



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 1/2010



Ur innehållet:

**Helikopter i utlandstjänst
Spaningsflyg, havsövervakning
Markförsvar vid flygbas
Tekniska skolan
Fälthållning
Sommar på havet**

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 1/2010. Årgång 5.

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 0457-30135
Gunnar Mossberg 0457-20390
Boo-Walter Eriksson 0457-26923
Sigvard Forsberg 0457-81272
Herbert Lindblom 0457-31102

Teknisk rådgivning
Ewa Anbrand

Grafisk produktion
Ewa Anbrand

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 via e-post eller CD/diskett.

Omslagsbilden visar en SH 37 ur F17 som uppvaktar en polsk minsvepare av typ T43 över södra Östersjön. Foto: Bo Dahlin

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har ca 500 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

Föreningens aktiviteter omfattar i stort, studiebesök eller föredrag avslutat med 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. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

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, se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro nedan.

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

Årsavgiften aviseras med kallelsen till årsmötet. För nytt medlemskap inbetalas årsavgiften till plusgiro 855979 - 1
Ange ny medlem samt namn och adress.

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

F17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordförande Benny Hellström

Vinterns verksamhet har i stort omfattat styrelsemöten/-arbete samt kommittéarbete. Föreningen har traditionsenligt varit inbjuden till CF17 helårsgenomgång i december, där flottiljchefen och hans medarbetare gav en bild av genomförd och planerad verksamhet. Strax innan jul samlades styrelse och föreningsfunktionärer vid det klassiska julbordet för att under trevliga former avsluta höstterminen. Extra trevligt i år var att flottiljchefen, tillika föreningsordförande, hade möjlighet att närvara.

Vårens aktiviteter planeras bli ett studiebesök vid kustbevakningen i Karlskrona i april samt en resa till Linköping i juni, då återinvigningen av flygvapenmuseum sker.

Den 18:e mars genomfördes föreningens årsmöte. Cirka 50 av föreningens 500 medlemmar hade hörsammat kallelsen. Föreningsordföranden, C F17, som normalt leder årsmötet hade kallats till HKV i Stockholm, varför undertecknad fick äran att leda årsmötet 2010.

Till ny styrelseordförande invaldes undertecknad. Tackar för förtroendet. Till den vakanta styrelseposten invaldes Bengt Andersson. Övriga styrelsemedlemmar och

föreningsfunktionärer, vars mandat gått ut, omvaldes.

Till den försvarsupplysning som följde direkt efter årsmötet hade örln Mikael Lilja inbjudits för att berätta om marinens uppdrag i Adenviken 2009. Lilja som tjänstgjorde som second på korvetten HMS Stockholm redovisade såväl uppdrag som erfarenheter för den EUledda insatsen. Att få bukt med piraters härjningar i området för en säkrare sjöfart är ingen lätt uppgift. Kvällen avslutades med en traditionsenlig torsdagsmiddag på massen.

HKV, högkvarteret, kommer under våren att genomföra en utredning angående stödet till landets kamratföreningar. Organisationsenheter inom försvarsmakten skall inkomma med underlag i ärendet. Kamratföreningarnas synpunkter skall behandlas i samverkan och sammanställas av SMKR. Medlemstal, liksom förutsättningar i övrigt, varierar stort mellan de olika föreningarna. Förslaget skall presenteras senast 30 juni för chefen för FÖRBANDSPROD, Gmj Gunnar Karlsson.

Vi har haft möjlighet till diskussioner med SMKR ledning vid det representantskapsmöte som genomfördes den 12 – 14 april.

F17 ger kamratföreningen ett bra stöd och samarbetet är gott, även om man ännu inte lyckats finna en lämplig lokal för vårt förbandsmuseum.

Föreningen stöder för övrigt F17 i arbetet att digitalisera och ordna upp fotoarkivet. Vi noterar då att bilder saknas för tiden 1944-54. Finns bilder i privata album önskar vi låna och kopiera.

Avslutningsvis vädjar vi till alla att hjälpa till med rekryteringen av nya medlemmar. Genomsnittsåldern ökar.

Till sist TREVLIG SOMMAR.

Benny Hellström

RONNEBY GARNISON



Kamrater!

Äntligen har vintern börjat släppa sitt grepp om Blekinge. Det har varit en ovanligt lång sammanhängande period med snö och kyla denna vinter. Våra snöröjare har verkligen fått slita hårt med att hålla vårt flygfält operativt.

Året som står framför oss på F17 är unikt på många sätt. Det är sista året med värnpliktiga soldater. Vi utbildar stora delar av flygvapnets bidrag till Nordic Battle Group 2011 och vi står som värd och övningsplats vid årets största övningar. Parallellt med detta inför vi ett helt nytt administrativt stödsystem, PRIO, och vi kommer att få en ny stöd- och insatsorganisation. Allt sker nu inte på en gång, men de olika förändringarna påverkar varandra och måste därför sätts relativt tätt i rätt ordning.

På tal om omstrukturering så har det ju skrivits om förbandsnedläggningar i pressen nu igen. Jag vet inte varifrån dessa ständigt återkommande rykten kommer, men jag vet vad som står i det budgetunderlag som FM lämnat in till Försvarsdepartementet och där finns det inga utpekade förband som skall avvecklas. Det som står är att det för att balansera de

kostnader som bland annat vårt nya personalförsörjningssystem kommer att ge upphov till behövs kostnadsreduceringar inom FM i storleksordningen av vad t ex ett arméregemente och en flygflottilj kostar att driva årligen. Tidigast sent i höst, en tid efter valet, kommer vi att få besked om detaljer kring FM långsiktiga ekonomi och vilken infrastruktur den medger. Detta är i allt väsentligt en politisk fråga.

Vi har nyligen avslutat en för oss viktig och bra övning i Norge och Bodö, COLD RESPONSE. Lärorikt och intressant och det dryga hundratalet övade som vi haft där har gjort ett bra jobb. Combined Air Operations både i luften och på marken har varit huvudtemat.

Året kommer också att erbjuda en personlig utmaning för mig, då jag under perioden oktober till april kommer att tjänstgöra i den NATO-stab som finns i Kabul/Afghanistan. Under den period jag är där kommer min ställföreträdare öv Johan Svetoft att vara tillförordnad flottiljchef.

Jag vill avslutningsvis passa på att slå ett slag för flygdagarna på Malmen i juni. Helgen vecka 23 återinvigs Flygvapenmuseet och det genomförs flygdagar på gamla F3, idag Helikopterflottiljen. F17 kommer att finnas på plats och det kommer att bjudas på fina flygdagar. Hoppas vi kan ses där!

Nu är det bara att hoppas på vårsol, värme och varmare dagar. Det känns som om vi förtjänar det efter en hård vinter.

Vi ses i vårsolen!

Mats Helgesson

Flottilj-/garnisonschef

Helikopter i utlandstjänst

De svenska insatserna i FN-tjänst utomlands har skett utan att svenska helikoptrar har kunnat medverka. Anfallet på den svenska truppen i Afghanistan i januari i år visar med all tydlighet att behovet av svenska helikoptrar är mycket stort.

Det är snudd på skandal att det varken finns helikoptrar eller personal att bemanna dem med! Jag har intervjuat chefen för 3. Helikopterskvadronen i Kallinge, övlt Magnus Fransson, fått hans uppfattning om detta och läst massmediala artiklar.



Övlt Fransson i ledande position

Under många år har man från Försvarmakten och den politiska ledningen låtit bli att fatta beslut eller fattat beslut som leder fram till det läge vi har idag.

Val av ny helikoptertyp

Det första olyckliga beslutet var valet av ny medeltung helikopter som skall ersätta Hkp 4 och Hkp 10. Detta skedde för cirka 10-15 år sedan. Den utredning som Försvarmakten gjort visade att man i första hand förordade Sikorsky H92, i andra hand UH-60 Blackhawk och först i tredje hand Hkp 14. Denna innebar en helt ny utveckling av en helikopter som skulle köpas av flera europeiska länder. Det blev ett politiskt beslut för att anskaffa 18 Hkp 14, som planerades levereras 2003-2009

och vara i förbandstjänst omkring 2010-2011. De militära uppgifterna skall vara trupptransport, ambulanstransport och marina uppgifter i samverkan med kustkorvetterna.

Utvecklingen tar betydligt längre tid och nu tror man att den kan vara operativ omkring 2017 för trupptransport och ambulansuppdrag och 2020 för marina uppgifter.

I samband med anskaffningsbeslutet fattade man även beslut om att avveckla de gamla Vertolerna- Hkp 4 och även de yngre Superpumorna- Hkp 10. En anpassning för att kunna sättas in i internationella uppdrag planerades för Hkp 10. Den var omfattande och tog för lång tid, varför man tvingades att modifiera fyra Hkp 4. De skulle verka tillsammans med Nordic Battle Group 08 som stod insatsberett under 4 månader 2008 men som aldrig sattes in i några uppdrag. De modifierade helikoptrarna ställdes sedan i malpåse på F 17 och där står de ännu.



På F17 förrådställda Hkp 4

En statlig utredning tillsattes för att utreda om den fortsatta användningen av Hkp 4. Den blev 175 sidor tjock och redovisade sitt första betänkande juni 2009. Utredaren förordade en avveckling av systemet då det skulle kosta 780 mkr att modifiera och livstidsförlänga det. Något politiskt beslut har inte tagits utan utredningen skall fortsätta. Nästa betänkande väntas sommaren 2010 och då omfatta alla helikoptertyperna.

Således finns nu inga Hkp 14, inga Hkp 4 eller slutligt anpassade Hkp 10 att sättas in i internationella uppdrag. Med övriga

flygsystem i försvaret har man använt den äldre materielen till dess den nya har anskaffats, utprovats och fått utbildade besättningar. Tyvärr har man inte tillämpat denna princip för helikoptersystemen.

Den modifiering som beslutades 2007 för Hkp 10 genomförs nu i Norge och 3 helikoptrar modifieras till Hkp 10 B för insats i Afghanistan och 2 Hkp 10 D som är utbildningshelikoptrar i Sverige. Dessa har inte det tunga splitterskyddet men är i övrigt lika Hkp 10 B



Hkp 10A under tillsyn för att modifieras till Hkp 10D

Modifieringen är omfattande och innefattar bland annat skydd av besättning och helikopter mot finkalibrig eld samt visst splitterskydd, mörkerflygförmåga med hjälp av Night Vision Goggles (NVG). Helikoptern utrustas även med motmedel och facklor, kulsprutor modell 58 på båda sidor samt anordning för kylning av avgaserna från motorerna för att undvika bekämpning av IR-vapen. För att minimera skador av damm införs filter för luftintagen.

Insatser i Afghanistan sker alltid med två helikoptrar, den ena för huvuduppgiften

trupptransport- ambulansuppdrag och den andra som områdesskydd i luften. Med endast tre modifierade helikoptrar i Afghanistan inser man snabbt att denna resurs får stora insatsbegränsningar med hänsyn till det lilla antalet helikoptrar. Under våren 2011 är systemet klart för insats med utbildade besättningar och modifierade helikoptrar. Förbandet planeras stanna två år i Afghanistan.

Brist på personal

De senaste försvarsbesluten har inneburit stora organisatoriska förändringar som medfört att personalen har tvingats flytta flera gånger eller har valt att sluta i försvaret. Med 2004 års försvarsbeslut avvecklades fem av nio helikopter-platser, nämligen de i Boden, Berga, Säve, Östersund och Uppsala. Trots att många har flyttat till F17 de senaste åren har skvadronen en brist på ca 20 piloter i början av 2010.

Om ytterligare nedläggningar eller omflyttningar sker efter valet i höst kommer det att få förödande konsekvenser för utvecklingen av hkp-organisationen och förmåga att lösa ålagda uppgifter både internationellt och nationellt.

Brist på flygutbildning

I försvarsbeslut 2000 fattades beslut att lägga ned flygskolan för hkp-utbildning på Malmen. Detta skedde 2000-2004 och sedan dess har ingen grundutbildning skett av helikopterpiloter förrän en sådan startades 2008 i Tyskland. Det innebär att tre plus åtta nya piloter nyligen genomfört grundläggande flygutbildning i Tyskland och att GFSU nu sker i Sverige på de tyngre systemen. 3. Hkpskvadronen skall få åtta piloter och dessa är operativa 2011. Snabbare avgångar ur organisationen och bristen på utbildning har medfört den personalbrist som organisationen nu har. Förutseende och framförhållning har lyst med sin frånvaro.

Vad händer nu?

De nio Hkp 10 som finns i Sverige är sannolikt för få i avvaktan på leverans av de beställda Hkp 14.

Bristen på helikoptrar måste lösas. Ett scenario är anskaffning från hyllan av färdiga system, typ Blackhawk, där USA har beställt 1200 stycken som är under leverans. En svensk tilläggsbeställning skulle sannolikt kunna tillgodoses. Sannolikt är detta dyrare än att modifiera Vertolerna och de tar längre tid att få operativa, men ger en långsiktig lösning. Dessa pengar finns inte heller i försvarets budgetram.

Att modifiera de gamla svenska Vertolerna är möjligt, men löser bara en del av problemet under en kortare period.

Tala om pest eller kolera.

Den fortsatta helikopterutredningen bör ge svar på dessa frågor så att beslut kan fattas och tillräckliga medel tillföras Försvarsmakten.

Ny helikopterhangar på F 17.

Den i senaste försvarsbeslutet planerade byggnationen av ny hkp-hangar bör påbörjas snarast, dels för att hysa nuvarande och kommande helikoptrar och ge dem en brandskyddsmiljö värd namnet, dels för att minska energiförlusterna i de gamla 40-talshangarerna. Då man under den senaste kalla och snörika vintern gick förbi dessa och såg de mängder vatten som frusit till is från taken och som hängde i stora istappar insåg man att energislöseriet är enormt.

Hkp 15 i internationell tjänst.

Två av de nya lätta helikoptrarna Hkp 15 kommer att ombasera och samverka med marinens HMS Carlskrona som under sommaren och hösten 2010 skall skydda FN-transporter mot pirater i Adenviken utanför Somalia. HMS Carlskrona har tidigare använts som marinens långresefartyg men har nu byggts om för

att kunna sättas in i det EU-ledda uppdraget. Helikoptrarna skall vara ögonen som kan övervaka och informera fartyget om de hot som kan nalkas skyddsföremålen. En Hkp-15 skall landbaseras och en finnas ombord på däck på HMS Carlskrona. "Hangar"/ vindskydd saknas på fartyget vilket kan ge vädermässiga utmaningar.



Den gråmålade Hkp 15 som nu samverkar med HMS Carlskrona. Foto: Försvaret

Det är åtta nationers fartyg som deltar i den EU-ledda operationen. En svensk officer leder operationen och staben finns ombord på HMS Carlskrona. En fjäder i hatten för det svenska engagemanget.

Kustbevakningen har under mars-juni i år baserat ett flygplan med besättning på Seychellerna för att kunna bistå med havsövervakning

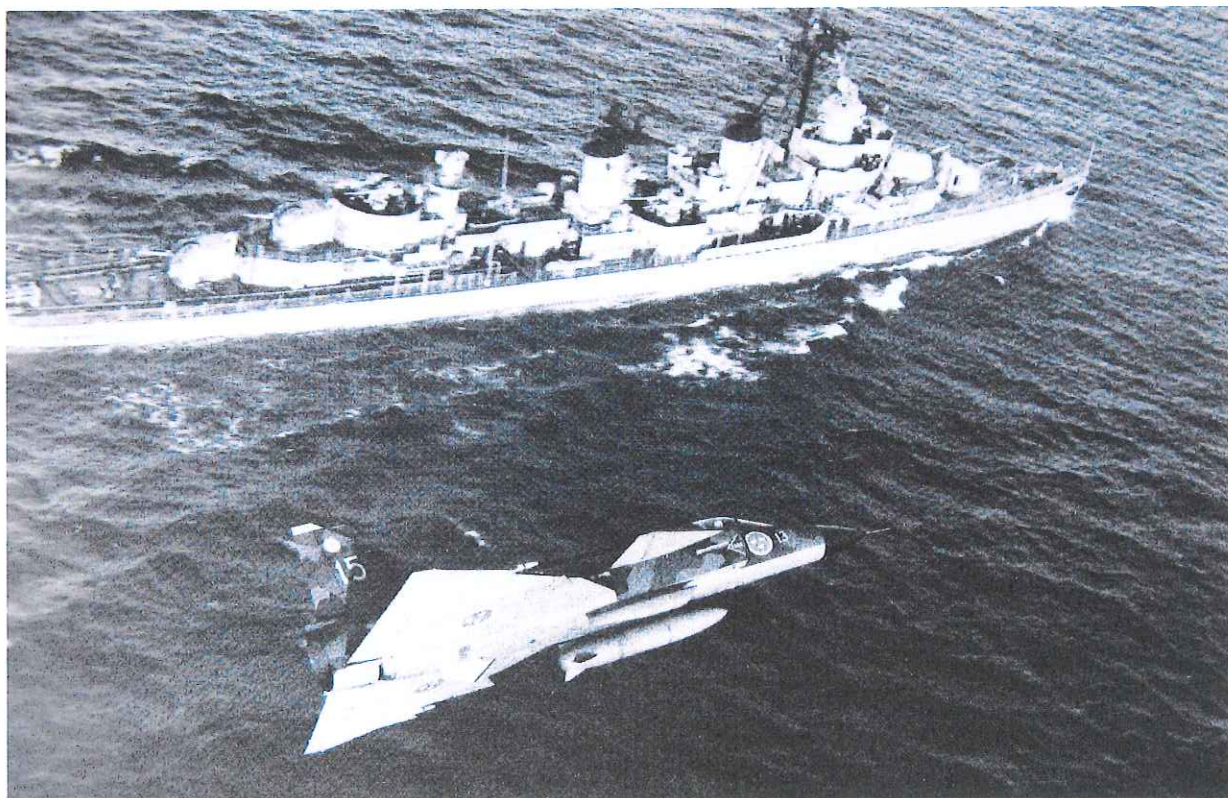
Tankar!

Det är nya miljöer och nya uppgifter som försvarsmakten har att möta. Det intressanta är att de skarpa insatserna sker i en helt annan miljö än den svenska, med ett helt annat klimat. Vår utrustning måste anpassas till detta. Den skarpa hotbilden med attentat och insats med moderna stridsmedel mot svensk trupp ställer helt andra krav på skydd för personalen. Vi måste därför anpassa utbildning och tillgång på modern materiel så att uppgifterna kan lösas och riskerna för personalen minimeras. Det krävs framsynthet och beslut på både den politiska och den militära sidan. Vi har lång väg att gå.

Text och foto: Boo-Walter Eriksson

Havsövervakning och underrättelsetjänst

Här fortsätter berättelsen om verksamheten vid F17 spaningsflygdivision Qvintus Blå. Havsövervakning med spaningsflyg utgör en väsentlig del i att fortlöpande ha kunskap om verksamheten över angränsande hav. Förekomsten av främmande militär övningsverksamhet samt ny materiel och teknik var av största intresse i hotbilden under det kalla krigets dagar. Avvikelser i en normalbild rapporterades såväl under divisionens dagliga flygverksamhet som under särskilt beordrad spaningsberedskap. Vid indikationer på eller misstanke om främmande makts verksamhet var spaningsflyg alltid berett att starta, dygnet runt - året runt. Här följer del 2.



Qvintus Blå många spaningsuppdrag över södra Östersjön har fångat in åtskilliga WP och NATO flottenheter. Martin Röd har gjort motsvarande jobb över norra Östersjön. Bilden visar en SH37 ur F13 som uppvaktar en västtysk jagare. Foto: Åke Andersson

Incidentberedskap spaning

Alla känner nog till incidentberedskap jakt, även kallad "fisken" och dess uppgift att identifiera och avvisa främmande makts flygplan som kränker svenskt luftrum.

Men det fanns också incidentberedskap spaning eller spaningsberedskap som den allmänt kallades. Sverige hade vid denna tid en värnpliktsarmé som var hemförlovad i fredstid och krävde därför kunskap om verksamhet och materiel främst över

angränsande hav, för att kunna ge viss förvarning vid hot mot Sverige.

Det handlade om underrättelseinhämtning, om främmande länders övningsverksamhet och förekomsten av ny materiel och teknik.

Normalbild

Normalbild var ett uttryck, ett nyckelord som användes genom alla led, från operativ chef ned till enskild spaningsflygförare. Normalbilden var något som vi, GFSU-elever fick inpräntat från början. Under lång

tid hade man från F11 genomfört havsövervakning varje vecka över hela Östersjön. Resultatet sammanställdes och det skapades en insikt om hur det skulle se ut över tid och rum. Denna insikt överfördes från äldre till yngre kolleger.



Handelssjöfarten i Östersjön var väl känd och ingick i normalbilden.

Vi visste var handelsmännen trafikerade och var fiskeflottan uppträdde, man visste helt enkelt hur det skulle se ut genom erfarenhet. Såg man något annat blev man genast misstänksam och kontrollerade var det var.

Spaningsrutor gav bra rutiner

Förutom uppföljning av fartygsverksamheten fanns behov att markera svensk närvaro över Östersjön, normalt genomfördes flera flygpass per vecka.

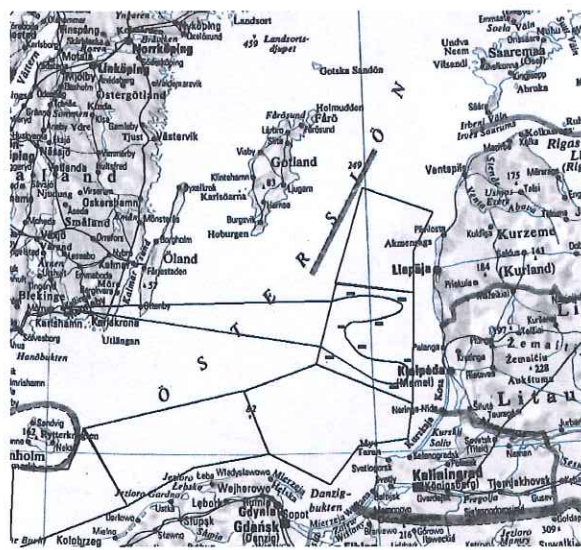
För att underlätta för piloter och ledning, skapades ett standardförfarande. Havsytan närmast främmande makt delades upp i ett rutnät, spaningsrutor. Detta förenklade såväl ordergivning som rapportering.

Flygningarna genomfördes alltid enskilt i respektive ruta men ofta med ett flygplan i närliggande ruta. Bra om något oförutsett skulle inträffa. Flygplanen hade kameror för både avstånds- och låghöjdsfoto samt utrustning att samla in radarsignaler etc.

Ett vanligt flygpass

Efter start skedde stigning till medelhög höjd, vilket gav maximalt upptäcktsavstånd på flygplanradarn. Spaningsrutan var inprogrammerad i flygplanets dator och ritades upp på radarindikatorn. Rutans gräns låg

som närmast 10 kilometer från främmande lands territorialgräns, vilket innebar att flygplanets navigeringssystem övervakades noga och hela tiden fick uppdateras med hjälp av radarfixar mot kända fixpunkter. Redan under anflygningen påbörjades radarspaning mot fartygsmål. Tidigt, på längsta mätområdet 160 km, kunde målen lätt hittas och läggas in i flygplanets dator, max 10 mål fick plats. Dessa mållägen ordnades sedan upp på ett optimalt sätt för att på enklaste och mest bränslesnåla sätt få en flygbana som passerade varje mål i rutan.



Principen för rutnät, vilket styrde upp och förenklade för såväl piloter som ledning. Bilden visar F17 spaningsrutor, F13 rutor fortsatte norrut mot Finska viken. Via Bo Hagertz

Vid inpassage i rutan intogs flyghöjd 100-200 meter och måttlig fart 675 km/t. Varje fartyg passerades och en visuell identifiering gjordes. Var fartyget känt fortsatte flygningen, var det däremot nytt och intressant togs foto med avstånds- och låghöjdskamera.



WP flottenheter synades alltid med stort intresse. En fregatt av Krivak-klass fotograferas här av en S37.

Vid flygning i rutan var vi ofta pålästa av främmande makts eldledningsradar från land eller fartyg. Även beredskapsjakt dök ibland överraskande upp bakifrån. Vi hade ingen information från egen stridsledning då vi låg under radarhorisonten. Efter att alla mål passerats och identifierats skedde stigning och återflygning på bränslebesparande höjd. Efter landning utvärderades bilder och band tillsammans med undpersonal. Vid intressanta iakttagelser skrevs rapport för vidarebefordran till operativ chef.



Från slutet av 1980-talet ingick SU-27 Flanker i rysk beredskapsjakt. Med dess prestandaövertag kom ibland inviter att "svänga lite".

Spaningsberedskap

Spaningsberedskap beställdes av MB, beordrades av ÖB, och leddes av C E1. Beredskapen omfattade 1-2 flygplan i två timmars beredskap, 24 timmar om dygnet, 365 dagar om året, inom MB M och MB S operationsområde främst för uppgifter över hav. Inom milo N hölls ett flygplan för fotospaning i två timmars beredskap under ordinarie tjänstetid. Spaningsdivisioner fanns efter 1979 då F11 lagts ner vid F13, F17 och F21. F17 och F13 delade på beredskapen inom MB S/M område med 23-26 veckor om året medan F21 fick ansvar för 3-6 veckor per år men då genom basering på F13/F17 eller Visby. F21 löste sin beredskap genom basväxling eller basering på nämnda platser.

Organisation och ledning

Spaningsberedskapen, som den var organiserad, hade följande sammansättning.

Spaningschef (Spach)	
1-2 flygförare (Ff)	1-2 flygplan
Undpersonal (Undplut)	Tekniker
Flygledare (FL)	Värnpliktiga, olika
Meteorolog (Met)	befattningar
Radarjaktledare (Rrjal)	

Spaningschefen, spach, skulle vara divisionschefsutbildad samt ha genomgått en speciell spaningschefskurs. Detta för att han hade stora befogenheter som spaningschef. Han var faktiskt "C E1" under icke tjänstetid i detta avseende. Spach kunde beordra transitering från "fisken" eller FRÄD helikopter (flygräddningshelikopter), begära jaktskydd, öppna flygbaser mm. Han hade också ett flertal myndigheter och organ att samverka med. Flygföraren, ff skulle vara välutbildad och godkänd. Vid roteinsats skulle minst en vara rotechefsutbildad.



Samarbetet mellan undpersonal och flygförare var en viktig del i resultatanalysen. Tv Kn Sven-Åke Gellertz och Lt Lars-Håkan Gunnarsson.

Till en början bestod beredskapen av en SH 37 men hotbild och krav på bättre bildunderlag gjorde att beredskapen utökades till att gälla två flygplan. Man kan säga att från 1985 och framåt var det generellt rote som gällde, en SH 37 och en SF 37. Man skall betänka att detta var under den djupaste delen av det kalla kriget. Generellt hade besättningarna tillstånd att flyga in till 3 km från annat lands territorium (avsteg från OSF) samt som det också stod i OSF "använda den fart och höjd som uppdraget så oundgängligen kräver".

Planering av spaningsuppdrag

Hur gick då ett spaningsuppdrag till? Under "kontorstid" kom beställningen från militärbefälhavarens underrättelse- och säkerhetssektion, MB/Undsäk, medan den under icke tjänstetid var initierad av vakthavande befäl, VB, vid milostaben. Här författades en begäran om spaningsflygning, som skickades på krypterat samband till VB på flottiljen. Denne larmade i sin tur spaningschefen, spach. Vid tveksamt väder, såsom dimma, storm eller annat, tog spach först kontakt med meteorologen. Om det inte gick att flyga kunde spach avstyra flygningen i ett tidigt skede, vilket hände enstaka gånger. Man skall betänka att MB VB oftast tillhörde armén eller marinen och hade begränsade kunskaper i flygtaktik.

Efter spach beslut att flygningen skulle genomföras beordrades flottiljens VB att larma vidare i beredskapskedjan. På divisionen möttes spach, ff och undpersonal. Först gällde det att få fatt på ordern och omsätta den i praktiken. Undpersonalen och spach samarbetade vid samverkan med externa myndigheter. Medan ff bytte om för flygning skulle spach hos beredskapsteknikern beställa flygplan med rätt utrustning, beställa flygräddning, FRÄD, från flygledaren inhämta information om skjutvarning samt kontakta jaktledaren angående radarledning, radiofrekvenser, område, transitering och eventuellt jaktskydd. Kontakt togs med meteorologen för beställning av briefing. Efter briefing över intern TV fick besättningen sina order och färdplaner skickades in. Det sista som hände före start var en direktsamverkan med den enhet ur Försvarets Radioanstalt, FRA, som låg närmast området för insats.

Spänd väntan

För spach följde sedan en väntan med det uppföljningsansvar som följer av att vara beordrande chef. Vädret kunde till exempel försämrats under passet. Med flygplan på lägsta höjd i andra änden av Östersjön eller

på andra sidan nordspetsen av Skagen behövde sådan information komma ut till föraren. Med flygtider på upp till 2,5 timmar, varav stor del av tiden under radiohorisonten, blev det ofta en lång väntan till kontakten återkom. Det är inte samma sak som jaktberedskapen, "fisken" som hela tiden uppträdde i vårt eget radar- och radiokontrollerade område.

Öster Gotland, dimman kommer

Vid ett tillfälle i mitten av 80-talet, berättar Per-Olof, fick jag en start som ensam ff mot ett okänt objekt på vår territorialgräns öster om Gotland. Vädret var på minimigränsen så jag hade landningsalternativ.

Efter att ha identifierat ett antal av KGB gränsskyddsbåtar av Stenka-klass blev jag anropad av en känd "hackande" röst. Det var FRÄD-helikoptern från Visby. Det var dimma både i Ronneby och på alternativflygplatsen. Meddelandet var: "Du måste landa Bråvalla före klockan 0800, sedan blir det dimma även där". Kontroll via datorn i flygplanet gav vid handen att det var full fart mot Bråvalla som gällde. Landade kl 0755 Efter att jag taxat in sänkte sig dimman.



KGB gränsskydd, patrullbåt av Stenka-klass.

Tack för en exakt prognos av vakthavande meteorolog. Den dagen blev jag kvar på F13 då min landning sammanföll med ett statsbesök av Jordaniens kung Hussein. Någon flygning förutom flyguppvisning fick då inte förekomma. Tur att F13 värnpliktsmäss var vida berömd för sina goda räksmörgåsar.

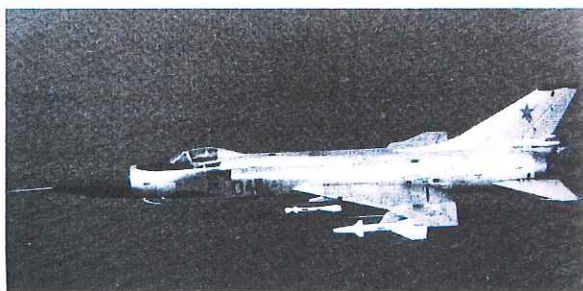
Kontakt med ryskt flyg var vardagsmat

Många av oss piloter på spaningsdivisionen skrattade åt den kända filmen *Top Gun* som kom 1986 och som i viss mån speglade NATO piloters rädsla att möta fienden, eller som det uttrycktes i filmen *"you can wait a whole career to see a MIG"*.

Men att möta ryskt flyg var mer eller mindre vardagsmat för oss svenska spaningspiloter. Handen på hjärtat så har det skett en hel del luftstrid, dock utan ödesdigra konsekvenser, på andra sidan Östersjön. Här följer några händelser, berättade av dem som var med.

Rutinuppdrag ledde till luftstrid

I början av 80-talet kom en av våra kamrater hem från en sådan händelse. En erfaren kapten hade varit rotechef vid en fredsmässig havsövervakning som var en typ av träning för incidentberedskapen. Roten hade flugit försvarsgrupperad, flygplanen brett isär, när en SU-15 Flagon kom in bakom tvåan i roten. Rotechefen beordrade rote-tvåan att svänga ifrån 90 grader. Denna kom därefter att flyga först med en SU-15 bakom den.



SU-15 Flagon, tvåmotorigt ryskt jaktflygplan, kom i operativ tjänst 1967, fanns också i tvåsitsig version

Rotechef tände då radarn i flygplanet (SH37) och skickade ut radarsignaler mot det sovjetiska flygplanet, varpå detta gjorde en halvrollsliknande manöver ned mot vattnet. Föraren insåg sitt misstag, vände och kom stigande med fullt avlösta vingar, det vill säga med hög belastning upp genom vår flyghöjd på cirka 300 meter. Under hela förloppet hade

rotechefen kameraknappen intryckt så hela sekvensen finns på bild. UMAN var normalt ett uttryck för undanmanöver men här kunde det uttydas utrotningsmanöver.

Vi är beskjutna, högsta fart hem

Andra händelser som inträffat är beskjutningar av allehanda slag, inte från signalpistoler eller liknande för det var vardagsmat, utan riktiga beskjutningar. Jag var tillsammans med en kollega, berättar Per-Olof, baserad på F5 i Ljungbyhed under en övning. Vår beordrande chef tillika divisionschef fanns på F17 i Ronnby. Under ett uppdrag 840414 syd Skåne och norr Rügen, upptäcktes sex ekon på rad. Det var förmodligen inte handelsmän så ett närmare studium av ekona var befogat. Det visade sig vara ett förband med tre robotbåtar av typ OSA1 och tre torpedbåtar av typ Shershen. Efter att ha fotograferat förbandet från sidan med kamerakapseln (SKA-24D) påbörjades en sväng ner mot förbandet för att läsa namn och nummer på båtarna.



Under 1980-talet var robotbåt av typ OSA 1 ofta förekommande i södra Östersjön.

Vid passage på babords sida av förbandet hörde jag höga knallar i snabb takt. I backspegeln såg jag vattenuppkast och konstaterade att de sköt efter och bakom mig. Ni kan tro att det blev en snabb sorti med *"den fart och den höjd som uppdraget oundgängligen kräver"*. Det blev lågflygning på 10 meters höjd därifrån.

Lvrobot avfyras mot spaningsroten

En annan och mer omtalad händelse våren 1984, som även hamnade på pressens förstasidor, är det tillfälle då en rote från Qvintus Blå under incidentuppdrag i österled blev beskjuten med någon typ av LV-robot. I roten flög två erfarna majorer.



I Warszawapaktens invasionsflotta ingick landstigningsfartyg av typ Alligator.

Man fann ett WP landstigningsfartyg av typ Alligator när två robotar avfyrades mot flygplanen. En robot styrdes ned i vattnet medan den andra flög mellan flygplanen, utan att detonera.

Detta finns dokumenterat av flygplanens kameror. Efter denna händelse fick vi besök av UD kabinetssekreterare Leif Leifland som uttryckte åsikten att vi borde vara skarpladdade under incidentuppdrag. Det blev dock inget med det. Det skulle kunna uppfattas alltför provokativt.

Visa flagg, Orion har kolliderat

MBS ringer dåvarande divisionschefen major Göran Engdär och i klartext berättar att signalspaningsfartyget Orion hade haft en sammanstötning med en WP bogserbåt av typ Sonya.



Tv nederst. Den svenska marinens HMS Orion, specialbyggt/-utrustat för signalspaning, skadades vid kollision med WP bogserbåt den 29 oktober 1985.

Göran grep de två närmaste piloterna som var på väg för att flyga ett helt annat uppdrag. Den ena råkade vara jag, berättar Per-Olof, samt kn Tomas Bittman. Vi fick order att starta och gå österut samt ett målläge. Ordern var att "Ni skall visa flagg". Det blev högsta fart österut och mycket riktigt fann vi Orion samt de ryska fartygen Sonya 522 och RKC 21. Även en ubåt av Kilo-klass fanns där, vid den tidpunkten en nykonstruktion. Ett antal fotolöpor på varierande höjder mellan fartygen genomfördes.



I samband med Orion incidenten upptäcktes denna nykonstruktion, attackubåt av Kilo-klass.

Döm om vår förvåning när divisionschefen några veckor senare mottar ett paket som visar sig innehålla en VHS-kassett, inspelad från Orion där fartygschefen "tackar FV i allmänhet och F17 spaningsdivision i synnerhet för den snabba uppställningen i Östersjön när vi på Orion kände oss en aning trängda". Denna kassett kopierades och en kopia finns i dag i min ägo. Den visar hela vår flygning filmad från Orion. Något att visa barnbarnen någon gång i framtiden.

Sven-Bertil Löw
Per-Olof Ericsson
Bo Hagertz

Redigering: Herbert Lindblom
Bilder: F17, FM Flygplankort
samt Internet.

Markförsvar för flygförbandens bästa

En angripares allt större vapenverkan samt precision att slå mot våra flygbaser och förbandsenheter föranledde en anpassning i såväl bassystem som uppträdande på marken. Flygförbanden skulle, vid en beredskapshöjning, snabbt spridas från hemmaflottilj till krigsbaser ute i landet. Men spridningen skapade vissa bevaknings- och skyddsproblem för ingående enheter och flygförbandens insatsförmåga. Markförsvaret fick nu ett stort ansvar i en mycket viktig uppgift. Tomas Nilsson berättar från början.



Vid spridning till krigsbas måste basen avspanas och så långt möjligt säkras innan första landning. Hunden var här ett viktigt "instrument" i att upptäcka innäslade sabotagegrupper.

Maktbalans och hotbild

Under det kalla krigets dagar skapades det kontinuerligt nya vapen och metoder för att vara den ledande pakten eller nationen i världen. Vi såg tydligt hur olika metoder togs fram under krigen i Vietnam och Afghanistan, liksom hur de båda supermakterna hela tiden ställdes emot varandra genom att visa upp sig mot ett tredje land. Militära system och tekniker utvecklades i syfte att få övertag och kunna klara ett avgörande.

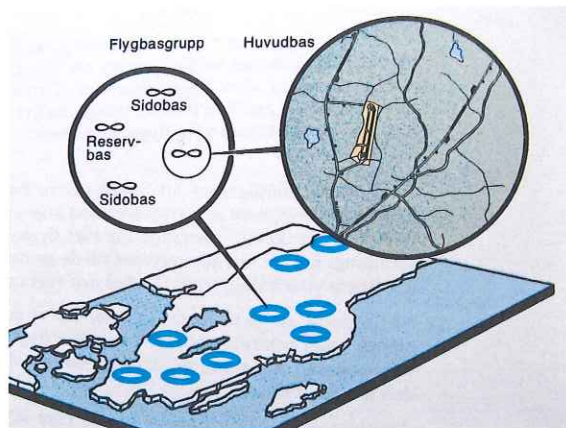
Ett ökat nyttjande av flygstridskrafter sågs under andra världskriget, där bombning av

stora ytor utvecklades. Teknik och precision blev allt bättre. För vårt vidkommande sågs ett hot mot det svenska samhället och framförallt mot det militära försvaret, där bland annat flygvapnet var ett, för en angripare, viktigt mål.

Nya hot, nya skydds- och motåtgärder

Under 1970- och 80-talen kunde man se en utveckling av yttäckande vapen samt vapen som med relativt hög precision kunde slå ut fortifikatoriska anläggningar och basystem. För att möta detta hot fanns olika lösningar, i allt från att bygga ännu större

och bättre skydd till att börja sprida ut viktig materiel, som exempelvis flygplan. Ett koncept växte fram som blev starten för *Bas 90* där syftet var att sprida ut flygplan på baser med flera alternativ till start och landning.



Bas 90 utbyggnaden gav många start- och landningsmöjligheter, även närliggande sido-/reservbaser ingick i spridningsalternativen. Bild: Anbas

Spetsnaz, ett smygande hot

Ytterligare ett hot som växte sig stort under 1980-talet var förekomsten av sabotageförband. En främmande makt infiltrerar med små enheter och bygger upp sin verksamhet under fredstid, vilket enkelt går att sätta i verket vid en konflikt.

Spetsnaz var samlingsnamn för ett stort antal hårdföra specialförband, främst militära spanings- och sabotageenheter. Varje ryskt militärdistrikt och varje rysk flotta hade sådana förband, specialiserade på att infiltrera med hjälp av helikopter, båt, ubåt, fallskärm eller dykning. Dessa uppträdde i sabotagegrupper om 5-6 man, kunde även vara 10-12. Minst en person i gruppen kunde tala svenska, klädseln kunde vara svensk, militär eller civil. Gruppens materiel kunde vara förhandslagrad nära objektet eller vara stulen i området. Förflyttning kunde ske med stulna fordon, militära som civila, allt för att inte väcka uppmärksamhet. En sabotagegrupp arbetade i regel dolt och självständigt och hade enbart kännedom om sin egen uppgift.

Sammanfattningsvis kan sägas, att dessa små grupper med små resurser skulle kunna skapa otroligt stor verkan och skada mot känsliga funktioner, inom såväl samhälle som försvarsmakt. Våra flygförband var självklart ett prioriterat mål, vilka tidigt hade uppgifter vid en beredskapshöjning.

Markförsvar i ny organisation

Med *basbataljon 85* organiserades ett nytt kompani, Markförsvarskompaniet, med en klar och tydlig uppgift att skydda flygbasen. Närskyddsplutoner och flygbasjägerplutoner skulle utbildas. Stridsteknik skulle utvecklas och anpassas för att ständigt kunna möta ett hot från marken, mot vilket hunden blev ett viktigt hjälpmedel. Ny materiel togs fram och planerades, med utförliga utrustningslistor. Allt skulle fram på en gång.

En stor flygbas med många olika uppgifter för flygförbanden kunde ha ett omfattande försvar av både flygvapenförband, arméförband och hemvärn. De största baserna kunde lätt räkna över 1000 man i flygbasförsvaret.

Markförsvarsledarens uppgifter

Alla dessa resurser fick markförsvarsledaren på halsen! Det var hans uppgift att samordna och leda markförsvaret, vilket inte alltid var så lätt. Detta skulle sedan samordnas med basbataljonens olika enheter och flygförbanden, där huvuduppgiften var att skydda klargöringstjänst och säkra flygförbandens beredskap och insatser.

Volymen av förband som skulle utbildas var omfattande. All den mängd materiel och hundar som skulle fram var inte alltid lätt att hitta, men många gjorde fantastiska insatser och idériakedomen var stor.

När de första närskydds- och flygbasjägerplutonerna skulle utbildas var inte stridstekniken utprovad, utan mängder av kon-

takter mellan flottiljerna på plutonsnivå var en nödvändighet för att komma igång.

Stridsteknik och utbildning

Vi började förutsättningslöst, det fanns inte något som var rätt eller fel, utan mycket handlade om att situationsanpassa utifrån den unika platsen och befintliga resurser. Det var fantastiskt kul när den första GKÖ, grundläggande krigsförbandsövningen på Uråsa genomfördes, där samtliga flottiljer som utbildade förband deltog. Stridstekniken varierade mellan plutonerna, men resultatet sammantaget blev ett rejält fall framåt för markförsvarsförbanden.

Nyttjandet av bevakningshundar som ett hjälpmedel var effektivt. Vi hade en för-
aning om att ett sabotageförband inte ville möta patruller som använde hund, eftersom en försvarare med hundens hjälp kunde upptäcka dem mycket tidigt. Upptäcka blev ett nyckelord för markförsvaret.

Ingen upptäckt – ingen verkan!



S37 Viggen för egen motor på landsväg från spridd klargöringsplats till huvudbana för start.

Organisatoriskt, utbildningsmässigt och stridstekniskt var utvecklingen positiv. Ett stort antal officerare som hela tiden sökte nya vägar och som vågade prova på, gjorde att de första åren var otroligt intressant att få uppleva.

Reglementen kommer till

Efter några år togs udden ur oss, då man

skulle styra upp allt i publikationer och reglementen. Teori mötte praktik. Diskussioner om olika begrepp och uppgifters innebörd blev viktigare än att ha situationsanpassad utbildning och stridsteknik. Teoretiska lösningar började avlösa verkligheten.



Chefen soldatskolan, Kn Tomas Nilsson (tv) informerar om F17 värnpliksutbildning av närskyddssoldater i F17 övningsområde Hultet vid C E1 besök 1991. Gmj Bert Stenfeldt, C F17 Öv Boo-Walter Eriksson, Övlt Tomas Röken E1 samt baschefen F17 Övlt Herbert Lindblom (th).

Allt skulle vara lika, trots att varje flygbas var unik på många sätt. Vi tappade en mycket viktig del, då allt skulle likställas. Helt plötsligt gick vi ifrån en av de absolut viktigaste faktorerna, nämligen att en an-
gripare inte skulle veta vad han mötte!

Materiel och utrustningslistor

Ett annat område som var roligt att följa var materielförsörjningen, som vi även idag har motsvarande problem med. Det upprättades fina utrustningslistor, med mycket bra och användbar materiel där både sensorer, minor och hundar skulle ingå. Men hur var verkligheten?

Jag glömmer aldrig den första gången jag var ute i ett mobförråd för min pluton. Vi var utbildade på AK 4 och k-pist m 45B, ksp 58, splittermina m 48, truppmina 10 osv. Men vad fick jag till min pluton? Jo, där låg k-pist 37/39, k-pist 45, gevär och några AK 4. Minorna var inte splittermina 48 utan olika typer av granatminor som

vägde 10-15 kg styck. Jag hade 300 stycken som vi skulle transportera ut med cykel, alltså över 3 ton minor för att bygga minband i ett plutonsområde. Till detta skall tilläggas att vi hade fem plutoner till, med motsvarande förhållanden, det vill säga runt 20 ton minor som skulle ut i olika minband kring flygbasen. Även detta moment testades under en GKÖ där en pluton hade uppgiften att minera. 3 ton minor skulle ut i terrängen. Den plutonen hade ett tungt arbete under den övningen!

Men det mest intressanta var ändå den tid då det började! Då kreativiteten sprudlade och idéer ständigt diskuterades på övningar, i fikarummet, på utbildningsmoment, skjutveckor, ja snart sagt överallt! Att ha chansen att påverka, men samtidigt veta att det finns begränsningar i både materiel och utbildad personal. Det var inget konstigt, det var utmaningar som var otroligt stimulerande att få delta i.

Tidig upptäckt gav fördelar

Bland de viktigaste delarna var ändå utvecklingen av bevakningshundar - att flygvapnet hade tagit över "ledartröjan" i utvecklingen och att den gick framåt med stormsteg. Hunden i förbandet var ett mycket viktigt "instrument". Den var ett överlägset hjälpmedel för att upptäcka och komma på förhand mot en mindre angripare, som en sabotagegrupp.

Hela stridstekniken byggdes på att skydda basbataljonens totala verksamhet samt att upptäcka en angripare i tidigt skede för att hinna genomföra motåtgärder. Dessa kunde vara allt ifrån att förstärka delar av grupperingar till att skydda ett objekt, t ex ett flygplan, som att flytta viktig materiel. En tidig upptäckt gav fler lösningar medan en sen gav problem med motåtgärd.

Hunden, soldatens bästa vän

Vi utbildade både officerare, soldater och frivilliga inom hundtjänst. Stor hjälp hade

vi av brukshundklubben, som också hade resurser, med ett stort antal hundar. Försvarsmaktens 200-300 hundar räckte inte långt, ytterligare över 2000 reservhundar skulle kontrakteras och utbildas för att täcka flygvapnets behov.



Särskilt utbildade värnpliktiga hundförare ingick i närskydds- och flygbasjägerplutonerna.

Mängder av timmar, dagar och dygn har tillbringats i skogen för att utbilda alla dessa kategorier hundar. Samtidigt gällde det att hela tiden arbeta med nya metoder, att utveckla stridstekniken. Vi började med det enkla, att stå stilla med hunden för att snabbt gå över till att patrullera. Den fortsatta utvecklingen var sedan att ta fram hundar som skulle kunna släppas i frispår, till att kunna arbeta okopplade framför en patrull. Åtskilliga försök och mycken tid lades på hur vi på kortast möjliga tid skulle kunna "väsas" hundarna för uppgifter i flygbasförsvaret.

Stora svårigheter under mörker

De svåraste momenten var alltid under den mörka tiden på dygnet, eftersom våra mörkerhjälpmedel var starkt begränsade. Jag glömmer aldrig en novembernatt på Byholma, när jag och Inge Nilsson fick uppgiften att spåra i mörker, jag som hundförare och Inge som gruppchef och kartläsare. November månad på Byholma och relativt dåligt väder, då är det MÖRKT. Några tekniska mörkerhjälpmedel hade vi inte, mer än lite lysväv på hunden och kronans ficklampa i plåt. Hunden tog spåret klockrent. Jag fick hålla tillbaka hunden, som

var rejält het i spåret. Den kolsvarta natten gjorde att jag hela tiden fick känna på hunden! Med sikt "noll" stannar plötsligt hunden, vilket jag känner och hinner själv stanna. Jag känner hur hunden tar sats, jag låter spårlinan löpa i handen och samtidigt hoppar hunden. Jag hinner stanna upp och konstaterar att två decimeter framför mig är ett rejält krondike som är ca 3-4 meter brett. Håller tag i linan igen och hoppar efter! Hinner viskande få med Inge som snubblar till lite i sitt hopp. Klarar precis vattnet, men ficklampa och glasögon far i en vid båge åt olika håll. Gör halt på hunden! Vänder hunden för att söka efter ficklampa och borttappade glasögon. I detta mörker lyckas vi relativt snabbt hitta både ficklampa och glasögon. Spårningen fortsätter, dike efter dike och kommer även fram till en materielgömma. Härligt! Men varför rör sig marken? Vi börjar försiktigt gå tillbaka samma väg som vi kom. När vi kommit tillbaks där vi blev avsläppta, konstaterar vi att vi varit ute på en mosse. Det var den som gungade i det totala mörkret. Men det viktigaste – vi lyckades med vårt uppdrag!

Under senare period fick flygvapnet in officerare som plötsligt "vände på steken". Då skulle människan hjälpa hunden, den skulle nämligen skyddas vilket innebar att effekten med hund minskade. Lite senare var det viktigare med plutonsanfall. Att upptäcka blev åsidosatt. Men om vi inte upptäcker, vad ska vi då anfälla? Konstiga turer!

Från mitten av 1980-talet och en bit in på 90-talet var det en otroligt intensiv och intressant tid för markförsvaret av en flygbas. Uppgiften att skydda flygförbanden var en tuff uppgift, men helt rätt ställd. Vi var en del av en kedja där allas uppgift var att säkerställa flygförbandens insatsmöjligheter och överlevnad. Att flygförbanden skulle vara på rätt plats, i rätt tid för att kunna leverera rätt verkan i målet, var lika viktigt för oss som deltog i markförsvaret av flygbasen.

Alla som var med arbetade stenhårt för att detta skulle fungera. Markförsvaret var en naturlig del och en viktig kugge i hela organisationen av flygbasbataljon 85 och flygbassystem 90.

Tomas Nilsson

Redigering: Herbert Lindblom

Bilder: F17



Tomas Nilsson började i flygvapnet 1981. Efter OHS, officershögskolan på markförsvarslinjen placerades han 1983 på F17 som instruktör på pluton samt som hundinstruktör. Efter KHS, krigshögskolans allmänna kurs 1986 blev han efterhand plutonchef. Efter KHS högre kurser utnämndes Tomas till kapten 1989 och blev chef för soldatskolan 1991.

Efter MHS, militärhögskolans allmänna kurs 1992-93 placerades han som chef för specialkompaniet. Sedan följde 1995-96 en period på HKV, högkvarteret i Stockholm, som ansvarig för FV värnpliktsutbildning.

1997 kom Tomas åter till F17, då i chefsbefattningar på stabssektion, senare baschef och chef utbildningsenhet. Efter en tids tjänstledighet 2000-01 placerades han i befattningar som chef för stabssektion, Prod/utb i flottiljstab samt tfj stabschef.

Tomas har deltagit i ett flertal GKÖ och genomfört KFÖ på såväl Uråsa som Hultsfredsbasen som markförsvarsledare samt även deltagit i av HKV genomförda utbildnings- och beredskapskontroller.

Mj Tomas Nilsson är sedan 2005 chef för garnisonsenheten på F17.

Redaktionen

Tekniska Skolan



F17 instruktionsverkstad.

Hösten 1944 fick F17 sina första exemplar av fpl B3, flottiljens första krigsflygplan. De utnyttjades för den tekniska personalens utbildning på flygplanet, delvis med personal ur F1 som lärare. Många av de mekaniker som placerats permanent vid F17 kom också från F1 och en del av 1943 års volontärkull där var öronmärkt för F17. Den flygande personalen fick sin omskolning på F1.

Någon instruktionsverkstad fanns inte vid F17 förrän i början av 1945, varför markinskolningen fick förläggas till divisionerna, på den tiden bestående av såväl flyg- som markdel. Flottiljverkstaden var inte heller färdigbyggd. Den kunde tas i bruk först hösten 1945. Byggnaden invigdes 30 september.

Instruktionsverkstaden (IV) hade plats för flygplan med tillhörande utrustning, liksom för erforderliga maskiner. Utrustningen var i hög grad präglad av äldre tiders flygmateriel. Bl a fanns en smedja. I utbildningen skulle ingå lödning, slaglödning, filning, plåtbearbetning, splitsning, lagning av dukbeklädnad samt motorkunskap. Bl a

plockades en stjärnmotor My XII, som suttit i en B3, isär och skars upp. Den monterades därefter ihop och försågs med en elmotor som drog den runt; ett åskådligt och pedagogiskt sätt att visa motorns rörliga delar.



Fte Karl-Axel Björk håller lektion i motorlära med värnpliktiga elever.

Utbildningen, omfattande flygplan, vapen och el, avsåg till en början uteslutande fast anställd teknisk personal, främst stamskolorna, dvs vicekorpral-, korpral- res-

pektive furirskolorna. Specialgrenen vapen avvecklades 1970 och yrkesbeteckningen *flygtekniker flygplan/vapen* kom till. Den första kursen genomfördes med den volontärkull vid F17 som ryckt in 1 november 1944. Därefter följde endast en ytterligare volontärkull, eftersom en omorganisation av rekrytering och utbildning skedde och mekanikerna blev civilmilitärer.

Eleverna fick bl a hjälpa till med skrotning av en del tyska flygplan, bl a en Focke Wulf 190 och en Messerschmitt 109. De fick också göra en Me 109 klar för flygning till Stockholm. Fw 190 var utrustad med mycket fina kameror, som togs väl omhand. Alla tankar var överklädda med centimetertjockt svinläder. Detta var tyskarnas lösning under 1. vk för att få bränsletankarna självtätande.

Vid F17, vars primära uppgift vid dess uppsättning var samverkan med marinen, fanns förutom de tre tekniska grenarna flygplan, vapen och el även *torpedmekaniker*, som skulle sköta minor och torpeder. De volontärer som skulle bli torpedmekaniker utbildades i Motala. För den tekniska tjänsten på minorna och torpederna, som under T18-tiden så småningom blev inaktuella, tillfördes flottiljen personal ur marinen som förstärkning till den personal som överförts från marinsamverkansflottiljen F2.

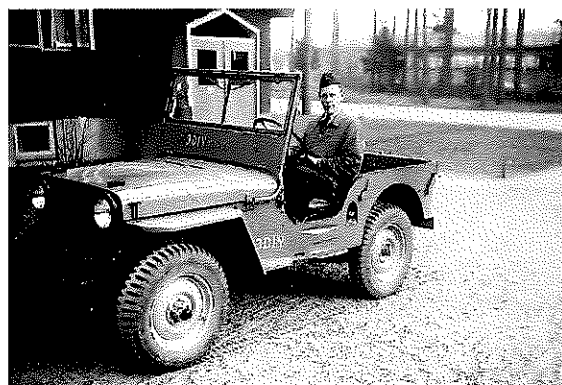
Den som i början fungerade som ansvarig för utbildningen i instruktionsverkstaden var den 54-årige verkmästaren 1. klassen Edvin Mattias Hultman, egentligen pensionerad och reservare. När denne var utom hörhåll kallades han allmänt "Sissi". Smeknamnet orsakades av hans stående uttryck "si si för fan". Vid ett tillfälle, när eleverna försökte smita iväg lite för tidigt till lunch, kallade han dem tillbaka med tillropet "si si för fan, si det är femton sekunder kvar!"

En annan profil som verkade i instruktionsverkstaden var en fanjunkare,

Gas-Pelle kallad, som skulle kunna ge stoff till en egen berättelse. Hans rätta namn enligt kyrkboken tycks ha fallit i glömska. Gas-Pelle var trupputbildare och hade uteslutande administrativa uppgifter.

Verkmästare Hultman biträdades av mekaniker från divisionerna som instruktörer, bl a furirerna Börje Erwing och KG Lindberg. Även Erwing hade sina verbala egenheter. Många har ju en irriterande vana att lägga in ordet "va" i olika sammanhang, men Börje var exceptionell med sina "in här, va", "ut där, va", "klart där, va" och liknande. Lindberg var en renlevnadsman, åt kruska och missionerade ivrigt för ett sunt levnadssätt.

För värnpliktiga genomfördes till en början ingen teknisk utbildning i instruktionsverkstaden. Sådan tillkom först efter ombeväpningen till A32. Utöver i exercis och strid fick flygsoldaterna dessförinnan knappast någon utbildning inför tjänstgöringen vid divisionerna, som nämnts, innefattade såväl mark- som flygstyrka. Underbefälet fick de första åren sin utbildning inom ramen för de ordinarie stamskolorna. För betjäning på linjen av flygplanen kunde finnas en furir som förstemekaniker, en korpral som andre och en vicekorpral som tredjemekaniker. De värnpliktiga sattes att torka olja, skruva enligt befälets anvisningar och städa. Det var förstås av det senare skällsordet "hangarsopare" har uppkommit.



Det första bogserfordonet vid F17.

Avsaknaden av fordon gjorde att all förflyttning av flygplan mm fick ske med handkraft, varför det förvisso fanns behov av flygsoldater. Först med T18 tillfördes bogserfordon och tankbilar. Med T18 kunde också klargöring genomföras med en flygtekniker och två värnpliktiga. Då hade teknikerna även blivit bättre utbildade på den aktuella flygplantypen och mer kvalificerade åtgärder kunde utföras vid stationsavdelningarna, såsom tillsyner, motorbyten, modifieringar.

Först vid ombeväpningen till A 32 Lansen påbörjades regelmässig teknisk utbildning av värnpliktiga. Den tekniska utbildningen genomfördes halva dagen, ibland förmiddag, ibland eftermiddag. Andra halvan av dagen var vikt för ren militärutbildning. De värnpliktigas goda skolunderbyggnad avspeglades i ett gott utbildningsresultat. I regel klarade samtliga målsättningen. Vid senare krigsförbandsövningar har de inkallade mestadels kunnat återta kunskapskraven på den tid som avsatts för repetition.

Motsvarande utbildning genomfördes vid alla flottiljer, efterhand som moderna flygplan tillfördes. Det svenska flygvapnet var unikt, vad gäller att utnyttja värnpliktiga i kvalificerade arbetsuppgifter på linjen och på klargöringsplatserna. Detta har fått många attaché eller annan utländsk besökare att förvånas och bli imponerad.

Tekniska Skolan, som IV kom att benämnas efter att under en period ha haft namnet Tekniska detaljen, hade nu huvudsakligen utbildning av värnpliktiga som uppgift. För fast anställd personal genomfördes typutbildning vid ombeväpning och, när behov uppstod, andra kortare kurser.

Förutom till tjänst som mekaniker vid baskompanierna utbildades värnpliktiga till aggregatmekaniker och bilförare på förbandets fordon av olika slag. Som lärare

utnyttjades för detta militära befäl. På så sätt fick flygfältsplutonen, flygfältstroppen, tankcentralen, körcentralen och brand/räddning välutbildade värnpliktiga. Ett undantag var hundgårdens bilförare, som fick sin utbildning på tjänstgöringsplatsen.

Slutövning för bilförarna genomfördes med en vecka på Öland. Efter godkänd kurs fick soldaten ett förarbevis. Efter genomförd utbildning gavs den värnpliktige också möjlighet att ta civilt körkort på lastbil med släp och även på buss.



Ibland kunde det bli dikeskörning.

När den centrala fordonsutbildningen var genomförd fördelades soldaterna på respektive arbetsplatser, där de vidareutbildades på specialfordon, såsom brandbilar, tankbilar, bogserfordon, bussar och snöslungor. Tre flygtekniker med utbildning från Arméns Motorskola utnyttjades som instruktörer.

Fram till 50-talet skedde inryckning av värnpliktiga en gång om året. Därefter delades årsklassen upp på fyra omgångar. Mellan inryckningsomgångarna bedrevs vidareutbildning på buss och lastbil med släp. Man utnyttjade då också tiden till att förbättra och komplettera utbildningsmaterialet; videoband, filmer, bilder mm.

1987 uppstod lärarbrist vid Tekniska Skolan, eftersom instruktörer inte längre ansågs kunna lämnas från kompanierna. För att tillgodose behovet av lärare/instruktörer utnyttjades därför pensionerade tekniker som varit knutna till skolan. Dessa anställdes fyra gånger per år för uppgiften.



Kapten Egon Johansson framför sitt revir.

Tekniska Skolan hade också mer utåtriktade uppgifter. Kapten Egon Johansson, chef för skolan 1986-90, svarade bl a för yrkesinformation vid länets skolor. Praoverksamhet bedrevs med elever från olika håll i landet, ofta med inkvartering vid flottiljen. Vid besöksdagar svarade man för skyltning av vägar mm. Vid ett tillfälle anordnades en utställning i Olofström av Tekniska Skolans personal.



Göte Sjöblom och Elisabeth Nilsson kontrollerar fordon.

Ewa Anbrand, som tillfördes skolan 1988, blev med sina kunskaper på datorer en verklig tillgång för verksamheten. Förutom de uppgifter hon hade för Tekniska Skolan tillverkade hon professionella overheadbilder till många befattningshavare vid flottiljen, i ökande grad allteftersom ryktet om hennes förmåga spreds.

Så småningom kom vid de centrala myndigheterna tanken att stänga Tekniska



A32 Lansen under klargöring

Skolan och lägga utbildningen av värnpliktiga mekaniker på kompanierna. Många vid F17 hade åsikten att detta skulle försämra kvalitén på utbildningen och verkade för att den skulle bibehållas centralt vid flottiljen, vilket gjorde att status quo rådde till omkring 1990, då verksamheten de facto avvecklades. Därefter utnyttjades hangar 84 för fordonsutbildning, med civila instruktörer från AMU (arbetsmarknadsutbildningen) som just avvecklats.

De senaste decennierna har det hänt en del. Fast anställda civila tekniker har övertagit de värnpliktigas roll i klargöringstjänsten. Den värnpliktige får teknisk utbildning parallellt med den rent militära och får i slutet av tjänstgöringen ett slags praktik inför sin krigsplacering som mekaniker. Värnpliktiga utnyttjas dock inte längre i fred på det gamla, kvalificerade sättet.

Nu avvecklas värnplikten och fast anställda soldater träder in på arenan. Beslut om hur dessa skall utnyttjas syns inte ha tagits ännu.

Berättat av
Egon Johansson,
Göte Sjöblom och
Gustaf Förberg.

Nedskrivet av
Sigvard Forsberg

Fälthållning vid Ronneby Flygplats



För att göra bansystemet operativt användbart krävdes hårt arbete vintertid.

Från början, då F17 sattes upp 1944, hade man ingen fast bemanning på fältarbetstroppen, som benämningen var på avdelningen. För att hålla gräsytan kortvuxen på fältytan hade man en fårehjord. Den leddes av en herde som bodde i en villa inne på flottiljområdet. Vid behov, ex vid snöfall satte man upp en tropp av flygtekniker. Chef var, vissa år, fanjunkare "Gas-Pelle". Utrustningen var en plogbil och en väghyvel med tändkulemotor. Efter att man fått bort det mesta av snön packade man resten med en snövält så att stråkytorna blev någorlunda jämna.

Fast personalstyrka

I slutet av 40-talet bildades en mera fast personalstyrka. Chef var Fte Gunnar "Matanzas" Zaar och stf chef var Fte Stig "Knekten" Håkansson (delbefattning på bilutbildningen, instruktionsverkstaden) samt materielredogörare Fte Karl-Erik "Duvan" Carlsson. Sommartid var antalet värnpliktiga mindre. Vintertid ökades

antalet med lån från kompanierna och som då fick kompletterande utbildning.

Mtrl: 3 plogbilar varav 1 som sandbil, 2 sopblåsare, 3 traktorer, 2 bandtraktorer, 1 motorvält, 2 snöslungor, 2 magnetvagnar, 2 gräsklippare, 1 väghyvel med snöslunga.

Min första bekantskap med fälthållningen var 1965 då jag tillfälligt fick hoppa in och tjänstgöra p g a att många var sjukskrivna på avdelningen och endast "Knekten" då var i tjänst.

Under icke vintertid utfördes gräsklippning av fältytorna, motorvältning för nedtryckning av grästuvor på bana 11-29 samt parallellt med bana 01-19 på en stråkyta från 01 början till i höjd med räddningsstationen. Vidare sattes nytt staket runt flottiljområdet och diverse skogsavverkning utfördes för att få hinderfrihet i banändarna. Vid renhållning av bansystemet och hangarplattorna monterades en stor dammsugare på en snöslunga m/56, efter att själva slungan monterats bort. Slungmotorn drev dammsugaren, men blev ett mycket svårmanövrerat ekipage.

Snöoväder januari 1968

Torsdagen den 12 januari 1968 väcktes jag och min familj kl 05.00 av åska och blix, -9 grader och snöstorm. På kort tid kom det ca 1 meter snö. "Knekten" hade beredskap i hemmet och på kvällen den 11 januari var det barmark, men för säkerhets skull ringde han till dåvarande meteorologen Crantz och ville ha en prognos för natten och fick beskedet att det ev skulle komma lite snö. Det skulle förmodligen inte beröra F17. Kl 01.00 ringer fljpolis Sager till "Knekten" att det börjat snöa kraftigt. Han trodde först att Sager skojade, men när han tittade ut såg han att det stämde och åkte ut till flottiljen. Vid lunchtid på torsdagen ringde kompanichefen Fogdestam hem till mig och meddelade att jag måste ta mig ut till F17, för det var katastrofläge. En terrängbil fick hämta mig vid Esso, nuvarande Statoil i Kallinge. På plats vid fälthållningen sa "Knekten" till mig att jag fick ta en snöslunga och leta mig ut till bana 01 och slunga upp ett spår på banan. Jag fyllde slungan med bränsle och mat till mig samt tog med mig ett par skidor om det skulle bli stopp ute på fältet. Jag fick börja slunga direkt utanför garaget och vidare ut på taxibanan. Taxiljusen syntes inte, så det var att chansa på att man höll rätt kurs. Väl ute på banan kunde jag hjälpligt hålla kursen tack vare att utrullningshindren var uppresta. Jag körde mot norr i full yrsnö och vid ett tillfälle kom jag lite ur kurs och var på väg ut från banan. Backade och ny kurs mot norr. Vid 23.00-tiden på kvällen avsåg "Knekten" åka ut och kontrollera hur det gick för mig och körde i rännan efter snöslungan och råkade komma in i mitt felaktiga spår. Han hade ingenstans att vända utan fick backa tillbaka in till garaget igen. Jag fortsatte och slungade snö från banan hela natten och när jag kom in till garaget på tidig morgon undrade han var jag hade varit. Först två dygn senare var snöröjningen klar och första flygplanet kunde landa.

Bromsfriktionsmätning

I mitten av 50-talet fick man det första hjälpmedlet att mäta bromsfriktionen på bansystemet. Det var en s k Tepleymeter som fästes i en bil och kördes i 30 km/tim, tvärbromsades 27 gånger efter banan och avlästes varje gång, för att sedan lämna ett genomsnittsvärde för varje tredjedel av banan.

Nästa generation mätutrustning kom i början på 70-talet och var en s k Skeeedometer. Den bogserades efter en bil som kördes i 70 km/tim. Mätresultatets medelvärde kunde avläsas på en remsa som skrevs ut på en skrivare placerad i bilen och som upptog hela utrymmet i passagerarsätet. Detta var förlagan till SAAB Friction Tester, som kom till flottiljen 1975 och som i något modifierad form även används idag. Mäthastigheten var nu 95 km/tim och all mätdata kom på en remsa direkt från en liten skrivare mellan de två framsätena.

Erbjuden tjänst på flygfältsplutonen

År 1970 blev jag erbjuden en tjänst på flygfältsplutonen och fick direkt börja med att åka till Kiruna (Kalixfors) för utbildning i vinterfälthållning. Jag och tre flygtekniker från F10 åkte från Ljungbyhed i en DC-3:a kl 07.30. Efter mellanlandningar på F3, F16 och lunch på F15 landade vi i Kiruna kl 16.00. Efter tre veckors utbildning var det dags för den långa resan hem igen med en DC-3:a.

Under den kommande sommaren blev den dåvarande betongbanan belagd med asfalt, för att ha möjlighet att halkbekämpa med Urea. Sprickbildningar i betongen gjorde att smältvatten trängde ner och kunde orsaka frostsprängning. Asfalten gav en tätare yta, där urean och smältvattnet kunde ligga kvar utan att tränga ner och skada underlaget. Urea kunde verka ner till -7 grader och smälta snö och is. Som mest kunde ureaförbrukningen vara upp till 100 ton/år. Idag blandas urean ut i vatten

innan den sprids. Den får då bättre verkan direkt och åtgången blir mindre.

Hkp 4 som snöröjare

En kall vinterkväll på 70-talet med lätt snöfall röjdes banan med hjälp av Hkp 4. Jag var i tjänst den kvällen och helikopter hade mörkerflygning. Ungefär varannan timme kom man in till F17 för att tanka och byta personal. Då kom jag på en idé och kontaktade flygledaren om han kunde fråga piloterna på helikoptern om de kunde ta ett svep över banan innan landning och med lite hög nos blåsa bort snön. Svaret blev jakande och banan var ren och fin hela kvällen med bra bromsvärde.

Focker 28 i kraftigt snöfall

En kväll med mycket kraftigt snöfall hade vi lyckats röja banan med bra bromsverkan så att Linjeflygs Focker 28 kunde landa på bana 19. Under tiden som omlastningen skedde på plattan ökade snöfallet kraftigt och det var svårt att hålla banan öppen med godtagbara bromsvärden. Starten skulle också ske på bana 19 och eftersom läget var besvärligt med snöröjningen tog jag kontakt med kaptenen på flygplanet och frågade honom om han kunde taxa precis bakom oss på banan norrut för att sedan vända och starta bana 19.

Efter att ha klargjort för flygledaren min avsikt fick jag godkänt att ta ut nästan alla fordon och körde dem i bredd på banan och med F 28 "flåsande oss i nacken" höll vi en fart av ca 30 km/tim. Vi lämnade banan i norr och flygplanet svängde runt och startade mot Stockholm. Kaptenen tackade oss via flygledaren för ett gott arbete. Alternativet hade varit att stanna kvar i Ronneby över natten.

Slutövning för värnpliktiga

Innan de värnpliktiga muckade fick de delta i en banreparationsövning efter ett fingerat bombanfall på Rinkaby flygfält liksom i en övning på en krigsbas. Där

utgjordes arbetet av utbyggnad av grupperingsplatser, byggande av flygplanplatser, fällande av skog m m. Plutonsbefälen ledde dessa övningar.



Banreparationsövning på Rinkaby flygfält

Maskinparken förnyas

Maskinparken förbättrades efterhand och där plogarna fick en bredd av 6 m och snöslungor som "slukade" 32 ton snö/min och slungade sedan ut den till ca 30 m. Gräsklipparnas klippbredd blev 4 m och där ungskog till en bredd av 7,5 m klarades av.

Ronny Hansson

Redigering: Gunnar Mossberg
Bilder: F17



Ronny Hansson började efter sin värnplikt på F17 som flygtekniker 1962. Tjänst på flygfältsplutonen från 1970 och slutade 1997 som chef med tjänstepension.

Redaktionen

En F 17-flygares sommar på havet

Våren 1956 fick F 17 sin första SAAB A 32 A Lansen, nedflugen från Linköping av kapten Hans Rehnvall. Fältflygarna och officerarna hade fått en aning om hur det var att flyga jet via SAAB A 21 R, vilket tyvärr resulterade i två totalhaverier. Navigatörerna fick några timmar i J 33 Venom på F 1, Hässlö, en trevlig erfarenhet.



Ombord på Svenska Orientlinjens MS Tavastland verkade jag som radiosignalist mm under en sommar 1957

Samtidigt som detta hände genomgick jag civilanställningsutbildning och då fanns det möjlighet att studera vissa perioder under vinterhalvåret. Man kunde få tjänstgöringstiden fördelad mellan flygning och korrespondensstudier och också få ett och annat att hända i studiesyfte, om man la manken till.

Tentor vid Ronneby läroverk

För egen del betade jag av ämne för ämne på läroverket i Ronneby. Björn Hallberg var min lärare i matematik, ett ämne som han verkligen behärskade till fullo. Dessutom var han en mycket sjökunnig seglare och han vävde även skickligt in sådana kunskaper som jag skulle få nytta av framöver.

Ett intensivt flygande och en viss framgång i studierna utöver fastställd plan gjorde att jag inför sommaren 1957, tillsammans med

semester, skulle kunna ta ut tre månaders sammanhängande ledighet. Dåtidens signalister fick också genom flygvapnets försorg civila certifikat för telegrafister ombord i fartyg genom att tentera på Televerket i Stockholm. I denna ingick sändning och mottagning av 125 morsetecken per minut, teleteknik med skriftlig och muntlig tentamen, stationskörning, taxering av telegram samt två prov i engelska. Preses härvid hette byrådirektör Malmgren.

Förstående F 17-överste

Dåvarande F 17-översten Sten Rydström var en förstående chef. Sedan han beviljat min ledighet, efter varm tillstyrkan av Hallberg, fick jag ett semestervikariat inom Svenska Orientlinjen och kunde i början av juni mönstra på MS Tavastland, ett fartyg om 5500 ton och med 28 mans besättning.



Kapten Björn Hallberg, min matematiklärare

Båten låg på redde i Domsjö utanför Örnsköldsvik och lastade trävaror. Tidigare hade ett av rederiets fartyg, MS Naboland, den 4 april 1953 i Dardanellerna kolliderat med den turkiska ubåten Dumlupinar, varvid 81 man omkommit. "Vår kapten" hade vid det tillfället varit överstyrman på Naboland, han släpptes först efter rättegångar och undersökningar, som tog nära två år i anspråk. Detta skulle säkert komma att göra resan än mera spännande för en landkrabba, som tidigare bara rest med Ångbåtsbolagets båtar mellan Visby och Nynäshamn.

Resebrev till lokaltidning

Innan påmönstring våren 1957 hade jag kontaktat den skicklige skribenten och platschefen på Sydöstran i Ronneby, redaktör Gustav Andersson, som jag kände sedan tidigare, för att fråga om tidningen var intresserad av resebrev.

- Visst, skriv fem - sex berättelser och sänd hem alla utom den sista per post, föreslog redaktören.

F 17-utbildning bra även till sjöss

I Göteborg klarerade vi så småningom ut och hade nio dygns färd till Pireus i Grekland med en fart på 15 knop.

Disciplinen ombord var lite halvmilitärisk. Kaptenen sade inte "Du" till någon annan än maskinchefen och överstyrmannen. Tredje och fjärde styrmännen var sista års elever på Sjömansskolan, och jag kunde lätt konstatera, att min utbildning på F 17 gjort mig lika snabb som de andra att använda passare och transportör eller ta bäringar från fyrar samt plotta i sjökort och handha fartygsradarn. Men navigering med hjälp av sextant och stjärnor, den celesta delen, behärskade jag tyvärr inte.

Efter Atens hamnstad, Pireus, blev det ett par vändor till Kreta och Thessaloniki, därefter genom Dardanellerna, Marmarasjön och Bosporen till Samsun i Turkiet.

Sjösjuk på stormigt hav

På Svarta Havet fick vi vår första storm, och det blev extra påfrestande, då vi "var på lätten"; en sjömansterm när ett fartyg har liten eller ingen last och därför rullar betydligt mera. Det var enda gången jag blev sjösjuk.

Varna och Burgas i Bulgarien med kommunistisk ledning blev våra nästa hamnar, innan vi åter via Souda Bay på västra Kreta satte kurs västerut genom Medelhavet mot Gibraltar.

Så fortsatte vi norrut mot Southampton i England och därefter in i den för sjöfart viktiga Kielkanalen, där vi med fem knops fart tog oss fram mellan boskap på bete på den ena sidan och stora hövolmar på den andra, och den sträckan var i sanning en upplevelse.

Gamla Östtyskland

Wismar i gamla Östtyskland var 1957 ett tufft ställe. Vid landgången hade vi där dygnet runt två vakter beväpnade med kulsprutepistoler och när man en gång per dag fick gå iland skrevs noga in tiderna för ut- och inpassering i passet.

Östtyskarna svarade inte på våra försök till samtal på då visserligen knagglig tyska. Alla kontakter med utlänningar var där förbjudet.



Iklädd flygvapnets uniform hade man 1957 kanske blivit mer accepterad i Östtyskland

Resebrev borta

Så småningom visade det sig att även på Kreta hade polisiära kontroller försvårat kommunikationerna då det hände sig att endast tre resebrev hade nått fram och publicerats i SSD.

På ett stort offentligt hus i Heraklion på Kreta satt en grön brevlåda, och där postade jag min fjärde reseberättelse. Strax efteråt meddelade mig en vänlig människa i vit rock att i byggnaden huserade Polisen, och lådan var till för anmälningar, tips mm, som medborgarna ville att myndigheterna skulle ta del av. En angivarlåda.

Att försöka få tillbaka det rundligt frankerade brevet till Ronneby i Sverige var inte till att tänka på. En vakt med bolltofflor och ett långt mausexgevär på axeln meddelade mig på ett språk som nog var grekiska uppblandad med tyska och engelska ord att mitt brev numera tillhörde den grekiska staten och skulle utredas i laga ordning. Kopieringsmöjligheter hade jag inte tillgång till.

Så det blev bara ett reportage till, skrivet mellan Helsingfors och Västerås i Mälaren, där jag mönstrade av.

Brutit mot sjöregler

Överstyrman sade då att jag skulle få högsta poäng i mitt betyg, om jag lovade att aldrig mera gå till sjöss.

På frågan varför, fick jag till svar att jag hade brutit mot flera regler inom sjöfarten. Jag hade nämligen "ritat med bläck" (kulspeppenna) i ett sjökort (ett misstag), jag hade visslat ljudligt vid besök på bryggan (förbehållet kaptenen) och slutligen som officer i Handelsflottan sagt "Du" till båtsman och "Båsen" hade fått en halv flaska likör, när han sytt mig en sjösäck. Allt detta hade förr kunnat ge mig en kölhalning menade man..

Kaptenen försökte dock trösta mig med att jag skulle få vara med, när det största fartyget någonsin, 5500 tons MS Tavastland, tog sig in i Södertälje kanal och upp genom den vackra Mälaren till Västerås (gurkstan), där jag redan hade tillbringat tre läsår vid Flygvapnets Centrala Skolor.

När vi passerade skidbacken på Björnön, Elba med en flitigt besökt sommarrestaurang och hade kurs mot djuphamnen där raggargästet Höken fanns, så kände jag mig plötsligt som hemma.

En av få piloter med sjöfartsbok

Det ekonomiska nettot av sommarens äventyr blev 2200 kronor. Den summan räckte precis till flygutbildning och ett privatflygcertifikat vid Uppsala flygklubb och inflygning på SAAB Safir på Skå-Edeby under hösten i samband med studierna vid Försvarets Läroverk i lärdomsstaden Uppsala. Men den där mycket positiva tiden där är en annan historia. Jag blev också en av de relativt få i luften som även innehade en sjöfartsbok, och det var alltid lite att yvas över.

Något mera hav blev det aldrig; det fick räcka med att se dem alla från hög höjd. Det var liksom lite mera storslaget, och så gick det mycket fortare, närmare bestämt så där trettio gånger och mer än så.

Ulf Wiberg

Redigering: Ingvar Svensson

GENOMFÖRD VERKSAMHET

C F17 helårsgenomgång 2009

Fredag förmiddag den 11 december var det åter dags att samlas i H47, först för luciafirande sedan för C F17 sammanfattande genomgång över 2009 års verksamhet samt orientering om kommande verksamhet och framtida uppgifter.



2009 års lucia med tärnor och tomtar kom från Kallingeskolan årsklass 9.

Respektive enhetschef inledde med att kort berätta om genomförd verksamhet 2009. Stf fljch öv Johan Svetoft redovisade och kommenterade därefter planerad verksamhet för 2010. Övlt Stefan Wilson från Högkvarteret följde upp med att presentera EAW, Expeditionary Air Wing. En flygspecifik bataljonsenhet där stridsflyg, transportflyg och helikoptrar samt flygplatsenhet ingår. Avslutningsvis berättade C F17, öv Mats Helgesson om planerna på den omstrukturering som förväntas ske inom Försvarsmakten.



Öv Mats Helgesson redovisade bland annat planer och tankar om Försvarsmaktens omstrukturering.

För den musikaliska inramningen svarade Hemvärnets musikkår.

I programmet ingick också utdelning av NOR, för nit och redlighet i rikets tjänst, till anställda med 30 års tjänst.

F17 kamratförening tackar för vänlig inbjudan och värdesätter mycket den högaktuella försvarsinformation som ges.

Kamratföreningens årsmöte 2010

Årsmötet den 18 mars avhandlades snabbt och elegant. Benny Hellström valdes att leda årsmötet, då vår föreningsordförande Mats Helgesson anmält förhinder.



Ett 50-tal medlemmar hade hörsammat kallelsen till det 31:a årsmötet som avhölls i F17 aula.

Det blev omval av föreningsordförande Mats Helgesson samt nyval av styrelseordförande Benny Hellström. Nyvald till styrelsen blev Bengt Andersson som fyller upp den vakans som funnits under senaste året. För övriga, vars mandattid utgått, skedde omval.



F17 kamratförenings styrelse för 2010. Fr v Stig Persson, Ulf Alderlöf, Benny Karlsson sekreterare, Leif Possung, Bengt Andersson, Bo Hagertz, Benny Hellström styrelseordförande, Allan Lindgren kassör och Rune Pettersson.

Efter årsmötet följde, i vanlig ordning, försvarsupplysning. Örlkn Mikael Lilja, som

ingått i besättningen på HMS Stockholm, hade inbjudits för att berätta om marinens insatsstyrka ME01 i Adenviken 2009. I styrkan ingick två korvetter, HMS Stockholm och Malmö samt ett stödfartyg HMS Trossö. Fartygen som hade bas i Djibouti, var ute till sjöss i 8 dagar, sedan följde avlösning och vila innan nästa patrullering. Totalt ingick cirka 150 personer i den av EU ledda svenska insatsstyrkan.

ME01 deltog i operation EU NAVFOR som hade till uppgift att avskräcka pirater mot kapningar, att ge humanitärt stöd till flyktingbåtar samt att skydda sjöfart i matprogrammet World Food och hjälpsändningar i övrigt till behövande i Afrika.

Insatser som redovisades var t ex att stoppa båtar, visitera och skapa förtroende. Men även hårdare tag förekom, som att fängsla ombordvarande pirater samt beslagta vapen, knivar och stegar. Förutom fartygskapningar fanns stora problem med smuggel- och flyktingbåtar.



Ordf Benny Hellström tackar Mikael Lilja (th) med en väl vald present efter ett mycket uppskattat, intressant och fint föredrag.

SMKR representantskapsmöte 2010

Den 12-14 april avhölls det vartannat år återkommande SMKR representantskapsmöte ombord på M/S Romantika till Riga. För vår förening deltog Benny Hellström. Mötet inleddes med att generallöjtnant Jan Salestrand, HKV, gav information om aktuella försvarsfrågor.

Därefter genomfördes de formella mötesförhandlingarna. Christer Olofsson kvarstår som ordförande och styrelsens sex ledamöter gavs förnyat förtroende.



Genlt Jan Salestrand HKV (th) informerade om det svenska militära försvaret men svarade också på frågor om kamratföreningsrörelsen som bl a SMKR ordförande Christer Olofsson framförde.

Representantskapet är kamratföreningarnas högsta ledning. Till huvudorganisationen är ett åttiotal lokala föreningar anslutna, med totalt ca 35000 medlemmar.



Vid bordet ses (fr h) hedersordförandena Leif Törnquist och Sune Birke samt ordförande Christer Olofsson, (tv) styrelseledamot Tom Olson.

Mötet gav också möjlighet att diskutera olika stöd-/samarbetsformer. Den av HKV anmälda utredningen i ärendet har ännu inte kommit igång. FM Log har uppdraget att, via konsult, genomföra den. Tidsplaner för detta angavs dock inte.

SMKR arbetar med att ta fram förmånliga avtal, med olika företag, om tjänster och varor som ansluten förening/medlem kan nyttja. Se www.smkr.se



*På plats i Riga väntade en sightseeingtur med buss.
Text och foto: Benny Hellström*

Besök vid KBV, kustbevakningen

Tisdag eftermiddag den 27 april hade vi nöjet att besöka KBV, kustbevakningen i Karlskrona. Stabschefen Sven Bergqvist mötte upp på kajen för att hälsa välkommen samt visa och berätta om de miljöskyddsfartyg och övervakningsfartyg som låg vid kaj.



Miljöskyddsfartyg 048 genomför här en säkerhetsövning i sanering av kemiska medel, vilket sker i samverkan med kommunens räddningstjänst.

Regionledning Syd huvudkontor samt stab och ledningscentral finns på Stumholmen, där besöket fortsatte med information om organisation och uppgifter.

Ett renare hav, minskad brottslighet, gränskontroll och ett hållbart framtida fiske är viktiga målsättningar, även uppdragsverksamhet som dykeri, bogsering och vattenprovtagning redovisades.

Samordning av det civila samhällets behov av information liksom internationell samverkan är ytterligare exempel på uppgifter.



Stabschefen Sven Bergqvist (th) berättar här om de fartyg som ligger vid kaj samt om den saneringsutrustning som finns tillgänglig i land.



I ledningscentralen presenteras uppdrag och aktuellt läge. Vakhavande befäl finns alltid på plats och leder den minutoperativa tjänsten.

KBV förfogar totalt över 22 övervakningsfartyg, 12 miljöskyddsfartyg och 2 kombinationsfartyg. Det bör också nämnas att ett, i Rumänien, nybyggt kombinationsfartyg, 003, är under leverans och kommer till Karlskrona i juni.

Även ett antal flygplan ingår, varav Dash-8 Q-300 är ett supermodernt havsövervakningsflygplan.

F17 kamratförening tackar stabschef och medarbetare för ett mycket väl genomfört och informativt studiebesök.

Text, där inte annat angivits: Herbert Lindblom

Foto: F17 och Herbert Lindblom

F17 fotoarkiv efterlyser bilder !!!

Arkivet innehåller endast ett fåtal foton från flottiljens begynnelse fram till 1954.

Förklaring och orsak därtill är att flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld uppmanade flottiljcheferna att enbart blicka framåt, inga bilder skulle sparas.

Fotoarkivet vädjar nu till tidigare F17 anställda som har bilder i privata album, från tiden 1944-54, om lån för kopiering till arkivet.

Kamratföreningen deltar i arkivarbetet, bl a med att identifiera bilder och lägga upp arkivet. Kontakta Herman Pålsson som svarar på frågor och förklarar. Tel: 0457-24272 E-post: herman.palsson@hotmail.com

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

Lördag-söndag 12-13 juni 2010

*Bussresa till Linköping
Flygvapenmuseums återinvigning
FV huvudflygdag*

Resan är samordnad med SFF, Blekinge. Inbjudan är utsänd till medlemmarna i samband med kallelsen till årsmötet. Tid för anmälan utgick den 24 april. I inbjudan var dock inte avgångstider mm klart. Här följer tidtabell för uppresan.

Karlskrona, Bergåsa station	05.45
Ronneby resecentrum	06.15
Kallinge, ÖoB Sörby	06.25
E22, Pukavik	07.00
Vetlanda, rast och fika	09.15
Linköping Scandic, lunch	12.00
FV museum, från hotellet	13.00

Medtag eget fika för uppresan.

Upplysningar: Bo Hagertz 0457-21689

Se även www.flygvapenmuseum.se
respektive www.forsvarsmakten.se

personal skall beredas plats och kunna delta i rubricerad föreningsträff.

Efter informationen kommer en enklare måltid att serveras på Bredåkrämässen.

Slutlig inbjudan planeras utsändas till medlemmarna under augusti månad 2010.

Flyguppvisningar 2010

I preliminärt program, utom Malmslätt 13 juni, nedan deltar F17 med JAS 39C. Sök på Google för mer info.

30 maj	Västerås	Roll Out
6 juni	Skrydstrup	RDAF airshow
11-13 juni	Berlin	Berlin airshow
13 juni	Malmslätt	Flyget 100 år
20 juni	Hultsfred	Flygdag
24 juli	Karlshamn	Östersjöfestival
13 aug	Karlskrona	Salet
14 aug	Karlskrona	Marinens dag
20 aug	F17	Garnisonsfest
29 aug	Ängelholm	SAS, 50 år
5 sept	Ljungbyhed	Flygdag
1 okt	Bulltofta	F10, 70 år.

Någon dag under oktober månad 2010

*Föreningsträff med information om
riksdagens försvarsutskott.*

Riksdagsledamoten Peter Jeppsson (S) kommer till F17 och informerar om arbetet i försvarsutskottet. Han kommer även att beskriva läget i aktuella försvarsfrågor.

Informationen kommer att ske någon dag, som ännu inte bestämts, under oktober månad 2010. Avsikten är också att F17

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen