir den lätt till måttlig, möjligen svår" blev svaret. Jubel i församlingen!

En annan gång hamnade bilden lite högt, delvis upp i taket varpå en av cheferna som satt långt fram utbrast "dra ner duken lite". Åter stort jubel i salen.

Offentligt skäll kunde det också bli. Det var inte tillåtet att spinna med Lansen i övningssyfte men eftersom förarinstruktionen beskrev spinnegenskaperna som goda så tyckte en av mina kamrater att detta måste kontrolleras. Han genomförde provet utan problem men blev avslöjad och han fick kliva fram inför hela flygstyrkan och förklara sig. Inte kul!

Nära ögat

En sak som etsat sig fast i minnet är ett tillfälle när jag och kompisarna befann oss mellan gamla andra och tredje divisionerna (hangarerna 82 och 83) på väg till instruktionsverkstaden. På tredjes platta stod flygplan med nosarna vända in mot flottiljområdet. Just när vi passerade small det till och fräste. En övningsraket, visade det sig senare, skenade och slog först i några träd längs vägen, ändrade riktning för att med knapp marginal "missa" bensinförrådet och slutligen stanna någonstans i skogsbacken nära kasern 53. Lärdomen av detta blev att flygplanen i fortsättningen ställdes upp med nosarna mot fältet.

Attityder och flygsäkerhet

Andra bilder minner om händelser som förmodligen inte skull få plats i dagens Flygvapen med de attityder som nuförtiden

är förenade med flygtjänsten. Flygsäkerheten idag har utvecklats i en mycket positv riktning sedan man lärde sig ta tillvara erfarenheterna från 50- och 60-talen. Dessa var ju mycket dyrköpta med bland annat ett stort antal dödshaverier varje år. Nedan några exempel på sådant som man nog inte skulle tänka sig att göra idag.

Det gick att köra fort på marken med Lansen. En gång under GFSU skulle tre av oss ganska färska "fältisar" flyga grupp. Vi taxade ut från plattan för start på bana 19. Den erfarna person som ledde gruppen körde så fort att fartmätarnålen började röra sig, det inträffade först när farten var ca 150 km/t! Vi skulle ju hänga med! Jag var fyra i gruppen, vi startade och därefter började stigning mot övningssektorn. Stigningen tycktes aldrig ta slut och först när gruppchefen nått över 7000 m var han nöjd för då vidtog i stället en grävande sväng med nära 6G kontinuerligt. Man "slet som ett djur" för att hänga med för man hade ju gett sig f-n på att inte släppa. Svängen verkade pågå i evigheter och den avslutades inte förrän nere på ca 500 m och hela passet fortsatte sedan med hård flygning tills det var dags att gå hem och landa. Efteråt var det inte tal om att vi yngre kunde ifrågasätta gruppchefens sätt att leda gruppen.

Fk BertPersson (Stenfeldt) och fnav Sven-Olov Rytterdahl laddar inför kommande uppdrag

En annan gång, också under GFSU, planerades att landa på F13 med två grupper. Det var vinter och första gången som vi skulle "landa ute". F13 var ju en jaktflottilj och vi fick påpekat att det förstås skulle "se snyggt ut" när vi kom in för landning. Javisst, det var ju självklart. Också denna gång var jag fyra i en av grupperna. Vi bryter ut på medvinden med jämna avstånd och så långt såg det säkert snyggt ut från marken. Bana 04, 1900 m och något kortare än Bråvallas huvudbana, dessutom fläckvis snö och is. På finalen, kort bit kvar, kvarliggande gamla ändvirvlar från framförvarande flygplan. Jag drar på och går om! Vad hände efteråt? Inte en positiv kommentar för att man hade gjort rätt utan en "skrapa" för att det inte "såg snyggt ut"! Den attityden hade numera varit snudd på tjänstefel.

Samling efter start i mörker med division hörde heller inte till det lättaste man kunde företa sig. Speciellt inte under låga moln och kanske i nederbörd. När framförvarande rote släckte ebk efter start kunde man nätt och jämt skönja de två svaga akterlanternorna därframme. Jag vet att jag inte är ensam om att tycka att det ibland kändes lite osäkert när man inte riktigt hade koll på läget. "Vart tusan tog dom vägen?" "Oj, där var dom!" Man var ju också tvungen att tänka på sin rotetvåa, det gick ju inte att bara dra av gasen och vräka ut luftbroms hur som helst. Och vilka har inte suttit och försökt "samla" på en stjärna eller ännu värre topplanternan på en fiskebåt där ute i det kolsvarta mörkret? Attacklansen fick till slut, efter Ulf Dahlmanns haveri på F15, de två bakåtriktade positionsljusen i vingspetsarna som flygplanet borde ha haft redan vid leverans. Det var en av många dyrbara lärdomar.

En härlig tid

Trots allt, de mörka minnena förbleknar och de ljusa tenderar att bli kvar. Flygningen kunde vara rolig, ibland enahanda, spännande....., man kunde känna stor tillfredsställelse av att ha gjort en perfekt instrumentinflygning eller ett bra skjutresultat. Men flygningen kunde också, i alla fall för mig, vara en naturupplevelse. "Mörkerflygning i dags-

ljus" låter ju paradoxalt men en molnfri vinterkväll med snö på marken och fullmåne infann sig den känslan. Normal förbandsflygning i sektor blev avancerad flygning med fyrgrupp. Man bara satt och

Paus i solskenet mellan flygpass. Fr v ffl Stellan Schager, fnav Rolf Bengtsson, ffl Sven Pettersson och fnav Kjell Nordberg

njöt. En annan bild visade sig en sommarmorgon vid start och stigning söderut för väderflygning. Plötsligt lyste himlen klart gul. Det visade sig vara miljarder svavelpartiklar från massafabriken i Mörrum vilka låg i ett inversionsskikt på 500 m och glittrade i motljuset från den stigande solen.

Det mest fantastiska med tjänsten på en flygande division var nog ändå den mycket speciella andan och det goda kamratskapet. Möjligen skulle det gå att beskriva det så som man brukar göra i sådana fall, nämligen "det går inte att beskriva, det måste upplevas". Det har nog också beskrivits som att stämningen var "rå men hjärtlig".

Den här historien tillägnas Pata, Minus, Eka, Ecke, Sippan, LS, Jompa, Jerka, Pära, Spike, Ado, BG, Svisse, Peps, Nybbe, Pedalen, Lillelasse, Stenis, Ryttis, Klasse, Lappen, Albert, Kålle, Målle, Blomman, Fobban och Er alla andra på F17 Lansendivisioner som inte fick några smeknamn.

Olle Jensen

Olle Jensen

Född 1940. Examen på Ljungbyhed 1959 och anställd på F17 som fältflygare av 2. graden (furir). TIS, GFSU och FFSU A32. Försvarets läroverk, kadettskolan och 1964 fänrik i Flygvapnet. Placerad F15, F5 (flyglärare) och F17 och till slut F14 i olika befattningar. Pensionerades 2000.

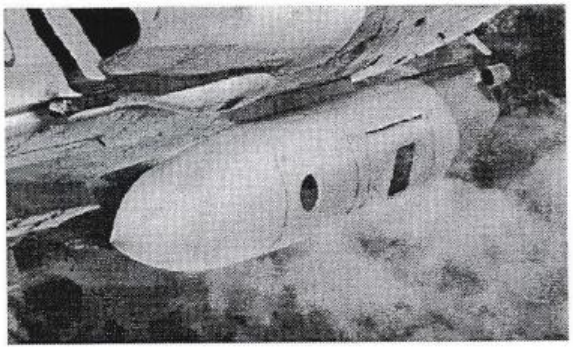
F17-notiser

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

Utan spaning-ingen aning

JAS 39 Gripen var ju redan från början tänkt att kunna utnyttjas i rollerna Jakt, Attack och Spaning. Den äldre versionen av flygplanet har dock aldrig fått spaningsförmågan fullt ut. Det är först nu, med Jas 39 C som Gripensystemet börjat få

en förmåga som kan liknas vid som fanns i 37 SF/SH. Bland annat har Gripen tillförts



Spaningskapsel

en spaningskapsel, SPK V, som bl a innehåller en stor digitalkamera.

Ny uppvisningspilot

Martin Hansson

Under 2007 övertog Martin Hansson det ärofyllda uppdraget att vara F 17 uppvisningspilot. Martin, som är son till Kenneth Hansson som var på F17 som fältflygare 1969-75, är uppvuxen i Ängelholm. Han kom till F17 2000 där han först flög Viggen innan omskolning till JAS 39 Gripen.

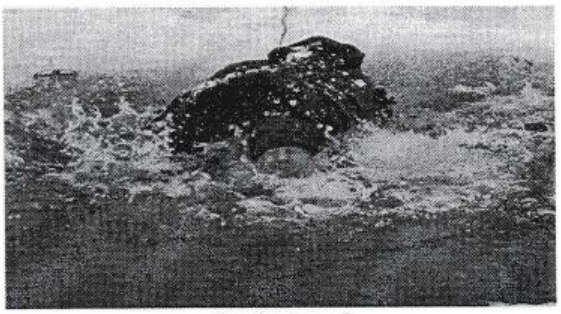
Planerade uppvisningar 2008

1/5 F 17, SAS 50 år
22/5 F 17, Garnisonens dag
24/5 Karlskrona, Marinens dag
25/6 F 17, AB01
28/6 Båstad, Hamnföreningen
19/7 Karlshamn, Östersjöfestivalen
1/8 Karlskrona, Sailet
2/8 Karlskrona, Sailet
16/8 F 17, Quintus Röd jubileum
11/10 Visby, Visby flygplats 50 år
(Reservation för ändringar)

Övningar

F 17 deltar under året i ett flertal övningar både i Sverige och utomlands. En sammanställning finns på F 17 hemsida.

Flygbasjägarskolans vinterutbildning



Bad i isvak

Flygbasjägarskolan har genomfört vinterutbildning i övre Norrland. Bland annat ingick ett skönt? bad i utbildningen.

Andra rubriker på hemsidan

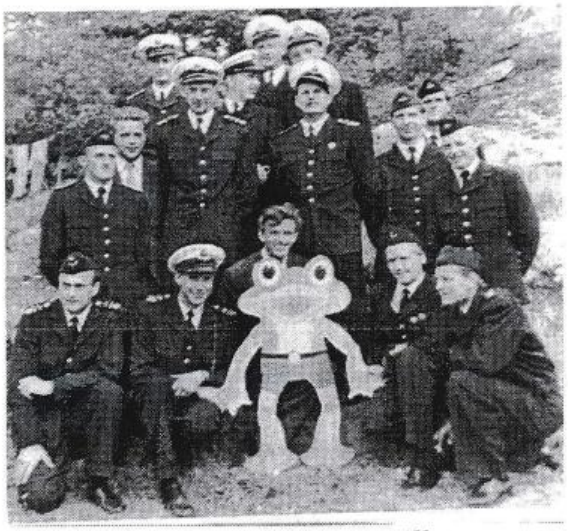
Airbase Battalion internationellt standardiserad.
Pistolutbildning för värnpliktiga kvinnor.
Förändrad värnplikt på F 17 2009.
Vad gör 171. Stridsflygdiv under året?
Soldaten och den moderna tekniken.
Utbildning i "Maingate"-tjänst.
Tillträdande Flygvapeninspektören.

Tillkomsten av Flygvapnets bärgningsdykorganisation

I början av 1950-talet föddes idén till en bärgningsdykarorganisation inom flygvapnet. Det var kaptenen vid F 12, Görgen Edman, som då började bearbeta personer inom flygstaben att inrätta en sådan för att kunna ta hand om personal och flygplan som havererat i vatten. Det godkändes och från början var det tänkt att alla flottiljer som hade sitt huvudsakliga övningsområde över hav skulle upprätta en bärgningsgrupp.

Utbildningen av dykarna genomfördes i flottans regi. Kapten Edman utbildades 1954 och blev sedan ansvarig att organisera och genomföra verksamheten inom flygvapnet. Året därpå genomfördes den första utbildningen av 3 stycken instruktörer.

1956 genomfördes sedan utbildning av den första större gruppen av bärgningsdykare. Sju personer ur Flygvapnet (och två tulltjänstemän) genomgick kursen. Bland dessa var undertecknad som då var flygtekniker på F 17.



Första bärgningsdykkursen tillsammans med dykarnas maskot och skyddshelgon, herr Anselm Dykén. Artikelförfattaren främre raden nr två från höger.

Utbildningen genomfördes under två skeden. Det första i Karlskrona i flottans simhall och dyktank vilken normalt användes för utbildning av ubåts- och dykpersonal.

Skede 2 genomfördes på västkusten, i Gullmarens örlogsdepå, som ligger i Skredsik längst inne i Gullmarsfjorden norr om Uddevalla.

Utrustning

Personlig utrustning bestod av dykardräkt, dykaggregat, simfenor, djupmätare och dykarkniv. Dräkten var av typen torrdräkt vilket innebar att man ej skulle bli våt invändigt. Den bestod av tre delar: ylledräkt, byxor och jacka med huva.

Flygtekniker Per Lundbladh klar för dykning

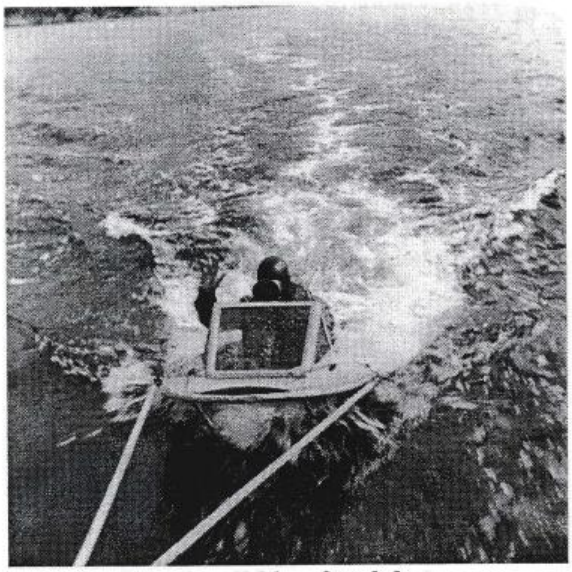
Byxor och jacka var gjorda av vävburen gummi. Överkanten av byxorna samt nederkanten av jackan var försedda med vardera cirka 50 cm av mjukare gummi. Dessa mjukare delar rullades tillsammans så det blev en massiv rulle runt midjan. Huvan samt arm- och benlinningar var av den mjukare sorten för att hålla tätt mot kroppen men det var sällan man var torr efter en dykning.

Dykaggregatet bestod av två 5-liters tryckluftstuber med luft till 150 kilos tryck. Från början var tuberna tillverkade av stål men byttes senare ut till tuber som var av lättmetall och så småningom till en 10-liters tub med 200 kg tryck. Via reduceringsventil blev ett lämpligt

andningstryck omkring 3 kg. I början var aggregaten försedda med andningsmask typ helmask i vilken andningsventilen var inbyggd. Senare kom man att använda ett cyklopöga med en separat andningsventil i ett bitmunstycke.

Dykarkniven fanns med som säkerhet om man råkade fastna i något.

Bland hjälpmedel som användes vid dykning vill jag nämna "Rockan". Det var en dyksläde som hade utseende som en J 35 Draken.



"Rockan" klar för dykning

I vingarna på denna låg lufttuber fast monterade till vilka bitmunstycke och andningsventil var kopplade. Dykaren låg lös i "flygplankroppen" och bogserades efter en båt och kunde på så sätt söka av mycket stora ytor. När man dök med denna hade man flytväst på sig om man skulle vara tvungen att lämna farkosten. Dykaren styrde "Rockan" med skev- och dykroder.

Fortsatt verksamhet

Under 1956 ändrades målsättningen i vad avser vilka flottiljer som skulle organisera bärgningsdykgrupper. Uppdraget gavs till F 8, F 10, F 12 och F 21. Det innebar också att endast personal från dessa förband senare utbildades. Jag fick i fortsättningen vara med på F 12 dykträningsverksamhet och var också med och dök efter två havererade J 29. Det första var i Slätbaken söder om Stegeborgs slottsruin. Det var, vad jag känner till, det första bärgningsuppdraget som genomfördes av flygvapnets bärgningsdykorganisation och året var 1957.

Det andra och sista haveriet jag fick vara med om att dyka vid var i sjön Örken i trakten av Växjö, också det 1957. Senare var jag tvungen att sluta med F 12 dykverksamhet då det var svårt att samordna med min tjänst på F17.

Senare förändrades organisationen i takt med att flottiljer lades ned. I slutet av 1970-talet var flygvapnets dykverksamhet samlad till F 12 där kaptenen Lennart Löving fick ansvar för det hela. Vid F12 nedläggning 1980 överfördes verksamheten till F17 dit Löving följde med och basade till till sin pensionering 1986. Därefter organiserades en Försvarsmaktens central flygplanbärgningsgrupp med ledning och resurser på F17, under chefskap av kapten Göran Hultquist.

Per Lundbladh

Per Lundbladh

Anställdes vid F17 1946 som volontär (fplmek).

Mästarkurs 1965-1966 och anställdes därefter som flygplanmästare i Flygvapnet.

Tjänstgjorde efter det i olika befattningar, bland annat som robotplutonchef, inom Rb 68- kompaniet på F17.

1976-1977 kompaniofficerskurs förrådstjänst/tygtjänst och överfördes 1978 till intendenturkåren.

Avslutade sin karriär som chef förrådsavdelningen inom Intenheten.

Avgick med pension 1990.

Nödlandningar på Bredåkrafältet/F17 under andra världskriget.

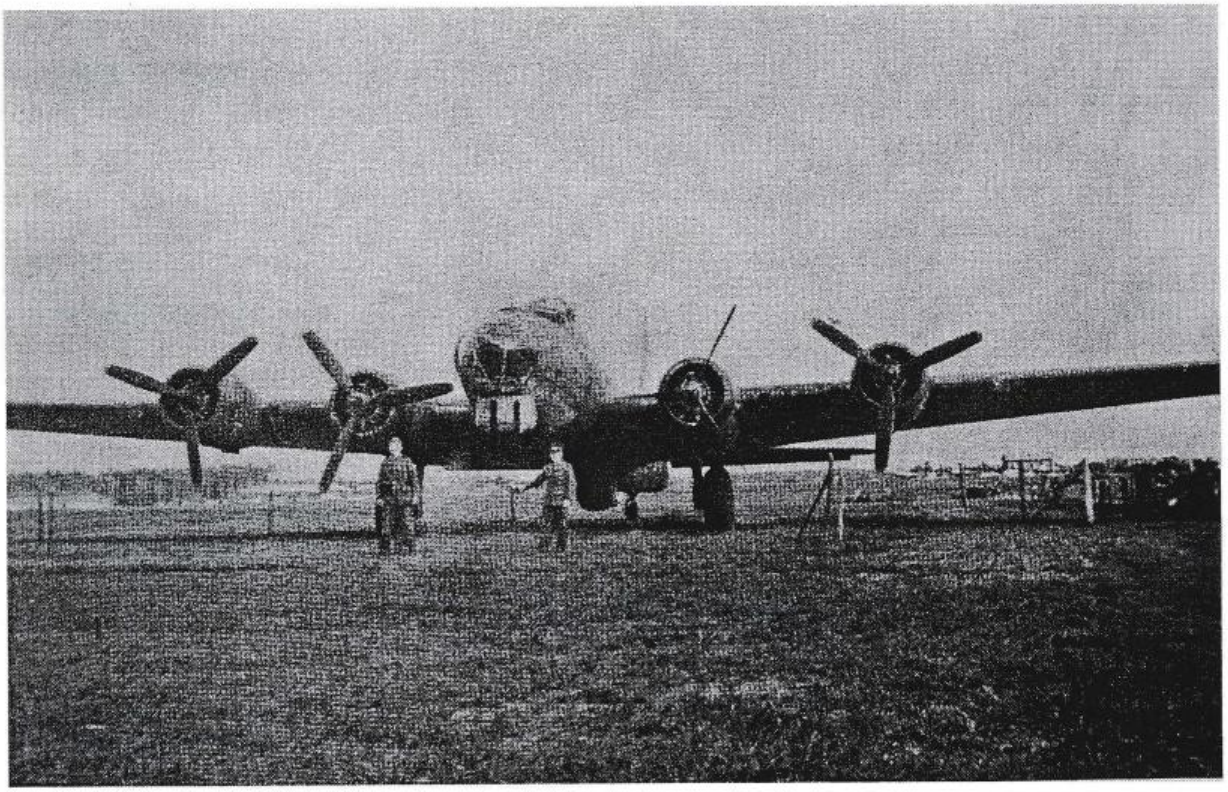
Under andra världskriget, åren 1939 – 1945, nödlandade totalt över 300 främmande flygplan i Sverige. I två artiklar kommer det att handla om de flygplan som var tvungna att nödlanda i Blekinge och framförallt på Bredåkrafältet/F17. I första delen redovisas de amerikanska flyg- planen och i andra delen de tyska och övriga nationers.

Denna nödlandande B-17G var det första flygplan som landade på Bredåkrafältet/F17. Med motorproblem och övriga skador blev resultatet dessvärre en buklandning.

Första flygplanet som landade på Bredåkrafältet/F17 var en nödlandande amerikansk B-17G.

Redan innan F17 upprättades som flottilj den 1 juli 1944, skedde den första landningen på Bredåkrafältet och då med en nödlandande amerikansk B-17G med regnr 42-31564. Dessvärre blev det en buklandning med det skadade flygplanet.

Den 9 mars 1944 hade flygplanet tillsammans med 525 andra bombplan avdelats för anfall mot Tyskland. På väg mot Berlin som var anfallsmålet, träffades flygplanet av luftvärnseld, och fick problem med motor nr 2 och som till slut stannade. Fartminskningen som blev en följd, gjorde det omöjligt att följa de övriga i formationen. Befälhavaren och piloten, 1/Lt D.W. Floyd beslöt att fälla bomblasten och styra norrut. Kartunderlaget som de hade ombord täckte endast den sydligaste delen av Sverige och när de passerade Ronneby beslutades att landa vid Bredåkra. Några ur besättningen förberedde fallskärmshopp, men Lt Floyd förbjöd detta. Klockan var 15.58 när planet buklandade på det då nyanlagda gräsfältet. Alla tio ombord klarade sig helt oskadda. Besättningen försökte genom tre magnesiumfacklor förstöra flygplanet men misslyckades pga att tändningen inte fungerade. Amerikanarna togs omhand och Kapten Nils H. Dahl samtalade med besättningen efteråt och av den skriftliga rapporten framgick att flygplanet deltagit i ett anfall mot Berlin. Strax väster om målet hade flygplanet träffats av luftvärnseld samtidigt som fientlig jakt upptäcktes. Piloten dök då ner till lägre höjd för att söka skydd i moln. Besättningen internerades vid Korsnäs och där besättningen stannade några månader för att sedan flygas till England via kurirflyg. Flygplanet kunde efter omfattande reparationer flygas till England den 16 april 1945, tre veckor innan krigsslutet.



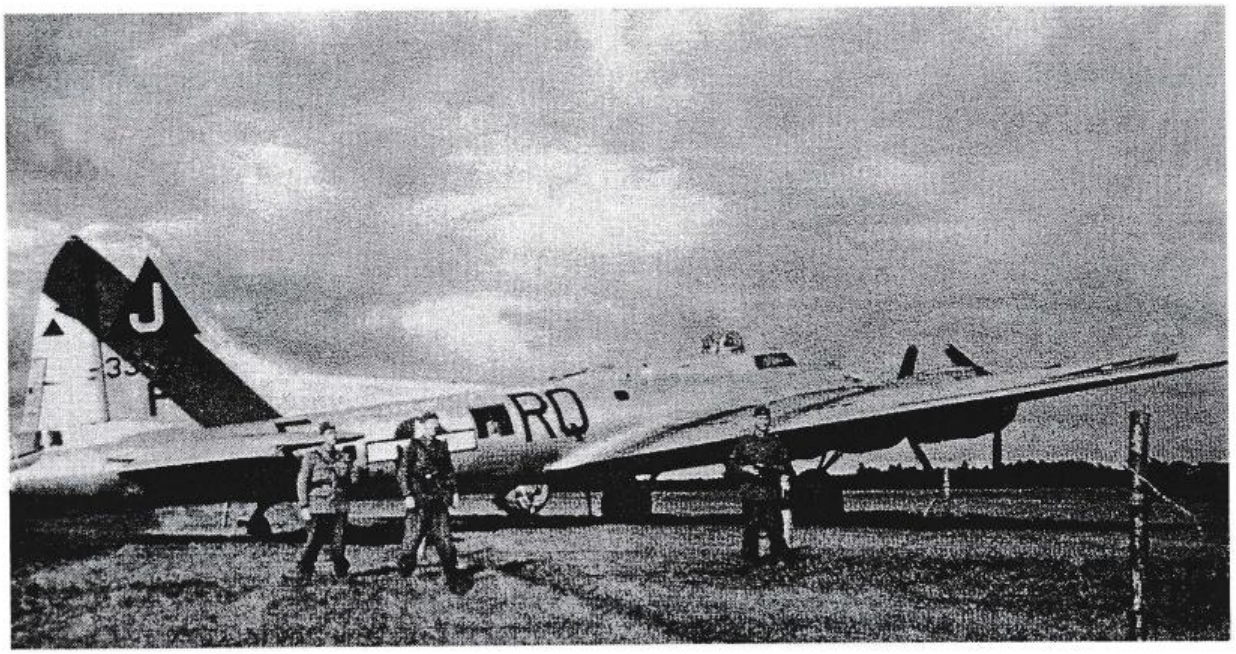
Efter att ha deltagit i ett massivt bombanfall mot den tyska oljeindustrin nödlandade denna B-17G på Bredåkrafältet/F17. Flygplanet hade träffats av luftvärnseld.

Tre nödlandningar i Blekinge på en och samma dag.

Den 7 oktober 1944 genomförde USA Air Force ett storanfall mot Tyskland och dess petrokemiska produkter, bl a mot området runt Pölitz. 140 flygplan var avdelade för just detta anfallsmål och där de mötte massiv luftvärnseld varav många blev nedskjutna eller skadade och varav 8 av dessa hamnade i Sverige. I Blekinge nödlandade 3 st varav 2 på Bredåkra/F17.
Den första som nödlandade på F17 kl 15.15 med oljeläckage, splitterskador och vänstra inre motorn stoppad var en B-17G med regnr 42-31087. Befälhavare var 1/Lt T.K. Hill och hade 9 mans besättning.
Över målområdet hade flygplanet träffats av luftvärnseld i motor nr 2 samt en träff i främre delen av bombrummet som slitit upp ett stort hål. Skadorna gjorde att flygplanet sackade efter och tappade höjd. Lt Hill beslöt då att vända norrut och gå mot Sverige. De passerade in vid Karlshamn, fortsatte nörrut mot Ringamåla för att sedan styra sydost ut mot Ronneby och landade slutligen på Bredåkra/F17. Besättningen klarade sig helt oskadda och internerades i Gränna fram till december 1944 för att sedan återvända med kurirflyg från Bromma till England.
Efter motorbyte och reparationer flögs flygplanet till England den 21 juni 1945.

Nästa nödlandning på F17 10 minuter senare.

Klockan 15.25 landade nästa B-17G med regnr 43-37674 på Bredåkra/F17 och även nu med motorstörningar efter att ha blivit träffat av luftvärnseld. Anfallsmålet var även för detta flygplan Pölitz och efter att ha blivit träffat omkring kl 13.00 såg det ut som om flygplanet skulle haverera, men befälhaveren och piloten 2/Lt McGuire lyckades reda ut situationen och styrde mot Sverige.
Motor nr 2 blev träffad och stoppades och flygplanet hade även en hel del övriga splitterskador. Trots detta lyckades man



Den andra B-17G som nödlandade den 7 oktober 1944 på Bredåkrafältet/F17 efter anfall mot oljeanläggningar runt Pölitz i Tyskland.

hålla flygplanet flygande i över två timmar efter luftvärnsbeskjutningen och landade på Bredåkra/F17. Besättningen på 9 man var helt oskadade och internerades ett par månader i Gränna varefter de återvände till England med kurirflyg från Bromma.
Flygplanet reparerades och flögs till England den 25 maj 1945.

Nödlandning vid Farabol norr om Olofström.

Samma dag som de båda nödlandningarna skedde på Bredåkrafältet/F17 tvingades också en annan B-17G med regnr 42-31192, efter skador av den intensiva luftvärnselden över målområdet runt Pölitz, styra mot Sverige och nödlanda vid Farabol norr om Olofström. Pilot och befälhavare var 1/Lt E.Petersen. Nödlandningen blev mycket svår i ett skogsområde och flygplanet började brinna efter landningen. Av besättningen på 9 man överlevde endast 2 och efter ha vistats på Karlshamns sjukhus med lindriga skador internerades de i Mullsjö några månader varefter de återvände till England med kurirflyg från Bromma. Flygplanet, som i stort sett vart helt uppbrunnet, såldes senare som skrot till Rise Olsson i Hökön. Minnessten finns på platsen.

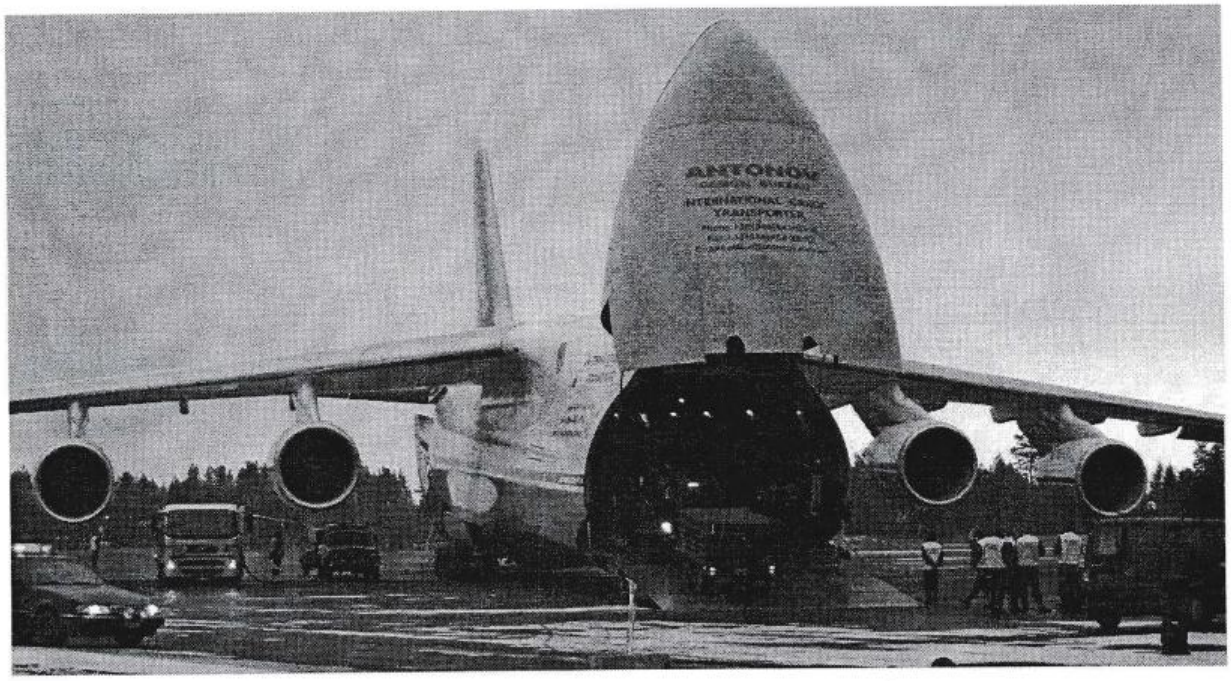
"Mission Belle" nödlandade i Kristianopel.

Cirka ett halvår innan de tre tidigare nödlandningarna i oktober buklandade en B-17G den 11 april 1944, med regnr 42-30197 och med smeknamnet "Mission Belle", vid gården Mölleberg nordost om Kristianopel kyrka.
Anfallsmålet var även denna gång oljeindustrin runt Pölitz och efter att ha träffats av luftvärnseld och med motor 3 utslagen och ytterligare en motor som inte gav full effekt styrde flygplanet på nordostlig kurs mot Sverige. Piloten och befälhavaren 1/Lt D. Pangle med hela besättningen på 9 man klarade sig oskadda från den tuffa buklandningen. De internerades vid Korsnäs och återvände hösten 1944 till England. Flygplanet såldes som skrot 1945.

Gunnar Mossberg

Källor: F17 Arkiv
Amerikanska nödlandare1943-45

Vägen till EU-beredskap med Nordic Battle Group (NBG) och Airbase Battalion (AB01)



AN-124 hyrs in för Nordic Battle Groups räkning från Ukraina och skall kunna vara klar för insats med fem dygns beredskap. Den lastar 150 ton, max startvikt 405 ton, och har en maximal räckvidd på ca 16 000 km.

NBG i beredskap

AB01 står tillsammans med övriga NBG i R10 beredskap tidsperioden 2008-01-01—2008-06-30. Detta är första gången som Sverige har organiserat och övat ett så stort förband och ställt i beredskap för internationella insatser. NBG som helhet består av ca 2500 man och är mångsidigt sammansatt för att kunna lösa allehanda uppgifter. AB01 utgör den del som skall kunna svara för flygplatsdriften. AB01 tillhör inte kärnan i NBG utan är en förstärkningsdel som stödjer huvuddelen. Det innebär att de finns flera olika möjliga händelser där NBG sätts in men där flygplatsdriften inte behövs. Dock, vid alla typer av uppdrag där infrastrukturen är dålig som i t ex Afrika är det i princip omöjligt att klara sig utan flygplastdriften.

R10 beredskap innebär att delar av förbandet skall kunna vara på plats i något operationsområde inom en radie av 600 mil från Bryssel inom tio dygn. Personalen som ingår i förbandet har 24-48 timmars inställelsetid samt vissa begränsningar vad gäller ledighet och resor. All materiel som inte behövs för utbildning är så långt möjligt packad och förberedd för lastning.

Lite om förbandet AB01

AB01 förbandet består av ca 280 personer. Förbandet har alla funktioner som finns på en vanlig flygplats samt personal för skydd och bevakning. I princip är hela AB01 flygtransportabelt i C130 (Tp 84) Hercules och kan upprätta en flygplats var som helst i värden på ca 3 dygn. Denna verksamhet omfattas även av de civila internationella luftfartsreglerna vilket innebär att AB01 har samma krav på t ex kvalitetssystem som en civil flygplats.

Skillnad mellan AB01 och basbataljon 04 (08) avseende materiel

AB01 som förband är hämtat och organiserat ur den ordinarie basbataljonen.

Stabstältet måste fungera i alla klimatzoner

Men ett insatsförband som skall kunna fungera internationellt har andra krav på kompetenser och materiel. Stora skillnader är:

Klimatfunktion – all materiel som finns i förbandet måste fungera i alla klimatzoner som t ex tält med dubbla väggar för att underlätta kylning.

Flygtransportabel – en hel del av vår vanliga materiel är byggd för att statiskt fungera på svenska flygbaser och kan inte flygtransporteras.

Interoperabel – den skall kunna fungera tillsammans med andra nationer vad avser ledning och samordning.

Problemet för oss har varit att den materiel som är beställd inte levererats i tid, i vissa fall har leveransdatum flyttats fram flera gånger, vilket har försvårat och försenat genomförandet av utbildningen. Detta är dock ett engångsproblem eftersom tidsförhållandena var så korta från beslut om uppsättande av NBG till beredskapsperioden inleddes. Inför nästa NBG kommer mycket av den materiel som finns i den ordinarie basbataljonen att vara den samma som krävs vid internationell insats och då finns både materiel och erforderlig kompetens.

Skillnad i utbildning

Ett förband som skall kunna verka på olika platser i världen, i alla typer av konfliktskalor, från krig till rent humanitära insatser, antingen ensamt eller tillsammans med andra nationer kräver mycket träning. Dessutom förväntas förbanden relativt snabbt kunna fungera med andra utan att detta särskilt förövas eller tränas. Den kompletteringsutbildning som behöver genomföras är i huvudsak följande:

- **Interoperabilitet** – personalen, främst inom stabstjänsten men även övriga har utbildning i NATO ledningsmetodik, signaleringsrutiner och liknande för att kunna fungera. Huvudspråket är engelska och all kommunikation mellan AB01 och NBG ledning sker på just engelska eftersom en hel del olika nationaliteter arbetar där. De order som ges följer NATO:s process för planering.

- **Överlevnadsutbildning** – all personal måste ha en grundläggande standard för att klara sig själv samt veta vilka procedurer som krävs för att kunna bli upphämtad av t ex en helikopter från ett NATO-förband.

- **Kännedom om minor och oexploderad ammunition** – all personal får en grundläggande utbildning hur man skall agera i områden med risk för minor och oexploderad ammunition för att minska risken att skadas. Utbildningen omfattar bl a hur man kan se om det finnas minor samt tecken för hur lokalbefolkning kan märka ut minerade områden etc.

- **Insats mot folkmassa (IMF)** – flygbasskyddsfunktion har fått en fördjupad utbildning och övriga förbandet en mer orienterande utbildning i hur man förfar för att

hantera uppretade folkmassor. Detta är en mycket viktig kunskap för att inte bruka övervåld eller riskera att skada personer vid t ex upplopp.

- **Hygienutbildning** – också mycket viktigt att få kunskap om hur man undviker sjukdomar, rening av vatten, hantering av avfall och mycket mer. I insatsområden finns kanske inte något av den standard som vi är vana vid hemma som t ex tillgång till drickbart vatten.

Sammanfattning av 2007 och vägen från utbildningsstart till EU-beredskap

Flygvapnet bestämde tidigt att den värnpliktskull som "muckade" under december 2007 skulle anställas för NBG redan från 2007-01-01 för att dessa inte skulle lämna Försvarsmakten och att vi då skulle stå utan personal när huvuddelen av NBG skulle samträna hösten 2007. Flygvapnet har inte samma utbildningsrytm som armén och låg därför 6 månader fel i fas jämfört med huvuddelen av NBG.

Under våren 2007 genomfördes en intensiv utbildningsperiod, främst inom respektive funktionsområden för få upp alla inom varje tjänstegren till en bra nivå och få klart med allt som rör certifikat och behörigheter. AB01 som förband övades till del under arméns slutövning Combined Challange då AB01 hade ansvaret för att fullt ut driva den taktiska flygplatsen Ljungbyhed i operationsområdet Skåne samt med del ansvara för personal och godshantering på den strategiska flygplatsen i Halmstad. Ett scenario som är mycket likt den uppgift som förbandet skall lösa. Flygplatsen i Halmstad utgjorde ett nav för all verksamhet som skulle vidare till Skåne och där fanns också en hamnenhet för införsel av personal och materiel med båt som senare omlastades till flyg eller bil för vidare transport till operationsområdet. Halmstad och Ljungbyhed låg i övningen i två olika "länder" för att transport över landgräns skulle tränas. Övningen för vår del gick bra och blev ett kvitto på att vi var på rätt väg.

Någon vecka senare deltog flygbasskyddsfunktionen (flygbassäkerhetsplutonen och flygbasjägarplutonen) på en övning i Tyskland (VOLCANEX) där de fick öva tillsammans med militär från olika länder. Detta var deras första övning som också gick bra och gav ett kvitto på att vi även här var på rätt väg.

I flygbasskyddsfunktionen ingår bland annat den nya pansarterrängbilen Galten RG 32

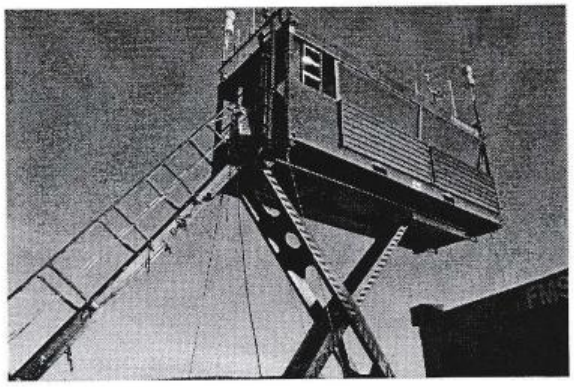
Efter semestern börjande samövningsperioden med NBG som helhet och övning Nordic Resulotion 2007 (NR07).

Genomförande av NR07

Under NR07 övades en deployering (ombasering) från södra Sverige med båt, tåg och bil till Norrland och Luleå där Kallax flygplats utgjorde den strategiska basen och Jokkmokk den taktiska flygplatsen i operationsområdet. I denna övning deployerade hela NBG på ca 2000-2500 man till Luleå och en stor del vidare till Jokkmokk.

Omlastning till Tp84 på Kallax för vidare transport till Jokkmokk

AB01 hade två uppgifter. Fullständig drift av den taktiska flygplatsen i Jokkmokk innebärande all samordning av förband och logistikansvar inom basens område samt att omlasta personal och materiel på den strategiska flygplatsen för vidare transport till operationsområdet. Under denna övning övade hela AB01 för första gången tillsammans.



Transportabelt flygtrafikledartorn på taktisk bas

I Jokkmokk fungerade verksamheten väl. Det som vi inte riktigt var beredda på var att hantera och stödja alla förbandsenheter som flögs in. Eftersom förbanden kom i delar med ibland endast personal så fanns ett behov av att över tiden vara beredd att förlägga och utspisa personal från andra förband. Som mest inkvarterade AB01 knappt 300 personer och all tillgänglig tältyta fick användas till förläggning.

På Kallax genomfördes omlastning av strategiskt flyg till taktiskt flyg innebärande att stora ukrainska AN124 omlastades till mindre svenska Tp84 (C130) Hercules för vidare transport till operationsområdet samt hantering av all den personal som skulle flygas mellan Kallax och Jokkmokk.

Evaluering av AB01 under NR07

Evaluering är en del i NATO/PfP -arbetet (Partnership For Peace) och är en kontroll av att förband som skall sättas in i multinationella enheter kan genomföra sin verksamhet enligt viss gemensam standard och därmed fungera tillsammans. Denna standard kan delas in i två huvudsakliga områden.

INTEROPERABILITET innebär att förbandet skall kunna använda engelska som gemensamt språk och därmed kunna använda gemensam terminologi. Vidare ska förbandet kunna genomföra verksamhet enligt gemensamma procedurer och metoder, vilket omfattar såväl ledning /samverkan som facktjänst (radiosignalering, flygtrafikledning, sjukvård, gods- och passagerarhantering samt omhändertagande av oexploderad ammunition, oxa).

OPERATIV FÖRMÅGA innebär att förbandstypens förmåga uppfyller standardkrav och att mottagaren (t ex EU) vet vad den får när vi anmäler en förbandstyp till ett multinationellt förband.

AB01 stab utvärderar (evaluerar) på Jokkmokbasen

Alla insatsförband som Sverige anmäler till internationella styrkeregister skall därför genomgå evaluering enligt NATO/PfP, Operational Capability Concept Evaluation and Feedback.

Högkvarteret, HKV beslutade därför under 2007 att AB01 skulle genomgå SEL 1 (Self Evaluation Level 1), det första steget på NATO:s evalueringsskala vilket genomfördes under förbandets slutövning NR07. Evaluering genomfördes enligt 672 olika interoperabilitetspunkter.

För ändamålet tillsatte HKV ett evalueringsteam med särskilt utbildad personal samt inbjöd NATO att medverka som

observatörer. Teamet (ca 10 personer och 4 NATO-observatörer) följde sedan vår verksamhet på fyra täter under ett antal dagar samt genomförde kontroll av enskildas kompetens.

Resultatet dokumenterades i särskilda formulär, sammanställdes och avrapporterades under övningen till förbandet i en INITIAL FIELD REPORT. AB01 fick betyget godkänt och var således klart att stå i beredskap.

Verksamheten våren 08

Verksamheten under våren kännetecknas till stor del av kompletteringsutbildning på sent levererad materiel samt mycket praktik för att upprätthålla färdigheten i väntan på insats. Läkare och viss övrig medicinsk personal genomför tjänst på lasarett för att inte tappa kompetens. Personal inom räddning och fälthållning deltar i den ordinarie räddningstjänsten samt stödjer med allehanda maskinarbeten. Verkstads- och drivmedelspersonal stödjer med reparationer och drivmedelstjänst etc. Denna praktiktjänstgöring kombineras med vissa gemensamma utbildningsveckor för att upprätthålla den militära färdigheten som till stor del innehåller skjutträning på Ak5 och pistol samt repetition av sjukvårdstjänst och strid.

Sannolikheten för insats minskar för varje månad och vi kommer om några veckor att börja förberedelser för att avrusta förbandet. För att i möjligast mån utnyttja den kompetens som är uppbyggd har NBG-personalen prioriterats för kommande missioner. En del av vår personal har blivit uttagen för rotation till Kosovo (KS) och Afghanistan (FS).

Avslutningsvis

Det har varit en förmån att få vara med om att utveckla detta förband och jag vill tacka alla mina arbetskollegor. Inom en inte allt för avlägsen framtid bedömer jag att den normala insatsorganisationen som helhet har samma typ av kompetens vid uppsättande av andra förband för internationell beredskap och kan lättare använda den anställda personalen med den befintliga materielen, utan att behöva genomföra en massa tilläggsutbildning.

Roger Bökman
Ställföreträdande chef AB01
Bilder: AB01

Major Roger Bökman

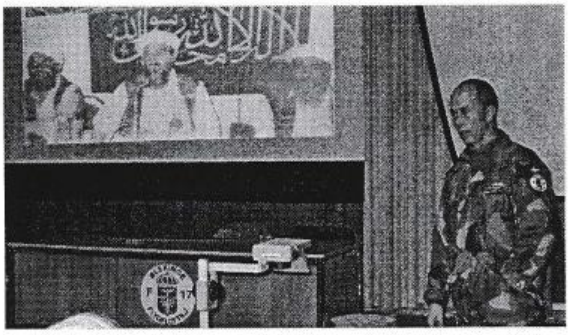
Roger Bökman påbörjade sin officersutbildning 1986 vid pansartruppernas stridsskola i Skövde. Sedan följde löjtnants- och kaptensutbildning, även det vid stridsskolan i Skövde. Under 1992-93 var han plutonchef vid P6 Kristianstad samt P18 Gotland. Efter majorskursen på Försvarshögskolan 1995-96 kom Roger åter till Skövde som lärare på Markstridsskola Syd. Därefter följde 1998-99 en ny runda på Gotland, då som stridsvagnskompanichef på P18. Efter ett mellansteg på Proffice Sverige AB i Kristianstad, flyttade Roger till F17 år 2001, där i befattning kvalitetschef fram till 2006 då han tillträdde nuvarande tjänst som stf chef för AB01.

Redaktionen

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Föredrag om svensk militär utlands-verksamhet, en omvärldsanalys

Den 29 november 2007 berättade Mj Christer Bergqvist, F17 flottiljstab om olika oroshärdar på Balkan, i Mellanöstern samt i Afrika. Vi fick en bra analys över bakgrund till oroligheterna/striderna samt den sannolikt fortsatta utvecklingen i respektive region -politiskt, militärt och ekonomiskt.



Mj Christer Bergqvist talade också om terrorist-organisationernas välde, al-Qaida och Hizbollah

Bland annat berördes Bosnien-Hercegovina där Sverige har 16 man i Tuzla samt i Kosovo med 350 man i Pristina. I Afganistan finns 350 svenska soldater i Mazar i Sharif. I Afrika finns oroshärdar bland annat i Sudan, ett land lika stort som Europa, i vilket FN förväntas göra en insats, även Tchad berördes.

Intresserade medlemmar lyssnar och lär

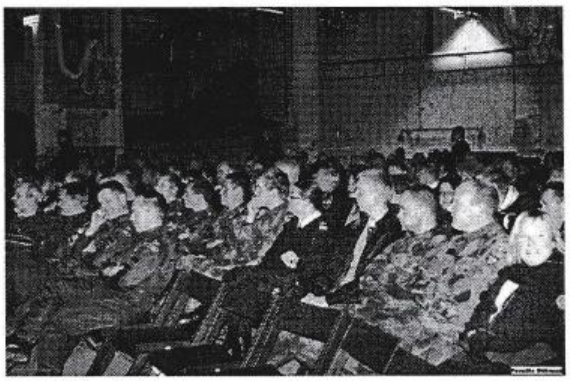
I Mellanöstern redovisades läget i Libanon, Syrien, Iran samt Israel, den politiska och militära strukturen samt alla krig och stridigheter sedan VK 1 och framåt.

Efter föredraget serverades brickmiddag i lilla matsalen.

Stort Tack till Christer som mycket kunnigt och engagerat gav oss denna omvärldsanalys.

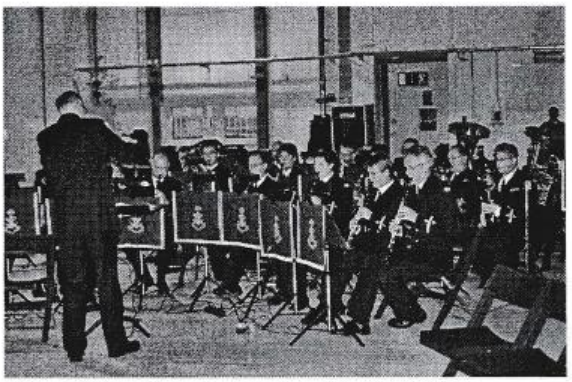
C F17 helårsgenomgång 2007

Den 17 december 2007 genomfördes F 17 årliga verksamhetsgenomgång i hangar 47, till vilken kamratföreningen var inbjuden. Flottilj-/garnisonschef Öv Lars Lundell redovisade genomförd verksamhet medan stf fljchef Öv Niclas Karlsson berättade lite om den kommande verksamheten.



F 17 personal samlad för genomgång i hangar 47

C F17 utdelning av NOR, för nit och redlighet i rikets tjänst samt information från utlandstjänst av Mj Christer Bergqvist var ytterligare några programpunkter.



Marinens musikkår skapade en fin musikalisk in-ramning till årsgenomgången

Marinens musikkår spelade som inledning marschen "Torsten Rapp" av C-G Ellström (F17 första marsch från 1945) och som avslutning "Bleking flygflottiljs marsch" av Åke Dohlin (beställd till F17 40-års jubileum 1984).

Avslutningsvis och inför det förestående chefsbytet vid nyår avtackades Öv Lars Lundell för sin tid som flottilj-/garnisonschef av plötsligt uppdykande flyginspektör Gmj Jan Andersson.

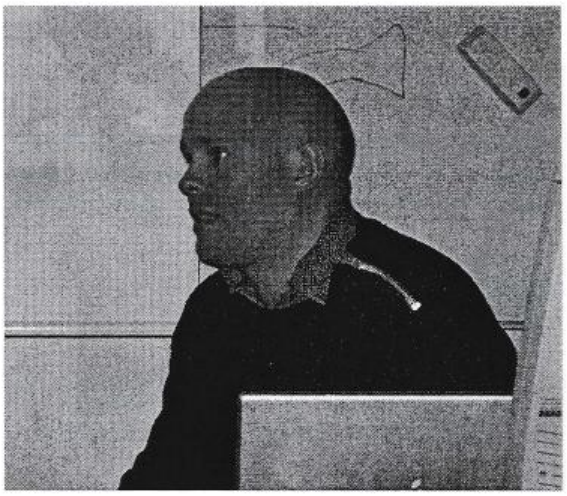
Flyginspektör Gmj Jan Andersson (th) avtackar Öv Lars Lundell med hustru Elisabeth

Kamratföreningen tackar för inbjudan, ett trevligt program och en mycket högklassig försvarsinformation.

Fotograf Anders Hansson, Malmö visar bilder och berättar om Kongo och Tchad

Den 7 februari genomfördes föreningsträff med föredrag och bilder från Afrika. Träffen avslutades med middag i lilla matsalen.

Anders berättade om en reportageresa till Kongo för 4 år sedan. Han ville i bilder visa och berätta om "krigets offer". Allt var förfallet efter 5 års krig, staden Kinshasa sönderbombad, om barnsoldater och alla gatubarn, om kvinnans svåra och farliga situation i landet.
Ett land så rikt på naturtillgångar, som har det så eländigt man någonsin kan tänka sig.



Anders Hansson fotograferar för många tidningar i Skandinavien, har även fotoutställningar nu senast i Malmö i december 2007

Anders berättade sedan om Tchad, en resa han gjorde under 2007 i anslutning till och med hjälp av Läkare utan gränser.

Tchad är mycket torrt, inget vatten och på dagen 50 grader varmt i skuggan. Den lilla vegetation som finns tas till hyddor samt för att elda med

Läkare utan gränser finns på många platser i Tchad, här kvinnor i ett tältliknande väntrum

Anders besökte olika flyktingläger, i den norra delen ett med ca 60000 flyktingar från bland annat Darfur.
I landets mellanområde visades exempel på "starta eget verksamhet" för att klara den egna försörjningen.
I söder tvingades ofta befolkningen flytta runt, den levde under närmast nomadliknande förhållanden.

Som avslutning visade Anders några bilder hur palestinierna lever, ett mycket svårt och fängelseliknande liv bakom den förhatliga muren mot Israel.

Lyssnande och iakttagande medlemmar i skolhusets konferenssal, närmast Ulf Wiberg (tv) och Gösta Bolander

Vi tackar Anders för ett fint föredrag över en professionell fotografs bilder.

Kamratföreningens årsmöte 2008

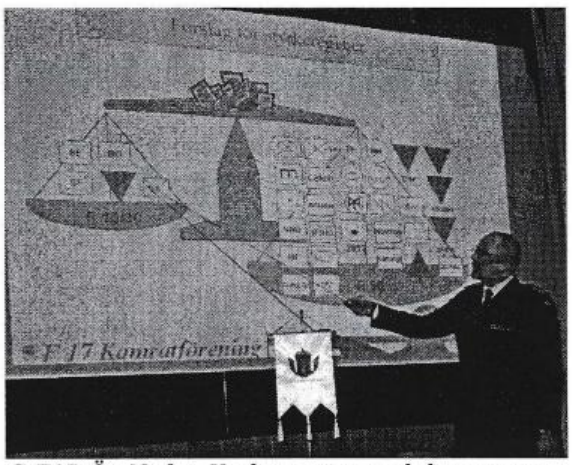
Den 6 mars avhölls årsmötet i F17 aula.

Ett 60-tal medlemmar hade hörsammat kallelsen

Flottiljchefsbytet på F17 innebar också nyval av föreningsordförande. Lars Lundell tackade för sig och in kom Niclas Karlsson som kvällen till ära också valdes till mötesordförande. Till styrelsen var samtliga omval medan valberedningen fick ny sammansättning, Håkan Lundqvist, Leif Arbin och Jonny Andersson.
Vidare avhandlades fråga om en ekonomisk donation från FBU Karlskrona, vilken beslutades fonderas för framtida återuppbyggnad av F 17 förbandsmuseum.

F17 kamratförenings styrelse för 2008. Fr v Rune Pettersson, Benny Karlsson sekreterare, Benny Hellström, Leif Possung, Herbert Lindblom styrelseordf, Ulf Alderlöf, Niclas Karlsson föreningsordförande och Allan Lindgren kassör. Ej med på bilden, Ronny Hansson och Nils Otto Olsson

Efter årsmötet höll C F17 en mycket bra och upplysande genomgång under rubriken "Försvarsmakten, - i stället för försvarsbeslut".
Kostnaderna för grundorganisation samt driftkostnader ökar medan de ekonomiska anslagen minskar, vilket innebär förutom kraftiga besparingar också en ny syn på uppgiftsformulering och ansvar.
ÖB bör ges utökat mandat att utforma insatsorganisation liksom grundorganisation och lokalisering för att nå bättre balans mellan uppgifter och resurser.



C F17 Öv Niclas Karlsson visar och kommenterar förslag till Försvarsmaktens styrkeregister

Målbild 08 (december) för F17 redovisades, även uppdrag och verksamhet fram till 2012 kommenterades. I byggnadsplanen ligger bl a infrastrukturåtgärder för helikopterverksamheten i Ronneby garnison.

Kvällen avslutades traditionsenligt med ärtsoppa och pannkakor samt trevlig och uppskattad samvaro på Bredåkramässen.

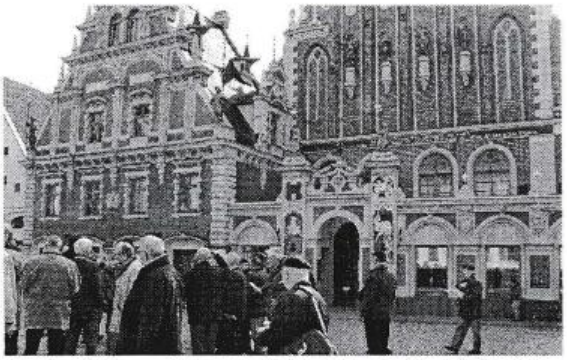
SMKR representantskapsmöte 2008

Den 1-3 april avhölls, det vartannat år återkommande SMKR representantskapsmöte ombord på M/S Vana Tallinn till Riga. Ur vår förening deltog Herbert Lindblom.
Representantskapet är den militära kamratföreningsrörelsens högsta ledningen vars ändamål är att skapa goda förutsättningar och Försvarsmaktens stöd för verksamhet som bedrivs på central/lokal nivå.

Middag ombord på M/S Vana Tallinn, honnörsbordet närmast till vänster

SMKR styrelse leds av en förbundsordförande med 6 ledamöter och har sitt kansli i Stockholm.

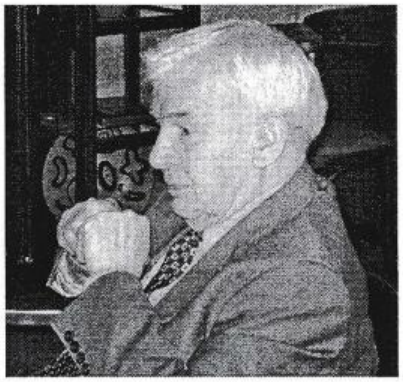
Nyvalde SMKR ordförande(tv) Öv Christer Olofsson samt avgående Kmd Sune Birke



En guidad rundtur i Riga hanns också med, här i den gamla stadskärnan

Text: Herbert Lindblom
Foto: F17, Anders Hansson och Herbert Lindblom

Till minne
Styrelseledamot Nils Otto Olsson



Nils Otto Olsson har avlidit den 10 mars i en ålder av 82 år.

Nils Otto började i FV 1943 fick utbildning till flygtekniker i Västerås och var med på F17 då flottiljen startades upp 1944 med tjänst på B3 senare T18. Han gick mästarkursen 1952-53 samt gjorde även två FN uppdrag, 1958 i Libanon och 1961 i Kongo. 1962 tog han avsked av FV för en civil lärarkarriär.
Nils Otto invaldes i kamratföreningens styrelse 1982 och har alltsedan dess, intill sin bortgång varit styrelsen trogen. Han tilldelades SMKR förtjänsttecken i guld 2004. Vi tackar Nils Otto för hans goda kamratskap och hans fina arbete i styrelsen under fantastiska 26 år.

Styrelsen

VERKSAMHET HÖSTEN 2008

Program och inbjudan

Onsdag 10 september 2008

Resa till nordvästra Skåne.

Avresa: F 17 0630, Kallinge k:a 0635, Rydenskan 0640, Resecentrum 0645, Ö Brunnsvägen (Statoil) 0650, Götgatan (Espehallen) 0655.

Kl 1000 Besök vid tunnelbygget under Hallandsåsen (tar ca 2 tim).

Kl 1230-1400 Lunch på Erikslunds värdshus.

Kl 1430 Besök vid beredskapsmuseet i Viken. Guidning ca 1 tim, därefter fri tid till ca 1615 då vi tar en fika före hemresan som blir 1645.

Hemkomst Ca 1930

Kostnad 250 kr/person, inkluderar kostnader för resa, guidningar, lunch och fika.

Anmälan Senast 1 september till Ulf Alderlöf **0457-24674** mobil **0708-578935** eller ulfald@hotmail.com
Vid anmälan uppge: Namn, telnr samt påstigningsplats.
Begränsat antal platser, först till kvarn!

Övrigt Medtag egen fika under färden till Skåne.

Torsdag 9 oktober 2008

Studiebesök med genomgång och visning av JAS 39.

Samling i H47, JAS hangaren kl 1400.

Systemingenjör Anders Larsson går igenom aktuellt läge, jakt, attack och spaning samt visar flygplan och utrustningar.

Efter studiebesöket ca 1630 serveras enklare måltid på Bredåkramässen. Baren kommer att vara öppen.

Pris: 100 kronor.

Anmälan kan ske tiden 22 september till 6 oktober på telefon 044-352373 eller e-post anmalan@17kamratforening.se

Avanmälan senast 6 oktober på telefon 044-352373

Till denna föreningsträff inbjuds även Blekinge bataljon, KA2 Kamratförening, Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn samt SFF Blekinge.

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen