



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2009



Foto: Urban Mören

Ur innehållet: Jaktflottilj med J 35F
Minnen från 50-talet
Parasailing som nödträning
Luftförvarssektor S2
Nödlandande Halifax

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2009. Årgång 4.

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

Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg, redaktör	0457-30135 t/f
Gösta Bolander, foto	0457-31441
Håkan Lindberg	0457-13483
Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
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

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 musciarbete. 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

Omslagsbilden visar Saab J 35F Draken.
F17 inledde jaktflottiljepoken 1973, den sista A 32 Lansens divisionen lades ned -75.

F17 KAMRATFÖRENING



Avgående styrelseordförande men fortfarande ansvarig utgivare Herbert Lindblom

F 17 Kamratföreningen har hunnit bli 30 år och jubileumskalaset är redan över. Många flygvapenföreningar är inte äldre än så. Sett ur ett armé- eller marinperspektiv ses vi som nykomlingar bland de militära kamratföreningarna men förhoppningsvis är vi ändå respekterade för vad vi är och vad vi gör.

En resumé över jubileumsfirandet och de 30 åren kommer i höstnumret.

Kamratföreningen har sedan några år tillbaka, mer eller mindre deltagit i arbetet att ordna upp F17 fotoarkiv. F17 arkivarie leder och organiserar detta jättearbete som föreningen gärna hjälper till med. Bilderna saknar i många fall information om personer och händelser. Många föreningsmedlemmar återfinns på bilderna och dessa minns oftast vilka andra som finns med eller vilken händelse eller plats bilden kommer från. Varje bild bär på en historia som kan vara värdefullt för framtiden. Och har du som medlem en bra bild där hemma som berättar en historia, skicka gärna in den till redaktionen för eventuell publicering i kommande nummer av tidningen.

På museifronten väcks nu nya förhoppningar om att en museilokal kan komma att

anvisas för F17 förbandsmuseum. C F17 lät nämligen meddela på årsmötet att den nya beredskapsbyggnaden vid fältet har fått byggstart före sommaren, 2009 är det bäst att tillägga.

Kopplat till detta friställs då bland annat utrymme i beredskapskasernen, K8 innanför garnisonsvakten. K8 har tidigare utvärderats och bedömts vara ett mycket bra alternativ, hårdgjorda golv i garagedelen för utställning av tyngre materiel, såsom flygmotorer samt ett antal logement för övriga utställningar. Närheten till vakten är också en stor fördel, lätt att anvisa väg samt att hålla uppsikt över besökarnas promenad till och från museet. Det är nu sju år sedan matsalsbranden 2002, då det tidigare museets lokaler förstördes. Frågan om ett nytt förbandsmuseum har hunnit ställas åtskilliga gånger sedan dess.

Vid årsmötet inträffade det oväntade, föreningen blev utan styrelseordförande. Styrelsen ambitioner att föryngra i ledande positioner liksom att få in fler yngre medlemmar i föreningen är i realiteten inte så lätt. Styrelsen finner säkert former för ledarskapet, vice ordföranden blir den som tills vidare svingar klubban. Dock fanns under våren särskilt behov av kontinuitet i ledarskapet, varför jag erbjöd mig att stå till förfogande som adjungerad styrelseordförande. Under höstterminen leds styrelse och förening fullt ut av vice ordföranden och förhoppningen är givetvis att valberedningen till årsmötet 2010 har kandidat till ordförandeposten.

När jag nu blickar tillbaka på min tid som styrelseordförande känner jag stor tacksamhet till alla som bidragit till och stöttat i de olika verksamheterna. Det har varit en fin tid. I redaktionsarbetet fortsätter jag som tidigare och står också kvar som ansvarig utgivare.

Herbert lindblom

RONNEBY GARNISON

Kamrater.

Regeringens proposition för inriktning av Försvarsmakten har lämnats för fortsatt beredning. Denna bygger i stora delar på det underlag som ÖB lämnade in den 30 januari. Huvudbudskapen i ÖB underlag var tillgänglighet, användbarhet och flexibilitet. Konkret innebär detta en fördubbling av antalet tillgängliga soldater och officerare i insatsförband inom ett år.

En förutsättning för denna förändring är ett helt nytt personalförsörjningssystem. Denna reformering omfattar bland annat frivillig grundutbildning av soldater som skall kunna vara anställda eller kontraktbundna till Försvarsmakten under tidsbegränsning. Vi kommer, förutsatt att riksdagen så beslutar, att helt lämna värnpliktsystemet. Förmågan att attrahera ungdomar och rekrytera är därför helt avgörande i framtiden.

För Flygvapnet kan det glädjande nog konstateras att vi planerar för 100 st JAS 39 och fyra insatsdivisioner för framtiden. Det innebär att förutsättningarna att lösa insatser samt långsiktig utveckling och vidmakthållande av systemet föreligger.

Däremot står vårt bas- och strilssystem inför betydande förändringar. I dagarna arbetas det med strukturer för basbataljoner och med integration av strilbataljon i en gemensam ledningscentral för alla försvarsgrenar. I nästa steg skall personalramar för grundorganisation och produktionsuppdrag klarläggas. I skrivande stund är således dessa förändringar inte fastställda.

En drivkraft i reformeringen är naturligtvis de fasta ekonomiska ramarna. Särskilt då dessa skall ställas mot högre krav på tillgänglighet och beslutet att grundorganisationen inte får reduceras inom mandatperioden. För att denna ekvation

skall kunna gå ihop krävs rationaliseringar inom alla förbandstyper och verksamhetsställen i Försvarsmakten.

Samtidigt upplever vi ett 2009 med omfattande verksamhet. Tilldelad flygtid är på en anständig nivå, vi har en inryckning med 250 värnpliktiga till hösten och vi skall ha en flygstyrka med JAS 39 för internationella insatser i hög beredskap.

De värnpliktiga (kanske de sista vid F 17 uttagna med pliktlagen) utgör grunden för anställda soldater inom ramen för nästa stridsgrupp till EU förfogande. NATO genomför en validering av stridsflygförbandet nunder året. Dessutom skall Flygvapnets samtliga resurser som anmälts internationellt kunna sättas samman efter behov och ledas av en gemensam stab. Denna stab skall från årsskiftet grupperas vid F 17. Vi har med andra ord fullt upp och ansvarsfyllda uppgifter att hantera.

Glädjande nog kan jag konstatera att vi är mycket nära en byggstart av beredskapsbyggnad för räddningstjänsten och fälthållningsfunktionen. Glädjande även för Kamratföreningen då vi kan se möjligheten att friställa utrymme för det idag förrådsställda förbandsmuseet.

Lika glädjande är att inbjudan till firandet av 30-årsjubileum för vår Kamratförening har landat i våra brevlådor. Hoppas vi ses då för en trevlig kväll på F 17.

Jag vill avslutningsvis framföra ett tack till föreningens styrelseordförande Herbert Lindblom som lämnat förtroendeposten. Tack för ditt engagemang och all tid du lagt ner för allas vårt bästa.

Niclas Karlsson
Garnisonschef

J 35F Draken kommer till F17 och jaktflygepoken inleds



Vid F17 ombeväpning till jaktflottilj kom flertalet av ca 35 flygplan J 35F från nedlagda F3, men även F1, F12 och F13 bidrog med flygplan till de nyuppsatta jaktdivisionerna och omskolade kompanierna.

Då F3 i Malmslätt och F18 i Tullinge lades ned 1973 skedde omflyttning av materiel och personal till F17 i Kallinge som enligt planerna skulle bli jaktflottilj. Personalen som flyttade med kunde både jaktförsvaret och flygplanstypen J35, men för F17 som attackflottilj var det något nytt.

För att citera Strindberg kan man väl säga att "vi kom som ett yrväder i april". Åtminstone förstod vi att det upplevdes lite så.

Högtidligt mottagande vid landning

2 april 1973 eskorterades den första gruppen J35 av grupp A32 in över F17 och togs emot av dåvarande C F17, Öv C-O Larsson. Gruppen från F3 leddes av Mj Kjell "Vicke" Wikström, bakom och tätt anslutna låg Fredrik Bjurström, Åke Lindqvist och Carl-Seved Englund/Tigerhielm. Som en liten episod i detta sammanhang kan nämnas att reservflygplanet som flögs av Björn Rasmusson lyckades slingra sig in och landa före gruppen och vinkades följaktligen in till hedersplatsen. En viss förvirring uppstod vid hedersmottagandet innan flottiljchefen kunde äntra rätt flygplan och hälsa Wikström välkommen.

Sedan följde sedvanlig uppställning och högtidligt mottagande och välkomnande.

Förutom nämnda herrar bestod första kontingenten av B-G Svensson, Kjell Palm, "Jonte" Johnsson och "Dabban" Dahlberg. Detta rutinerade garde följdes av en hop yngre gentlemän som Vanje Brännström, Bengt Ek, Gilbert Hägg, Ronnie Larsen och Stefan Örtqvist.

Qvintus Blå, 2.division F17 kom att bli deras hemvist under några månader tills Qvintus Röd, 1.divisionen organiserades och personalen fördelades divisionerna emellan under sensommaren.



C F17, Öv C-O Larsson tar emot de först landande från F3. Fr h Carl-Seved Englund, B-G Svensson, Kjell Palm och Kjell Johnsson.

Tillskott av piloter från Södertörn

Senare, i början av sommaren 1973 kom ytterligare ett gäng jaktflygare, denna gång från Södertörns flygflottilj, F18. Dessa var Uffe Hansson/Lyhagen, Christer Bergfors, Roland Larsson, Björn Lundqvist, "Lill-Uffe" Hansson och den eviga fältflygaren Charlie "Lill-Calle" Carlsson.

F18-gängets tid på Blekinge flygflottilj började med en omskolning från system 35B/D till den modernare och tyngre 35F. När omskolning började sensommaren -73 sattes också 1.divisionen, Qvintus Röd upp. Divisionschef under omskolningen var Wikström med Torgny Holmberg som ställföreträdande, som vid denna tidpunkt hade långtat hem till Blekinge.



Qvintus Röd. Omskolning av före detta F18 piloter: I sitsen, Divch Kjell Wikström, sedan medurs fr kl 12 Ulf Hansson/Lyhagen, "Lill-Uffe" Hansson, Roland Larsson, Carl-Seved Englund, "Lill-Calle" Carlsson, B-G Svensson, Björn Lundqvist, Christer Bergfors och Ronnie Larsen.

Någon simulator hade vi inte vid denna tid på flottiljen utan vi hänvisades till F13 och senare till F12. 35-simulatoren på F17 kom igång i november månad 1974. Transporterna till och från F13 och F12 skedde i huvudsak med Sk50, vilket kunde vara ett

äventyr i sig när vi trängde oss fram i nästan vilket väder som helst. Under en kraftig höststorm med mycket kraftiga sydvästliga vindar, kändes det nästan som vi stod still i motvinden hem från Kalmar. Landningen med 80-90 km/h rak motvind upplevdes nästan som att landa stillastående.

Chef på Qvintus Blå var nu Åke "Linkan" Lindqvist med krigsuppgift att försvara Västsverige, utifrån sin huvudbaserings på Säve med alla västgötabaserna som reservflygplatser. Qvintus Röd var under denna tid utbildningsdivision, för senare krigsbaserings på Hultsfredbasen.



Klargöring efter uppdrag på plats i HN, platta för högsta startberedskap i norra banändan.

Efter cirka ett år blandas personalkorten om, då F17 skulle ta emot sin första kull elever, GFSU för jaktutbildning. Wikström lämnade för FN-tjänst i Främre orienten och Jonny Kallur tog över som divisionschef.

F17 får GFSU J 35F

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

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

När vi skriver hösten 1976 tog jag över som divisionschef på Qvintus Blå, då Uffe Hansson lämnade F17 för MHS. Lindqvist hade ett år tidigare lämnat för TU JA37, taktisk utprovning på F13.



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

Under den period som nu följe ville inte flottiljchefen Öv Eric Spångberg godkänna någon av de regementsofficerare som fanns att tillgå för befattning som Stf divch. Lösningen blev att Kjell Palm skulle få axla denna mantel. Ett stort motstånd fanns i den gamla officerskadern, mot att en fältflygare skulle inneha en officers tjänst. Jag tror att Kjell fick 5 kr per dag för detta, efter en ordentlig administrativ och byråkratisk "holmgång".

Taktikutveckling och flygsäkerhet

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

Vi lade också grunden för ett helt annat sätt och tänka vad gäller utbildning av våra

nya yngre jaktpiloter. För att få ett nytt och säkrare flygsäkerhetsmedvetande, fick varje äldre pilot planera och leda flygtjänsten för en vecka åt gången och därmed också ta ansvar för att minimera kända risker i jaktstrid och annat.

ÖB kontrollerar beredskapen

En liten men dock udda historia från denna period var, att ÖB gjorde en beredskapskontroll. Klockan 24.00 gick larmet. En och en halv timme senare var 8 flygplan på väg mot Västergötland med order att landa på Rådabasen. Basen var inte riktig redo när vi kom fram utan vi låg och cirklade i cirka 20 minuter innan brandbilarna var på plats och vi fick klarttecken att landa. Jag låg först och med ungefär en km kvar till landning slocknade hela basen. Beck svart. Pådrag, upp i natten igen och som vanligt när det gällde Draken var det bränslebrist. Närmaste flygbas söder Lidköping tändes upp och eftersom hela divisionen hade ont om bensin var det bara att landa rakt fram, utan vare sig brand- eller räddningstjänst. På basen fanns inte en levande varelse, bastroppen ju var på "fel" flygbas. Så i nattens mörker träcklade vi, 8 flygplan, in oss i ett framom, parkeringsplatser vid bandändan, med hjälp av flygplanens egna strålkastare. Här satt vi nu i nattens mörker på var sin vinge och bevakade våra flygplan. Samtidigt med gryningsljuset kom basfolket och bevakningen.

Två 35-divisioner blir en division, Q Röd

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

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



Divisionschefer J 35F, tiden 1973-81

Q Röd, 1.division		Q Blå, 2.division	
Mj Kjell Wikström	1973-74	Mj Åke Lindqvist	1973-75
Kn Jonny Kallur	1975-76	Kn Ulf Hansson	1975-76
Kn B-G Svensson	1976-78	Kn Christer Bergfors	1976-78
Mj Christer Bergfors	1978-81		

Hög flygsäkerhet under hela 35-epoken

Jag kan lugnt säga att vårt sätt att arbeta och leda flygtjänsten, medförde att vi inte hade ett enda haveri under J35 tiden på F17. Vi hade mycket mogna och ansvars-tagande piloter. Tillbud fanns det naturligtvis och det ligger i sakens natur med så komplicerad teknisk material.

Själv tappade jag ett av huvudhjulen i starten och vid en kontrollflygning efter en större teknisk översyn fick jag brand i flygplanet på grund av att en flamhållare brustit.

Men allt löste sig till det bästa. Enda större skadan efter enhjulslandning blev ett rejält jack i den då nyasfalterade banan.

Förläggning skapade byråkratiskt snurr

En händelse som blivit något av en vand-ringsägen i flygvapnet är Qvintus Röd inkvartering i Göteborg i samband med en basering på Säve. Bakgrunden var den, att

samtidigt som vi skulle basera Säve var det något större evenemang i Göteborg som gjorde det omöjligt att hitta hotellrum för 16 man inom ett rimligt avstånd från Säve. En av våra seglingsintresserade ynglingar hade kontakter med en uthyrningsfirma för segelbåtar, vilken hade båtar stora nog att övermatta i, minst 10 kojor eftersom vi jobbade i skift. Efter ett tags funderande och prisjämförelser fattade jag beslutet. Hyr båtarna!

Men ack, vad kontroversiellt detta blev. Först skulle det passera ekonomienheten på den egna flottiljen och sedan till någon centralförvaltningsstab i Karlstad. Skrift-växlingen tog säkert mer än ett halvt år inklusive hotet om att vi skulle betala själva för boendet, för dylikt påfund fanns inte i reglementet.

Handläggare i Karlstad misstänkte med rätta att vi på fritiden i Göteborg hade seglat med båtarna, men samtidigt tyckte jag att han inte hade med det att göra när vi hade fritid och inte var i flygtjänst.

Båtarna var av den större modellen, bara spinnakern var över 250 kvm eller som någon uttryckte det när han stod på fördäck och tittade upp i seglet. Detta segel är större än mitt hus.

Kabyssen eller vad vi landkrabbor skulle kalla köket, rymde gott och väl tio personer samtidigt sittande och ätande.

En kväll utanför Lysekil seglade vi förbi en tyskgregistrerad Ballad, i jämförelsen en liten båt. Vi kom ganska nära vid passagen, tyskan i sittbrunn hörde tydligt levande dragspelsmusik men hon kunde inte se varifrån den kom. När vi sedan pekade ut den dragspelande gotlänningen sittande 24 m upp i masten i båtsmansstol, höll tanten på att falla överbord. Och inte blev det bättre, cirka 20 sekunder senare, när vi via radion hade anropat våra vänner i luften om en samlad överflygning i fyrgrupp på sedvanligt lägsta höjd innan landningen för kvällen. Jag har förstått att sådana upptåg i dag renderar i straffåtgärder. Samtidigt

som tanten höll på att falla överbord så fällde gruppen ett stort antal brädseglare i inloppet till Lysekil, dit vi var på väg för en kvällsvickning. Som sagt en trevlig basering på Säve, som krävde sin efterbørs i en massa byråkrati. Men det var det värt!

Skarpt läge då U 137 gick på grund

En annan incident på havet av det mer allvarigare slaget, var den ryska ubåten U137 som gick på grund i Karlskrona skärgård. Den kom att kräva beredskap dygnet runt och att vi hade skarp ammunition framtaget i främre uppställningsområdet. Under en kortare period, när det var som hetast med både rysk flyg och ryska flottenheter i vår närhet, hade vi också alla flygplanen laddade med både skarp akanammunition och skarpa rb 24.



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

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

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

Som stöd för minnet har tidigare divisionsmedlemmarna Fredrik Bjurström och Björn Rasmusson medverkat.

Christer Bergfors

Bilder: F17

Redigering: Herbert Lindblom



Christer Bergfors började i Flygvapnet 1966. Efter grundläggande flygutbildning på F5 samt avlagd officersexamen 1970 på F20, placerades han på F18 för jaktflygutbildning på J 35B/D. 1973 gick flytten till Kallinge och F17. Efter inskolning på J35F med mera, utnämndes han 1976 till divisionschef, en tjänst som han innehade till 1981 då JA 37 kom. Christer flög även in sig på JA 37 men verkade sedan i flygsäkerhets- och taktikbefattningar fram till 1984 då han övergick till reservofficer på aktiv stat med placering FKS/F10 till 1995 då han avgick med avtalspension från Flygvapnet. Christer har därefter, bland annat ägnat sin tid åt resebyråverksamhet samt golfspel.

Redaktionen

Minnesfragment från 1950-talets F 17

Både roliga och ibland mindre trevliga episoder har under årens lopp utspelat sig bland såväl militär som civilanställd personal. I det följande får minnet flyga tillbaka till tiden efter grundutbildningen i Västerås, då vi 1953 blev placerad vid F 17. Där tjänstgjorde jag själv som signalist och navigatör till 1962, då det blev först militär och sedan civil pilotverksamhet.

Vi kan börja med humoristen Gas Pelle, som hade fått merparten av sin utbildning inom Armén men av någon underlig anledning hamnat i Flygväpnet. Enligt egen utsago hade han växt upp på Ramdalslätten, som han då ansåg som "världens vackraste plats", och en dag utspann sig följande samtal i mässen:

- Jag gick ut bra på min underofficerskurs
- Jaha.
- Jag gick faktiskt ut som god tolv!
- Jaha, och hur många var ni?
- Tolv, naturligtvis!

Bragdmedalj för obehörig skruv

Roffe C och Leif K startade med en A 32 A på bana 19. När de passerade vägen till Bredåkra kyrka på kanske drygt ett hundra meter och något skulle plana ut, gick styrspaken inte att röra framåt. Föraren gjorde då en halv roll (ej halvroll!) och därpå flera och lyckades på så vis med dylika manövrer kränga sig upp på säker höjd. Det visade sig senare, att en lös skruv hade låst spakens framåtgående rörelser.



Fv Lundgren kollar tiden till start med Lt Åberg, iklädd dagofficersnodden

Rolf fick efter detta Svenska Dagbladets bragdmedalj det året, medan Leif bara fick ett hedersomnämmande i lokalpressen. Just så orättvist kan livet vara ibland, för det var inte alltid så roligt, att bara vara "han där bak", eller för T18-s del: "han som åker baklänges!"

Tre Divisioner

Det fanns tre divisioner; Den Röda, Den Blå och Den Gula. Den vita gruppen utgjordes av staben o deras medlemmar, vilka flög antingen bara för att få sitt flygtillägg sk AFT eller när det var fint väder. Divisionscheferna passerade revy. För skoldivisionens del började det med Jufors och slutade med Rehnvall, och vi minns namn som Lange, Svensson, Brostrand och så Olin, som blev general. Men, så vitt jag kommer ihåg, var Carlmarker populärast av dem alla; en sann humanist med ett stort lugn och ett rymligt hjärta, dessutom en stilig karl.



Lt Hovgard, pilot, och Fj Svensson, klara för start framför en T 18

Två A 21-haverier

Den korta perioden med A 21 R gav oss tyvärr två haverier, troligen helt onödiga. En eftermiddag på vintern med fredagsidrott skulle en maskin tekniskt provflygas. Den kom aldrig ur sin dykning utan hamnade i utkanten av Kallinge och orsakade ett stort hål i marken.

Vid senare referat i en av Blekinges då två "drakar" (Ronneby-Posten räknades inte) hade en ung tidningsvolontär skrivit:

- Av föraren återstod endast mindre bitar, vilka givetvis tillvaratogs.

Större brist på empati och vanligt journalistiskt bondförstånd har jag efter ett helt liv i pressens utkanter aldrig upplevt!

Haveri nummer två skedde i Kalmarsund, förmodligen orsakat av syrgasbrist, som

drabbade offret, löjtnant Lars Thorén, en gigant med erfarenheter från tjänst i Etiopien.

T 18 och A 32 tursammare i början

Vi var egentligen förskonade från svårare haverier både med T 18 B och A 32 A under de första åren. Men tre av våra fantastiska kollegor skulle senare i olika sammanhang få bita i gräset; Lill-Nisse som passagerare i en Marinhelikopter på Skå Edeby, Olle som andrepilot i en polishelikopter utanför Nyköping och Sten med en civil Viscount vid inflygning med svår isbildning till Bromma.

Lugnare och bättre förare än dessa tre fanns det knappast på Blekinge Flygflottilj under 1950-talet, men ödet tar inga hänsyn!

Endast piloter skjutkvalificerade

Det sköts mycket även på marken. I luften var det mest högtidligt, när 57:an var monterad och planet riste vid smällarna. Själv hade jag tur med både jaktgevär och pistol modell 40. Efter en tävling i lerduveskytte, vilken vi var två, som vann på samma resultat, (24 träff av 25 skott) fick jag veta, att jag inte kunde skickas till det förestående FV-mästerskapet i lerduveskytte på F 8, eftersom jag bara var signalist och inte som stipulerat förare!



Hoburg, Lill-Jonte, Olle Lindberg och Ulf Wiberg, lyssnar intresserat, när Ragnar Jarflod läser en artikel i Expressen

Det blev fjärdemannen, som fick åka, för även nr tre var signalgubbe och således inte kompetent. Jag vill minnas, att nr 3 hette Karl Erik och var den, som myntade uttrycket: Att säkert överleva på en skjutbana är att måla en stor tia på ryggen!

Prov för guldmärke på pistol skedde under den ytterst energiske sergeanten Mauritz, f d signalist, långvägare från Malmberget; senare i livet framgångsrik kortmatematiker och DC 10-kapten inom SAS.

Orne dödad av 8-kilos bomb

Tote och Lindö var två viktiga mål för bombfällning. Omväxlande gjordes höger- och vänstervarv med T 18 B. Bombarna var 8-kilos cementklumpar, som innehöll en rökpatron. Man gick in i dykning från 1500 meters höjd och fällde på fem hundra. Vid ett tillfälle bar det sig inte bättre än att en bomb föll avsevärt utanför riskområdet och slog igenom taket till en grisstia i den lilla hussamlingen på Köpe, 500 m SV om Lindö, och dödade en orne. Ibland kunde föraren därefter vid uppslupna tillfällen kallas The Butcher!

Smålandsområde mörklagt

Skrot-Ville och Sippan hade lågflygning längs småländska mossar och sjöar. Beordrad höjd 20 meter över högsta hinder. Intill den lilla sjön Hinsén, öster om Värnamo, tog det emot. Man hade illvilligt placerat stolparna till en elektrisk ledning inne i skogen vid ett gatt, och där small det i 400 km/h. Delar av Småland fick kännas vid strömbrott, och med ett par hackande DB 605-motorer, lyckades de ta sig hem till basen med en Skrot-Ville, som förlorade en halv framtand vid incidenten. (Smeknamnet emanerade från innehavet av en gammal rostig motorcykel). SAS nästa!

Flygsignalists seglaruppgift

Schoss nämndes en gemytlig och lugn norrlänning, som var en äldre flygsignalist. Han kom från Östersund och var en hejare på skidor. Svärfadern kallades Oskar "Hemlängtan" och hade en mack där Schoss ofta jobbade. Han berättade om två bröder, som var mycket skickliga seglare, som hade en magnifik gammal träbåt.

En dag vid fiket avslöjade Schoss, som hette Karl Erik i förnamn, att han blivit gäst på "Bröderna Brännvins" segelbåt, då en av hans flygarkollegor kontrade med att han, som var från det inre av Norrland, väl inte var segelkunnig.

– Nej, men jag har en mycket viktigare uppgift ombord, och den är att flytta groggbordet när vi går över stag!

Text och foto: **Ulf Wiberg.**

Redigering: Ingvar Svensson

Två pilotvänners olika öden

Vi var femton förväntansfulla, flygande 20-åringar i gruppen Quintus Blå, 2 divisionen F 17, våren 1953. Två skulle senare tyvärr förolyckas, men av oss övriga har en blivit general och alla vi andra har levt vidare i och utanför flygbranschen men ändå i högönsklig välmåga. En av de förolyckade, Sten Uno Holmstedt, blev tidigt min kompis.

Sten var lärarson från Asmundtorp i Skåne och mycket tekniskt begåvad speciellt i det rent handgripliga. Som pilot var han ytterst försiktig och omsorgsfull och gjorde aldrig något överilrat eller chansartat.



Sten Uno och jag under pilotutbildning vid F 17

Sedan hamnade han som lärare på F 5, Krigsflygskolan i Ljungbyhed, och jag själv på Försvarets Läroverk i Uppsala.

Återsågs efter många år

Efter FV-tiden dröjde det många år innan vi åter träffades. Han hade då bl a haft en arbetsperiod i Afrika. Hans till synes enastående äktenskap med Mildred och tre barn var upplöst, och under tragiska omständigheter hade han även förlorat sitt mellanbarn, en son.

Sten blev sedan kapten i ett mindre charterbolag och hade ingått ett nytt äktenskap och fått nya små barn. Själv läste jag ekonomi och flög extra för att hålla mina certifikat vid liv.

Ett fruktansvärt flyguppdrag

Lördagen den 15 januari 1977 skulle jag utföra en flygning mellan Norrköping och Bromma, sedan vidare till Västervik med två kirurger, vilka skulle operera ut ett par njurar från en döende patient, och som vanligt var det bråttom vid dylika uppdrag. Besvärligtinterväder rådde, och risken för isbildning på lägre höjder var stor.

Redan på uppvägen över Södermanland fick vi gå ned från 1500 m till 600 m höjd, där förhållandena ändå var något bättre men fortfarande att betrakta som "svår isbildning" (servere icing på flygspråk). Väl på Bromma fick vi slå och sopa bort den 8-10 cm tjocka isbarken överallt på planets vingar, kropp, stjärt, antenner och rutor.

Vännen störtade

Vad jag då inte visste var att planet före vårt, en Vickers VC 8 Viscount på väg från Malmö via Jönköping till Bromma, störtat på en parkeringsplats i stadsdelen Kälvesta alldeles väster om landningsbana 12, där samtliga passagerare och tre besättningsmän genast omkommit.



Ett plan av typen Vickers VC 8 Viscount, som blev nedslat och störtade nära Bromma flygplats 1977

Den mest försiktige piloten

Sten, den försiktige, erfarne och noggranne flygaren hade varit befälhavare!

De båda piloterna hade haft det svårt de få sekunder det tog från det att all lyftkraft släppte på stjärtpartiet och planet slog lodrätt i marken från cirka 500 meters höjd, belamrat med is på vingar och kropp. En utredare och vän vilken lyssnat på samtalet i cockpit från "bandet" i planets färdskrivare glömde det aldrig.

Sten, jag tänker ofta på dig, på vår ungdom, vänskap och ditt orättvisa öde!

Vi möts i Nangijala!

Ulf Wiberg

Divisionskamrat 2/ F 17

Redigering: Ingvar Svensson

Parasailing som nödträning



Piloten på 90 meters höjd

Sport och tillika metod för nödutsprångsträning.

Flygaren står på en flotte, ca 5 m från vattnet. Han är flygklädd - utrustad med hjälm, flytväst, livbåt och parasailfallskärm som ligger utslagen bakom honom på flottan. Med en 200 m lång lina är han kopplad till en dragbåt. Dragbåten sträcker linan och accelererar till full fart, ca 20 knop. Omedelbart innan bogserlinan sträcks, lyfts fallskärmskalotten upp av ett par man, så att den fylls av vinden. Då bogserlinan sträcks tar flygaren ett par steg framåt varefter han lyfts upp i luften och bogseras upp till ca 90 m höjd. Där kopplas bogserlinan loss i dragbåten och flygaren faller, hängande i fallskärmen, ner mot vattnet. Precis som om han hade utfört ett normalt fallskärms hopp. Falltiden från 90 m höjd är ca 25 sek. Under fallet och i vattnet övas de nödgärder som flygplanstypens förarinstruktion föreskriver. En speciell räddningsbåt med livräddare ombord övervakar hela övningsförloppet och den finns strax intill flygaren sedan han landat i vattnet.

Parasailfallskärmen är försedd med styrklaffar som gör att den fungerar som en vinge med en bestämd sida upp och ned. 200 m lyflina är max som kan användas för att skärmen skall orka lyfta. De parasailflygningar som kan ses på badorter runt om i världen använder endast 70 m lina och får därmed lägre maxhöjder.

Den beskrivna övningen benämns Parasailing och introducerades i svenska flygvapnets säkerhetsmaterielutbildning 1973. Med denna övning får flygförarna en realistisk och effektiv utbildning i konsten att klara åtgärderna i samband med en vattenlandning efter ett nödutsprång. Motsvarande utbildning hade prövats i bland annat Holland och Danmark vid 70-talets början.

I Sverige, sjörikt och till stor del omgivet av vatten, bedöms risken att hamna i vatten vid nödutsprång som stor. Under större delen av året är dessutom vattentemperaturen så låg i våra vatten, att en förare bara har en mycket kort tid på sig att komma upp i sin livbåt, innan han blir så nedkyld att han blir oförmögen att hjälpa sig själv.

1972 fick dåvarande major Bertil Eliasson i uppdrag av CFV att undersöka möjligheterna att starta prov med Parasailing - som ett led i FV:s säkmatutbildning. Han och löjtnant Christer Spångberg fick under ett par dagar delta i danska FV:s säkmatutbildning i Danmark som hette övning "Bikini". Här deltog förutom danskar personal från flera NATO-länder.

Kanske av intresse var kostnadsläget 1972. CFV anslog 650 kronor för studieresan till Ebeltoft på Jylland för två personer, resa, hotell och mat i tre dagar. Det räckte!



Övlt Bertil Eliasson får hjälp med anpassning av selen av lt Christer Spångberg Till höger startfunktionär Kent Klasson

De erhöll där värdefulla erfarenheter, vilka fick ligga till grund för den svenska provverksamheten som startade sommaren 1973. Försöken förlades till Karön i Ronneby-skärgården. Där fanns lämplig startplats, fritt vatten, båtar till förfogande och en flottilj (inkl säkmatverkstad) i närheten. Alla nödvändiga attribut för att övningarna skulle kunna genomföras smidigt. I starten är man beroende av motvind. Start i medvind är helt omöjlig - skärmen måste i startögonblicket vara aktiverad, dvs fylld av luft. I Danmark löste man problemet genom att man hade en stor flotta som startplattform och den kunde alltid läggas rätt i vinden. Ett sådant arrangemang bedömdes i Sverige alldeles för dyrbart under försöksverksamheten. Startplatsen på Karön var orienterad mot söder. Sannolikheten för sjöbris var här ca 80 procent varför man bedömde möjligheterna att genomföra övningarna från denna plats som stora. Man tvingas bara inställa övningarna ett fåtal gånger under varje övningsperiod som var 2-3 veckor per år. Metodiken förbättrades och ändrades under åren för att ge bättre övningsutbyte.

Övlt Eliasson ansvarade för övningsverksamheten fram till och med 1980 och då hade 1991 hopp utförts.

Utvecklingen efter 1980

Uppdraget att driva verksamheten då inte

övt Bertil Eliasson längre kunde stå som ansvarig gavs till kn Christer Spångberg F13M/ FOA 59, kn Cay Bjurquist F13M/ FOA 59 och kn Olof Tillhagen, då på F17 senare FOA 59, och som samlade ett lämpligt lag runt sig. I laget ingick i huvudsak personal ur F17 och Flygstaben.

De närmaste åren efter 1980 fortsattes verksamheten enligt de riktlinjer som utarbetats från 1973 och framåt. Vissa förändringar gjordes i metoderna och materielen för att förenkla rutinerna, öka säkerheten och få ett bättre övningsutbyte.

En viktig förändring inträffade i mitten på åttiotalet då en flytbrygga inköptes som startplattform. Startplattformen placerades på samma ställe på Karön. Genom att plattformen kunde placeras något längre ut från stranden kunde kontinuiteten i övningen ytterligare förbättras då det blev möjligt att starta inom en bredare sektor. Startplattformen blev dessutom populär bland badande Ronnebybor, canadagäss, svanar och under danskvällar på Karö Schweizeri även för romantiska danspar.

Parasailing över land.

Under årens lopp uppkom också tankar på utvidga övningen till att omfatta även hopp över land. I övningen med hopp i vatten ingick ett markträningsprogram för att lära de övande landningstekniken över land. Markträningen genomfördes under de första åren, då inkvartering skedde på Ronneby Brunn, i de gamla brunnshallarna där gästerna under Brunnstiden, för 100 år sedan sökte skydd för solen under sina hälsopromenader. Det var den övningen som ledde till att många övande framförde tankar om att pröva sin förmåga i landhopp. Instruktorerna hade bakgrund från Armens Fallskärsjägarskola genom säkmatinstruktörskurser och hade där fått god fallskärsutbildning för hopp över land.

Vid de prov som gjordes fann vi som hade lite fallskärms hopparerfarenhet, att landhoppen var mycket realistiska och att de borde ha ett stort värde i utbildningen.

Med utgångspunkt från våra erfarenheter av parasailing i vatten var det ingen svår uppgift att bygga upp en landövning. Landhoppen gjordes på F17 stråk. Här användes en bogserbil som dragare och draglinan kortades till 125 meter på grund av att fältytan i vissa vindriktningar var i minsta laget. Normalt gjorde varje övningsdeltagare minst tre hopp på land. De tre hoppen innebar en stegringsföljd från en mycket långsam nedsänkning och därefter succesivt ökande sjunkhastighet till ungefär 5 m/sek.

Under flera år fungerade övningen både på egen hand och som ersättningsövning för övningsdagar avsedda för vattenhopp. Hoppen över land kom att få ett mycket olyckligt slut genom en olyckshändelse där en hoppare skadades illa vid en felfunktion. Hopparen landade mycket hårt och fick en ryggskada, som senare ledde till att han avled. Efter detta ansåg samtliga inblandade att övningsutbytet inte längre motsvarade priset för övningen och övningen lades ner under slutet av 1980-talet

Materielförsörjning.

Flygutrustning gjorde att kraven ökade på realism i övningen. Svårigheten i ett fallskärms hopp med landning i vatten ligger till stor del i att den utrustning som är livräddande i luften blir till ett allvarligt hot i vattnet. Det är fallskärmen som är problemet då den dels kan dra iväg hopparen genom vattnet vid hårda vindar, dels kan hopparen trassla in sig i bärlinorna och dras ner av fallskärmen när den sjunker. Idag hoppar varje deltagare med den fallskärmssele som är aktuell för hans flygplantyp och på så sätt övar han in exakt de handgrepp som han måste använda i ett verkligt fallskärms hopp. Flytvästar, hjälmar, syrgasmasker och nödpackar ingår

också i övningen på ett sätt som ger en mycket realistisk bild av ett verkligt fallskärms hopp i vatten.

Detta visar på den viktiga del som materielen är i övningen. Redan tidigt under parasailingens historia krävdes det lastbilsvis med materiel och en ganska omfattande personal för att få övningen att flyta i högt tempo. Personalen bestod av sakkunniga tekniker och värnpliktiga. Den övningsmateriel, som används i övningen packas om för förnyad användning på övningsplatsen. Lt "Ettan" Nilsson och Lt Cedergren gjorde ovärderliga insatser tillsammans med säkerhetsmaterielverkstaden för att bygga upp en lämplig organisation för skötsel av utrustningen. Tillsammans med ett tiotal värnpliktiga gjorde de vissa övningsdagar närmast heroiska insatser för att hålla de övande med materiel. Efter "Ettan" Nilsson gått i pension tog Lt Westrin och Lt Håkansson över och har fortsatt i samma anda. Utvecklingen på materielsidan kommer att kräva ännu mer av den tekniska personalen när det kommer ny utrustning för JAS39.

Flytt till Säljö

Inför nittiotalet kom nästa stora förändring i verksamheten genom att F17 fick ta över ansvaret för övningen och den därpå följande flyttningen ut till Säljö. Startplattformen flyttades till Säljö och nyanskaffning gjordes av såväl dragbåt och gummibåtar för övervakning. Den dragbåt som används är en Maxett med en Volvo V 8 på 270 Hk med dubbla propellrar. Båten har oanade accelerationsresurser och den värnpliktige båtföraren fick ha en lugn gasspaksmanövrering för att allt ska flyta fint. Båten är som gjord för den här typen av verksamhet och är mycket enkel att arbeta med. Startproceduren blev mycket enklare. Nu kan dragbåten gå framåt med låg fart till dess draglinan är helt sträckt innan pådrag görs. Resultatet blir en mjuk start där hopparen oftast bara hinner ta ett steg innan han/hon är i luften. Den

långsammare startproceduren gör det lättare för alla som arbetar på startbryggan och antalet misslyckade starter är få om vinden är lämplig för start. Det är tom möjligt att starta i vindstilla.

Gummibåtarna används för att övervaka hopparna och för transporter. De är försedda med utombordsmotorer på 40 Hk och är mycket snabba. Väl fungerande båtar är mycket väsentligt för säkerheten vid hoppning liksom en väl fungerande övningsplats. Ur övningssynpunkt hade Säljö bästa tänkbara förutsättningar.

På Säljö byggdes det upp en organisation, som gjorde det möjligt att genomföra en mera sammanhållen övning. De faciliteter som tidigare använts för markträning i Brunnshallarna flyttades till Säljö och förbättrades, vilket gjorde att markträningen blev effektivare och hade ett direkt samband med parasailmomentet.

Säljö hade också den fördelen att det var enkelt att arrangera stora säkerhetsmaterielövningar som fortsättning på parasailingen. Tillgången på materiel i form av av flytvästar och livbåtar var god och



Bryggor och utrustning på Säljö

framför allt fanns det tillgång till bra båtar och personal som kunde hantera dem. Kaptenerna Östen Alriksson och Yngve

Nyberg var till ovärderlig hjälp vid dessa övningar tillsammans med personal från säkmatverkstad och F 17 båttropp.

Nya krav med JAS-39

JAS-39 ställde nya krav. Första gången som utrustning för JAS-39 var med i parasailing var 1991. Tidigare hade prov med fällning av JAS-39 nödpacke gjorts. En svårighet vid introduktion av JAS-39 var att ingen tänkt på att anskaffa övningsmateriel avsedd för säkmatövningar och parasailing. Fallskärmssele i JAS-39 är utrustad med centrallås till skillnad från tidigare flygplanstyper, som har fallskärmssele med benrems- och bröst-remslås. Vikten av att öva med rätt utrustning kan inte nog understrykas.

Fallskärmen i JAS-39 är styrbar, vilket innebär att den nödställd bättre kan välja landningsplats. Styrning av fallskärmar kräver övning för att vara effektiv och övningsmateriel för JAS-39 systemet inköptes 1997 med styrbara kalotter. Styrning i vindens riktning ger högre fart vid landningen, medan det omvända minskar drivningen med vinden. Lägre vinddrift vid landningen är fördelaktigt från alla synpunkter, både vid landning på land och i vatten.

Vilka har övat?

I Flygvapnet kan det inte vara många flygande som har missat övningen. Samtliga elever på F5 gick genom utbildningen som sedan repeteras vart femte år. Övningen har dessutom gästats av personal från finska Flygvapnet som har en övning som är mycket lik vår svenska. Vid det ryska besöket på F17 hoppade ryska piloter och veckan efter hade övningen besök av den amerikanske bitr flygattachen. Provflygarna på SAAB har också varit mycket flitiga besökare vid övningen och prov har gjorts med utrustning för både flygplan 37 och 39. I samband med försäljning av JAS-39 till andra länder har bla

Sydafrikanska piloter övat parasail i Sverige.

Det samlade antalet hopp hade fram till 1992 blivit cirka 8929 st av vilka cirka 4052 har gjorts på land och resterande i vatten.

Flyttning till Kungsholmsfort

År 2003 sade Försvarsmakten upp hyresavtalet för Säljö av ekonomiska skäl. Efter en utredning av major Per-Inge Klingström FMV-Prov som nu efterträtt kn Spångberg beslöts att övningen parasail skulle flyttas till Kungsholms fort i Karlskrona skärgård. Den nya lokaliseringen innebär inga större förändringar i verksamheten förutom att övningen bytte namn från parasailing till Parachute Landing Training (PLT)

För närvarande ansvarar Luftstridsskolan (LSS) på F16 Uppsala för övningarna och de leds fortfarande av F17 personal på Kungsholmsfort.

Framtiden för PLT i försvaret

Det kommer fortsättningsvis att vara lika akut livshotande att landa med fallskärm i vattnet och den nya utrustningen blir ännu mer komplicerad än dagens och ställer därmed större krav på den som ska handha den. Motiven för parasailing står alltså kvar i framtiden minst lika starkt som i dag.

Parasailing är ett säkert sätt att öva ett moment som kan vara livshotande. Man måste dock hålla i minnet att det i alla övningar finns inbyggda risker som i sämsta fall kan leda till skador på den som övar. Genom ett intensivt arbete med materiel, metoder, personal och den som ska öva kan riskerna minimeras. Nuvarande organisation, utrustning och personal pekar på ett säkert övningsgenomförande.

Författare: Bertil Eliasson och Christer Spångberg.

Textredigering: Boo-Walter Eriksson



Författaren stamflygarelev Bertil Eliasson 1949 på F5 med fpl SK 25.

Bertil Eliasson kom till F 17 1950 och fick flyga flygplan B/T18. Sedan följde Försvarets läroverk och jaktutbildning på F9 Säve i Göteborg med fpl J 28 Vampire. Blev fänrik 1954 och flög A32 Lansen på F 14 i Halmstad. Tillbaka till F17 1961 och var divisionschef med fpl A 32 Lansen i tio år. Han fick helikopterutbildning för att tjänstgöra i Helikopterförsöksförbandet HkpF som var en samorganisation mellan Marinen och Flygvapnet. Åter till F17 1983 som baschef. Tjänst i Korea som sekreterare i Neutrala Övervakningskommission åren 1986-87. Avslutade den framgångsrika karriären som stabschef på F17 och pensionerades 1991.

Redaktionen



Luftförsvarssektor S2 - Från F12 till F 17

Från Stril 50 till Stril 60



Bakgrund

Under kalla krigets unga dagar, året 1948, beslutades att den svenska luftbevakningen skulle ingå i flygvapnet.

Den nya verksamheten etablerades ett par år senare under namnet Stril 50, stridslednings- och luftbevakningssystem modell 50.

Den helsvenska lösningen på systemet kom att bestå av luftförsvarssektorer med ledningscentraler och sensorer. Ett försvarsunikt radiolänksambandssystem, FFRL, integrerade funktionerna från upptäckt till insats. FFRL - en resurs i Försvarets Telenät, FTN.

Inledningsvis planerades ett 20-tal luftförsvarssektorer. Av ekonomiska skäl höll inte detta med tanke på utbyggnad av ett lfc per sektor.

Efter noggrant övervägande blev det elva luftförsvarssektorer med tillhörande ledningsplatser.

Två ledningsplatser/Lfc byggdes i anslutning till huvudstaden, Lfc O2 i Tullinge samt Lfc O3 i Uppsala.

I söder var Mölndal, Tormestorp och Torsköps ledningsplatser inom respektive luftförsvarssektor.

Systemlösningen för att kunna genomföra luftbevakning, stridsledning av jaktflyg, övervakning av attackflyget samt alarmering blev komplext och utvecklades över tiden.

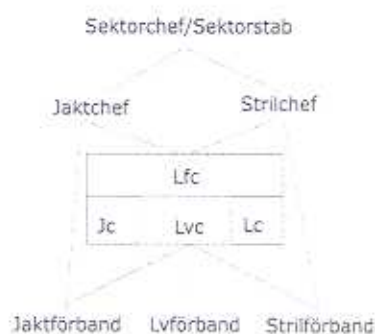
Sensorer och ett skadetåligt sambandssystem svarade för ett korrekt beslutsunderlag.

Luftförvarssektor S2



Luftförvarssektor S2 ansvarade för ett område med en tänkt linje från Karlshamn till Jönköping och därifrån österut till en plats söder om Västervik.

121. Sektorstaben var grupperad i samma anläggning som Lfc S2. Sektorchefen genomförde sin taktiska ledning genom sektororder. I sektorstaben togs de stora taktiska besluten vilket skulle omsättas till direktiv för förbandsledning av strilbataljonen och därmed också för den direkta stridsledningen och luftbevakningen.



Sektorcheferna



Från övre vänster, Öv Thomas Stålhandske, Öv Gunnar Rissler, Öv C-G Simmons och Öv Fritz Crona.

KUNGL. KALMAR FLYGFLÖTTILJ STRILBATALJONEN

Ank / 19..... Nr.....

Avg / 19..... Nr.....

Inledningsvis skedde ledningen från flygflottiljen F12 i Kalmar i en transportabel lfc-utrustning, en så kallad TTQ-anläggning, surplus från USA och andra världskriget. Underlag kom till TTQ bland annat från en radar på Öland, Långlöt, benämnd PS-41. I mitten av 50-talet flyttades verksamheten till en ny luftförvarscentral i Blekinge; Lfc S2.



Lfc S2, R 121 - Vargen

Luftförvarscentralen Lfc S2 fyllde kraven på att vara skyddad i en krigssituation. Förutom att vara skyddad mot direktbekämpning av konventionella vapen var lfc fortifikatoriskt också skyddad i berg mot kärnvapen och kemisk krigföring.

Strilchefer

Övlt Gert Stangenberg	- 1967
Övlt Klerren Nilson	1967 - 1973
Övlt Karl-Erik Nilsson	1973 - 1978
Övlt Sigvard Forsberg	1978 - 1980
Övlt Lars Vinberg	1980 - 1982



Troppchefen R 121, Rustmästare Curt Palm

Luftbevakningsunderlaget var rapporter från den optiska luftbevakningen samt framförallt och inte minst från spanings- och jaktradarn PJ 21. Via denna kunde man bevakna läget i luften och även stridsleda vårt jaktflyg.



PS 141

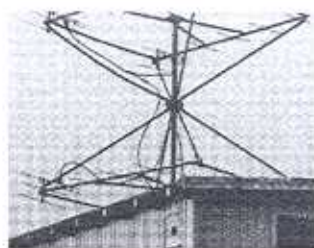
PJ 21 bestod av en radar benämnd PS 141 samt en höjdmätare PH-13, vilken var en förutsättning för stridsledning av jakten.



PH 13

Radartroppen R 121 var samgrupperad med Lfc S2 och radarn med höjdmätare placerades på hjässan av berget. Det fanns även en PJ 21 placerad vid bansystemet på F17. Denna var främst avsedd för flygtafikledning, men stationen gästades även av radarjaktledare från F12 för stridsledning.

I Lfc S2 genomfördes luftbevakningen i Lc under ledning av luftbevakningsledaren. Här träffade man några av luftbevakningens tidiga hjältar, rustmästarna Bo Jinnevall, Curt Palm och Hans Andersson. De kom under många år att prägla verksamheten med incidentberedskapen både i lfc och ute i sektorns optiska luftbevakning.



Bo Jinnevall berättar bland annat om tiden med radarstationen ER3B på F17 med ett par mils räckvidd. Radarobservatören hade en telefonförbindelse med TL i tornet. När man upptäckte ett eko med kurs mot F 17 ringde man upp TL för att förhandsmeddela en eventuell landning. De första gångerna detta hände fick de svaret från TL att det kan ju inte vara korrekt. Inte kan man se några flygplan på den där "manicken". Men så var det och bättre blev det.

Jaktcentralen i lfc, Jc, genomförde stridsledning av vår jakt med underlag från bland annat R 121. Detta var genuin talstridsledning eller "ängstridsledning".



R 120 – Gåsen

Ute i Karlskrona skärgård, på Säljö, etablerades i början av 50-talet en radarstation benämnd PS 16. Ett bergrum sprängdes och vi hade en av de första fortifikatoriskt skyddade spaningsanläggningarna. Räckvidden var 300 km så vi hade bra kontroll över "Litorina" och den Baltiska kusten. Radarn presenterade stora så kallade korvekon. Detta var gott och väl på avstånd men mål i närheten presenterades inte lika bra. Detta innebar att PS16 bäst lämpade sig som spaningsradar och inte som jaktradar. Spaningsunderlaget rapporterades till TTQ på F12 där luftläget presenterades.



Oleatkartor ritades som dokumentation och sändes via postverket till flygstaben. När Lfc S2 etablerades i Karlskrona 1956 skedde rapporteringen dit. I början av 60-talet stängdes PS16 och framdeles skedde radarluftbevakningen från Säljö/R120 med spaningsradarn PS 65.



radarn PS 65.



Tidige kompanichefen Uno Månsson



Kompanichefen Kn Walter Andersson och Mäster Cobs Per-Axel Ferm på taktisk position vid R 120.

Under 70-talet tjänstgjorde före detta kommunalrådet i Ronneby, kapten Roland Andersson bland annat som chef för kompaniexpeditionen på Lfc S2/Vargen samt under ett antal år som kompanichef på radarstationen Säljö.



Det finns många historier om verksamheten på Säljö. På omtalade kompanichefen Uno Månssons tid som chef sägs att han beordrade uppställning för närvarokontroll enär han sett fotspår i snön mot fastlandet mot Knösö brygga. Ett "rendez vous" hade förekommit och vederbörande som besökt fastlandet och sin käresta hade gått baklänges i snön tillbaks till anläggningen. Ve och fasa för kompanichefen, ingen saknades vid uppställningen!



R 128 – Zebran

Efterfrågan på bättre räckvidd både i längd och höjd innebar att en så kallad storradarstation inköptes från England.

Från början hade den dubbla reflektorer vilket innebar en tätare presentation av luftläget. För FV del nöjdes det med en enkel reflektor. PS08 var namnet.

Stationen grupperades på småländska höglandet på en plats där den tidiga svenska historien hade ett starkt fäste. Den lokala befolkningen var ett mycket starkt stöd för den militära verksamheten på platsen. Undertecknad har tillbringat mycket tid på denna plats och jag tänker ofta tillbaka på tiden då vi genomförde incidentberedskap, stabsövningar, tillämpningsövningar, sektorövningar, utbildningar ...you name it.



PS 08



Lennart Ebenhart.
Vi alla minns
honom med respekt.

Vilken radarjaktledare i FV med självaktning har inte haft honom som lärare på "Nollåttan" i Emmaboda. Lennart fullbordade sin tid i FV som Crrjal och kompanichef vid Rrge S2/S, Myran och sedermera som chef för taktik och övningsdetaljen vid strilenheten F17.

Fj Uno Månsson verkade efter sin tid på Säljö som kompanichef på Zebran. Han hade en alldeles speciell syn på tillvaron på kompaniet. Hans funderingar på snövandrarerna i Karlskrona skärgård bekymrade honom inte längre. Nu skall vi ha ordning och reda här i Emmaboda.

Jag själv hade nyligen blivit befordrad till urvalsbefattning F 08 i sambandstjänst. Vid ett besök på kompaniet blev jag hänvisad till övre våningen vid kompanistaben. När jag inträdde till anvisat rum såg jag en skylt vid dörrkarmen som sade: Inträde till detta rum enbart för officerare med lönegrad F08 eller högre!! Där fick sambandsofficeren frottera sig med strilchefen och kompanichefen. Och man skall veta att strilchefen var inte att leka med !

Nya kompanichefer övertog verksamheten, Kn Bengt Anderzon (Zäta !) och Kn Bengt Dahlberg förde verksamheten vidare fram till nedläggningen 1979.

PS 860 står vid dörren !

Mot F 17



1975 togs beslut om avveckling av Kungl Kalmar Flygflottilj, F 12.



1978, den 1 juli övertog F17 temporärt sektoransvaret med taktisk ledning av Jakt, Lv och Stril inom sektor S2. F17 bemannade med sektorflottiljchef och sektorstabschef i Karlskrona. Vid denna tid skedde ett stort organisationsarbete rum med målsättningen att, av tre luftförvarssektorer S1, S2 och W2 skapa en storsektor; Sektor Syd.

Den nyblivna strilenheten F17 blev en del av detta. F17 fick förmånen att föra vidare F12 strils erkänt goda förmåga att genomföra stridsledning och luftbevakning samt att utbilda både framtida officerare och förband inom stril.

1980, den 30 juni upphörde F12 som flottilj.

Berättelsen går vidare mot Stril 60 och Sektor Syd.

Mats Svensson



Mats Svensson kom 1970 till F12 och Lfc S2 som strilsambandsbefäl. Då F12 lades ned och sektoransvaret överfördes till F17 flyttade också Mats med.

Redaktionen

Nödlandningar under andra världskriget. 3:e delen

Under andra världskriget, åren 1939-1945, nödlandade totalt över 300 främmande flygplan i Sverige. I de två senaste numren av Bredåkrabladet har det handlat om nödlandande amerikanska och tyska flygplan på Bredåkraväldet och i Blekinge.

I denna del redovisas det enda brittiska flygplan som sökte nödlanda men som havererade i havet utanför Listerlandet.



Det var en Handley Page Halifax Mk II som havererade i havet söder om Listerlandet.

Handley Page Halifax LW285 NA-Z

Det var på kvällen den 23 april 1944 som en Handley Page Halifax Mk II från 428 (Ghost) squadron ingick i ett stort uppdrag med totalt 114 flygplan från Bomber Command för minfällningar i olika områden i Östersjön.

Den kanadensisk-brittiska besättningen (5+2) på LW285 NA-Z hade startat från Middleton St George i Yorkshire, England för minutläggning i vattnen söder om Danmark. De flög in över kusten vid Sylt och korsade Jylland utan problem. Strax innan de nådde fällningsområdet blev de anfallna av ett tyskt nattjaktflygplan, Ju88. (Ett sådant flygplan nödlandade på F17 den 8 maj 1945 och stod uppställt utomhus fram till 1947, då det skrotades). Ju88:an dök upp bakifrån från ett skymt läge nere till vänster. Halifaxplanet träffades och

fick skador på hydralsystemet och även delar av förarens instrumentpanel var ur funktion. Skytten i övre kroppstornet blev skadad i ett ben, vänster arm och skuldra. Akterskytten lyckades få in en salva med spårljus i Ju88:ans kropp varefter den avvek. Halifaxen hade även fått revor i dukklädseln på bl a roderytur varför flygplanet var svårmanövrerat. Dessutom tappade flygplanet höjd trots fullgas på motorerna. De beslöt att styra på nordostlig kurs för att gå mot Sverige och att över havet fälla minorna de hade ombord.

Besättningen var i ett mycket svårt läge med svårmanövrerat flygplan och en svårt skadad skytt och sökte förgäves efter landningsmöjligheter när de såg ljus från svenska byar och städer. Trots svåra smärtor meddelade den skadade tornskytten att han trodde sig kunna hoppa. Akterskytten

hjälpste sin kollega att få på sig sin fallskärm under tiden som navigatören rev sönder kartor och loggböcker och kastade ut resterna. Under tiden som föraren cirklade runt med flygplanet över Listerlandet hoppade de övriga i besättningen. Föraren styrde sedan Halifaxen ut mot havet och havererade kl 23.55 söder om Listerlandet utanför Torsö fiskeläge. Han återfanns aldrig trots dykningar på platsen. De övriga i besättningen klarade sina fallskärms hopp bra och samlades ihop av civilbefolkningen, militär och polis och fördes till Stadshotellet i Sölvesborg.

Uniformsknapp som souvenir.

Man kunde läsa i en artikel av Yngve "Spalten" Andersson i Blekinge Läns Tidning i december 2005, att den år 1944 16-åriga pojken Edvin Hellberg, hade fått en uniformsknapp som souvenir från en av de kanadensiska besättningsmännen som tack för hjälpen med att hitta ett hus där han kunde få låna en telefon och ringa. Förutom att knappen innehöll en dold kompass var den märkt: "RCAF", förkortning för Royal Canadian Airforce.

Under dagen den 24 april förhördes besättningen och dagen efter åkte de tåg tillsammans med en svensk följeofficer till Falun

och Korsnäs där de internerades. Den skadade tornskytten som förts till läkare fick stanna på sjukhuset och återförenades senare med de övriga i besättningen i Korsnäs. Den 10 oktober fick samtliga återvända med flyg via Bromma till England.

När marinen ett par veckor efter haveriet, beslöt sig för att bärga vraket, som låg på 15 m djup, inträffade ett allvarligt olyckstillbud. Tre marina fartyg fanns på plats och när en av dykarna hade fäst en wire på ett cylinderformat föremål för bärgning och han återigen befann sig uppe på däck på en av de marina fartygen, så inträffar en våldsam explosion som sliter av aktern på ett av de andra fartygen. Antagligen hade en 700 kg mina blivit hängande kvar i bombrummet och det var den som nu detonerat. Turligt nog skadades ingen. Med all sannolikhet förstördes även resten av flygplanet och bärgningsarbetet inställdes.

Gunnar Mossberg

Källor:

Brittiska nödländare 1940-45
Aircraft of World War II



Delar av den kanadensisk-brittiska besättningen på trappan till Sölvesborgs Stadshotell. N.A Bell, J Danskin, C Graham, J.T Houston och W.D Watt. På bilden saknas T. Jerry som vårdades på sjukhus samt piloten W.V Black som omkom.

GENOMFÖRD VERKSAMHET

C F17 helårsgenomgång 2008

Den 17 december genomförde F17 sin årliga verksamhetsgenomgång i hangar 47.

Nyttillträdde Stf C F17 Öv Johan Svetoft summerade verksamheten över året som gått medan flottilj-/garnisonschef Öv Niclas Karlsson blickade framåt och berättade om kommande verksamhet mot målbild 2011 samt lite om den fortsatta inriktningen mot 2014.



Stf flych Öv Johan Svetoft berättar om 2008.

Flygchefen Övlt Lars Bergström avslutade med att redovisa några erfarenheter från senaste internationella flygövningen med JAS 39 på Fairford basen i England.

Marinens musikkår medverkade under ledning av musikinspektör Torgny Hansson.



Stora applåder, bland annat för ett mycket trevligt framfört potpurri julsånger.

Utdelning av NOR, för nit och redlighet i rikets tjänst ingick också i programmet.

F17 kamratföreningen tackar för vänlig inbjudan och för den utmärkta försvarsupplysning som årsgenomgången innehåller.

Kamratföreningens årsmöte 2009

Årsmötet den 5 mars handlade mycket om ordförandeposterna. Nicklas Karlsson omvaldes till föreningsordförande fram till 1 juli, varefter Öv Mats Helgesson avlöser som nyttillträd C F17. Styrelseordförande Herbert Lindblom tackade för sig efter 8 år, men posten blev vakantsatt tills vidare. Årsmötet hade ingen kandidat, vilket i praktiken innebär att vice ordförande går in och leder styrelsen i dess arbete.



Drygt 50-talet medlemmar infann sig i F17 aula för att delta i årsmötesprogrammet

Ronny Hansson tackade också för sig efter 16 år i styrelsen. Nyval till styrelsen blev Bo Hagertz och Stig Persson samt till revisor Birgit Lindman. Herbert Lindblom invaldes som hedersmedlem i föreningen.



Ömsesidig uppskattning och tack för gott samarbete efter välförrättat värv på ordförandeposterna. Fr v Herbert Lindblom och Öv Niclas Karlsson



F17 kamratförenings styrelse för 2009.

Fr v Allan Lindgren kassör, Benny Hellström styrelseordförande, Rune Pettersson, Ulf Alderlöf, Bo Hagertz, Leif Possung och Stig Persson. Ej med på bilden, Benny Karlsson sekreterare.

C F17 försvarsupplysning följde direkt efter årsmötet och handlade i år om "Försvarsmaktens inriktning och framtidsplaner". Kommande försvarsproposition förväntas inte innehålla några större organisationsförändringar, Försvarsmakten har totalt 40-45000 man i beredskap. Personalen indelas i operativ resp specialist officerare samt kontraktspersonal. Flygvapnets fyra insatsdivisioner JAS 39 finns kvar och Gripen systemet utvecklas. För F17 del inrycker 250 värnpliktiga till hösten, vilket utgör grund till Nordic Battlegroup, NBG 2011. I flygbasjägerförband ingår kvinnor som likvärdiga soldater. Den nya beredskapsbyggnaden som placeras öster banan och norr H47 har fått byggstart, påbörjas före sommaren -09.



Kvällen avslutades som sig bör med ärtmiddag och trevlig samvaro på Bredåkrämässen



Öv Niclas Karlsson framförde också F17 tack till avgående styrelseordförande Herbert Lindblom och överlämnade denna fina present "JAS i glas".

C F17 bjöd på fettisdagsbulle



Foto: F17, Pernilla Bökman

Fr v C F17 Öv Niclas Karlsson (chef 2008-09), Lars Lundell (2003-07), Lars Johansson (2000-03), Boo-Walter Eriksson (1990-98) och C-O Larsson (1966-75). Flertalet är bosatta i Ronneby och alla självklart också medlemmar i F17 kamratförening.

Tisdagen den 24 februari inbjöds till semla, varm mjölk, kaffe och kaka. C F17 hade dukat upp på Bredåkrämässen och inbjudna var inte bara före detta flottiljchefer utan också cheferna inom Ronneby garnison och marincheferna i Karlskrona, även polischefer fanns på plats. Syftet var att under trevliga former träffa varandra samt att förhoppningsvis starta en ny tradition.

Vårt gemensamma tack, mycket trevligt och ett uppskattat initiativ.

Boo-Walter Eriksson

Studiebesök vid Flygtrafikledning och Väderavdelning

Torsdag eftermiddag den 2 april hade vi nöjet att besöka TL och Väder som vi i vardagligt tal kallar dessa platser. Chefen ATS (Air traffic service) flygledare Ulf Ingstorp hälsade välkomna och delade in i tre grupper som i tur och ordning besökte "tornet", "kontrollen" och väderstationen för visning och information.



Flygledare Jessica Petersson (th) berättar om uppgifter och arbetsfördelning i tornet. I position syns flygledare Christoffer Artursson.

TWR, tornet ansvarar för trafiken på mark- en samt i luftrummet närmast kring fältet medan TMC, terminalkontrollen sköter om förekommande flygtrafik i ett större område, 30-50 km från fältet upp till 2900 meters höjd.



C ATS Ulf Ingstorp (tv) visar och berättar om RKC, Ronneby kontrollcentral.

Frågor på väder finns alltid och visst finns hjälpmedel för att kunna ge svar. SMHI underlag och beräkningar är här en stor och viktig del som den militära vädertjänsten ytterligare bearbetar och följer upp för att anpassas till den militära flygtjänstens krav.



Chefen för Väderavdelningen, meteorolog Greger Olsson, th och Jacob Svensson berättar bland annat om underlag för prognoser samt arbetsrutiner.

Efter besöket serverades landgång och dryck på Bredåkramässen under en stunds eftersnack och kamratlig samvaro.

Stort Tack till ATS och Väderavdelning för ett mycket trevligt och informativt studiebesök.

FV kamratföreningar till konferens

Den 2-3 april inbjöd F18 kamratförening till ordförandekonferens för FV kamratföreningar. Tyvärr kunde inte vår förening sända någon representant, dock har svar på för konferensen anmälda frågor lämnats. Syftet med konferensen var, att allmänt redovisa och diskutera föreningarnas verksamhet och stödförmer samt att uppmärksamma HKV på den resurs som kamratföreningarna utgör för att vidmakthålla ett förbands traditioner samt i övrigt att bidra till försvarsvilja och försvarsupplysning.



F18 kamratförening var initiativtagare och arrangerar. HvSS i Vällinge, framför slottet. Foto: F18 Kf.

Text: Herbert Lindblom, där inte annat angivits
Bilder: F17 och Herbert Lindblom

VERKSAMHET HÖSTEN 2009

Program och inbjudan

Onsdag 9 september 2009

Resa till Skåne

Avresa F17 0730, Kallinge k:a 0735, Rydenskan 0740, Resecentrum 0745, Ö Brunnsvägen (Statoil) 0750, Götgatan (Espehallen) 0755.

Kl 0930 Besök vid "nyinvigda" Artilleri-museet i Kristianstad. Vid ankomst, fika sedan guidas vi runt i museet. Avresa kl 1200 mot Simrishamn

Kl 1300-1600 Besök på Österlens motor och teknikmuseum. Vid ankomst, lunch bestående av antingen:
1. Pytt i panna eller
2. Stekt spätta med remouladsås.
Ange vid anmälan, vilken rätt du vill äta.

Efter lunchen besöker vi museet. Innan avfärd hem finns möjlighet till fika.

Hemkomst 1800-1900.

Kostnad Ca 350 kr/person, beroende på antal i bussen. Priset inkluderar kostnader för resa, guidningar, fika och lunch.

Anmälan Senast 1 september till Ulf Alderlöf: 0457-24674, mobil 0708-5654723 ulfald@hotmail.com eller Bo Hagertz 0457-21689, mobil 070-5654723 bo.hagertz@telia.com
Vid anmälan uppge: Namn, telefon, mat-alternativ samt påstigningsplats.

Torsdag 8 oktober

Studiebesök med visning och genomgång av materiel för bärgning av havererade flygplan och helikoptrar.

1430 Samling vid hangar 47

Kn K-G Bergqvist visar och berättar om utrustning mm för verksamheten med bärgning av havererade flygplan och helikoptrar inom försvarsmakten.

Efter visningen, ca 1630 serveras enklare måltid på mässen.

Priset beräknas till 90 kr Baren hålls öppen

Anmälan kan ske tiden 15 sept till 5 okt på 0457-14086 eller e-post anmalan@f17kamratforening.se

Avanmälan endast på telefon senast 6 oktober.

Planerade F17 flyguppvisningar 2009

Kn Martin Hansson F17 gör flyguppvisning med JAS 39C på tid och plats enligt flygprogram nedan.

12 juni	F17	Nordiska kamratföreningar
12 juni	Ängelholm	Flygmuseet 5 år
18 juni	Malmen	GFU examen
21 juni	Stockholm	Volvo Ocean Race, inc-roten
18 juli	Karlshamn	Östersjöfestivalen
8-9 aug	Dala-Järna	Flygfesten
14-15 aug	Karlskrona	Säilet
16 aug	Borås	Borås Airshow
18 aug	Uppsala	NVM flygfemkamp
22-23 aug	Danmark	Roskilde Airshow
6 sept	Halmstad	Garnisonens dag FMTS
17 sept	F17	Garnisonens dag F17

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen