Bredåkrabladet

Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2006

Flygräddning
F 17 musikkår
Idrott på flottiljen
Flygtrafikledning del 2
Att flyga T-18
Hundnatten

B R E D Å K R A B L A D E T

Medlemsblad för F 17 Kamratförening

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

Ansvarig utgivare
Styrelseordföranden

Redaktionskommitté

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

Teknisk rådgivning
Ewa Anbrand

Grafisk produktion
Ulf Wiberg
Ewa Anbrand
Gösta Bolander

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida
www.f17kamratforening.se

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

Omslagsbilden visar helikopter, Hkp 4 under vinschning

Bli medlem i F 17 kamratförening

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

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

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

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

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

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

Vi vill samtidigt skicka en påminnelse till dig som är medlem men ännu inte betalt årsavgiften för 2006. Enligt våra stadgar anses du ha gått ur föreningen om inte avgiften inkommit senast december månad.

F 17 KAMRATFÖRENING

Styrelseordförande och ansvarig utgivare Herbert Lindblom

Det gläder oss mycket att vår föreningstidning *Bredåkrabladet* fått ett mycket positivt gensvar. Att vi fyller ett tomrum kommer från många håll. Att kunna berätta och sprida kunskap om såväl historia som nutid är viktigt för oss. Tidningen ger utmärkta möjligheter att knyta ihop generationer och tidsepoker i F17 verksamhet alltsedan flottiljen sattes upp 1944.

Någon kanske frågar sig, vad det blivit av F17:s fina förbandsmuseum sedan ödeläggelsen vid matsalsbranden 2002. Museiföremålen kom oskadda ur förödelsen och förvarades inledningsvis i F17 garagebyggnad men finns sedan 2005 i mobförråd vid Hagshultsbasen.

Försvarsbeslutet 2004 innebar en kraftig utökning av verksamheterna vid F17 och Ronneby Garnison med åtföljande beslut om nybyggnad för vissa funktioner/ verksamheter. De äldre lokaler som ansågs bli "överskott" och därmed kunna inrymma museet måste tas i anspråk för uppgifter i förbandsproduktionen under en övergångstid fram till 2008. Någon nybyggnad för F 17 förbandsmuseum är inte aktuell.

Naturligtvis försöker flottiljen ha framförhållning även i detta ärende och vissa alternativ har funnits och studerats.
Den lokalisering som i dag diskuteras är kasern 8, vid flottiljvakten. Ny räddningsstation skall byggas på fältet, vilket då friställer den gamla beredskapskasernen.

Kamratföreningens museigrupp väntar med spänning på beskedet att få börja bygga det nya F17 förbandsmuseum.

Det bör nämnas att statsmakterna gör en översyn av museiverksamheter som har försvarsintresse. En utredning "Försvar i förvar" är genomförd och yttrande från förband och myndigheter har inkommit. Det finns för närvarande 63 museer, utöver de centrala som har inriktningen att visa det kalla kriget i olika delar av Sverige.

Bland annat klarläggs förbandsmuseernas roll, vilket är viktigast för kulturarvet och vad får det kosta. Under våren 2007 väntas direktiv komma om hur Försvarsmakten skall sköta sin framtida museiverksamhet.

Av Herbert Lindblom

Året 2006 är snart till ända. F 17 kamratförening framför ett stort tack till F 17 och Ronneby Garnison för hjälp och stöd vi fått under året i att genomföra vår verksamhet.

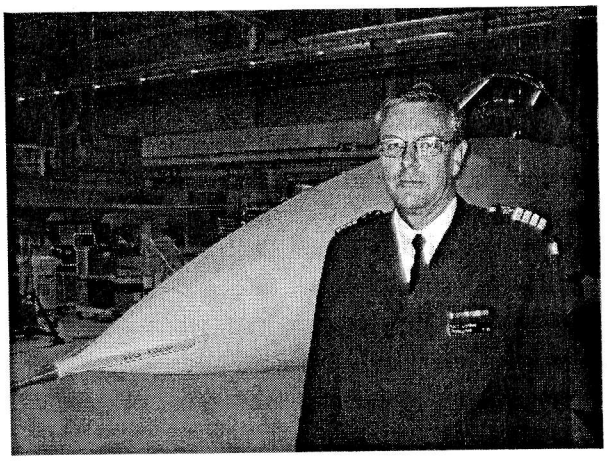
Styrelsen vill också tacka föreningsmedlemmar och funktionärer för det arbete och engagemang som lagts ned för kamratföreningens bästa.

Vi önskar Er alla

God Jul och Gott Nytt År

Styrelsen

F 17 Ronneby Garnison



Det händer mycket på F 17 i år och prognosen är att det inte blir mindre nästa år!
Flygvapnet har ett stort behov av att öva tillsammans med andra länders flygstridskrafter om vi skall kunna leva upp till den kvalitet som efterfrågas. Flygvapeninspektören har därför fört diskussioner med USA om att få delta i en av USAF avancerade flygövningar. Så blev det och i juli åkte det tillfälligt sammansatta förbandet iväg till ALASKA för att delta i övningen Coop Cope Thunder, totalt ca 80 personer + 7 JAS 39 C/D. Flygningen gick via Skottland, Island, Grönland och Kanada till Alaska.
F 17 deltog med såväl tekniker, förare, logistiker och sambandspersonal som med ställföreträdande kontingentchef. Överfarterna gick bra och övningen gick ännu bättre än någon kunnat våga hoppas. Mycket och välförtjänt beröm har de fått!

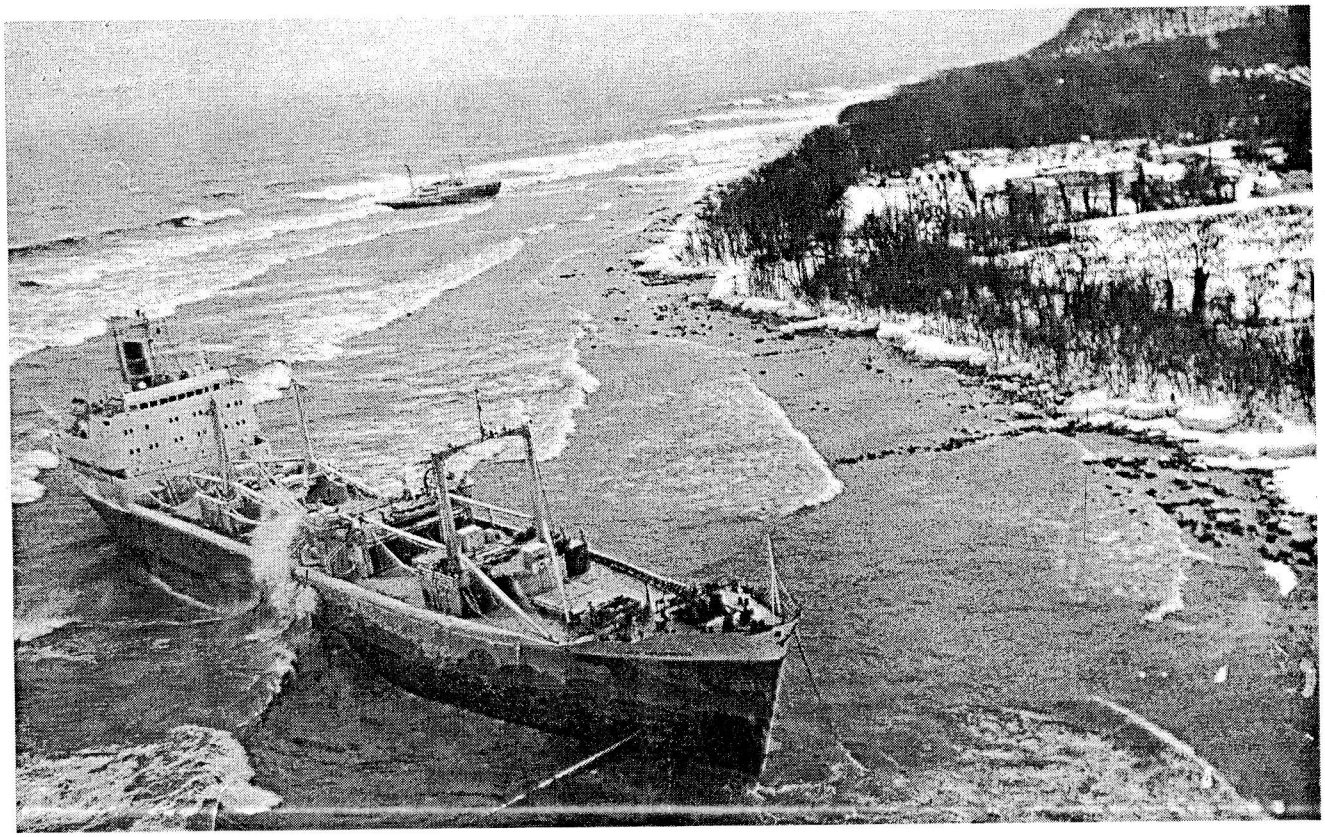
Under sommaren har det också byggts på fältområdet. Breddad taxibana, ny länk, bullervall vid ramp 3, mm. Utvecklingen av garnisonen går enligt plan. Projekteringen av byggnad för Flygplatsenheten, Helikopterskvadronen och ny säkerhetsmaterielverkstad pågår. Nya plattor för helikoptrar och incidentberedskaps- och transportflygplan ingår också bland annat i projekteringen.

Vid F 17 utbildas ett flygplatsförband som skall ingå i den nordiska stridsgruppen. Förbandet skall bestå av nära 300 personer. Bland annat kommer ca 140 av dagens värnpliktiga att anställas vid F 17 i januari för att ingå i förbandet. Det trodde vi väl aldrig! Anställda soldater! De skall erbjudas logementsstandard inom F 17 och gå till arbetet varje dag precis som alla vi andra! Nu pågår det ett intensivt arbete med att planera för deras vidareutbildning så att de kan allt som behövs den 1 januari 2008 när de påbörjar sin 10 dagars beredskap tillsammans med övriga i flygplatsförbandet, FE 01.

F 17 har även ansvaret för att utveckla spaningsförmågan i JAS 39 divisionerna. Spaningskapseln är äntligen på väg och fototolkar skall utbildas, precis som när vi hade S 37 Viggen.

Slutligen vill jag meddela att planeringen för ett förbandsmuseum pågår. Byggnad 08, just innanför vakten till höger, är fortfarande vårt bästa alternativ. Här finns goda utrymmen. Arbetet kommer att ske i nära samverkan med Kamratföreningen vid F 17.

Hälsningar från
Lars Lundell
garnisonschef



Helikoptern och F17

På våren år 1966 kom den första räddningshelikoptern till Kungl. Blekinge flygflottilj i Kallinge, avsevärt försenad enligt den ursprungliga tidsplanen. Nu började en fantastisk tid, säger veteranen och f d divisionschefen Lars Blomberg, Ronneby !

Vi hade som de första förarna fått vår utbildning än här och än där, men så mycket var klart, att vi med vår omfattande flygerfarenhet var väl förberedda för den nya tiden med lägre farter och roterande vingar i stället för som tidigare fasta. Att jag sökte över från det tufft operativa med bl a T 18 B, A 21 R Pembroke TP 83 och A 32 Lansen till för den delen en minst sagt lika krävande flygverksamhet som räddningen då var, har jag aldrig ångrat! Inget kan väl ge en större tillfredsställelse än att få ge skadade och nödställda en hjälpande hand, och med detta lyckades vi verkligen, och jag har ett mycket gott samvete.

Sk16 och Tp 83

Under perioden 1950-66 hade det funnits en viss form för att bistå haverister och det var med Sk 16 och senare Tp 83 utrustade med fällningsanordning för livbåtspacke. Tanken var god, men resultatet förmodligen rätt klent. Någon beredskap för denna "FRÄD-tjänst" förekom inte.
F 17 fick alltså sin första hkp 4 våren 1966, nummer två kom på hösten och nummer tre först 1972.

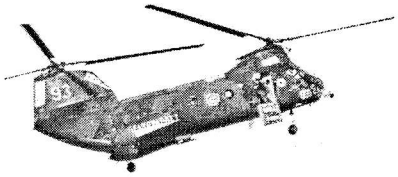
FRÄD-uppgiften med hkp övertogs sommaren 1966. År 1967 utrustades vår första hkp med Decca Mk 8, och samma år tillfördes också organisationen värnpliktiga ytbärgare. Under 1970 infördes dygnsberedskap. Sommaren 1975 levererades den första hkp 4 A med ny nav- och spaningsutrustning. Under tio år hade man då utan radar genomfört fria molngenomgångar och vattenkontakter till hovring under alla väderförhållanden vid uppdrag såväl under mörker som dager, och det var ofta krävande.

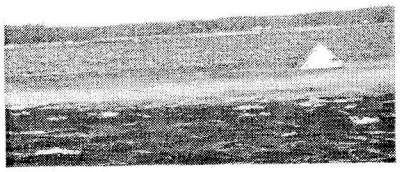
Ny organisation.

Trots under tiden vissa motsättningar i hkpfrågan mellan Marinen och Flygvapnet, vilka emellertid löstes mycket tack vare flyggeneralen Bert Stenfeldts, en gång fältflygare på F 17, mycket kloka tänkande, genomfördes dock en ny försöksverksamhet med gott resultat. 1983 fastställdes en ny organisation som innebar en division med 18 förare, 9 navigatörer, 12 mekaniker och 10 ytbärgare. Den riktigt moderna och slagkraftiga styrkan började att ta form.

Snöstorm.

Uppdragen var många och skiftande. Vissa minns man bättre, andra sjunker undan. Ett speciellt tillfälle var nyårsnatten 1978-79. Det var snöstorm med upp till orkanvindar i byarna. Vi skulle leverera livsviktig medicin till en patient som bodde på Linderödsåsen. Vägarna var ofarbara och på Hanö blåste det 36 sekundmeter. Med hjälp av Polisen med strålkastare och ett par bilar kunde vi landa och få fram medicinen efter ett kort stopp på en åker utanför Hörby på sydsidan om åsen.. Nu fick vi meddelande att man hört kraftig rysk radiotrafik i området i närheten utan att egentligen veta orsaken.





Orkan i byarna.

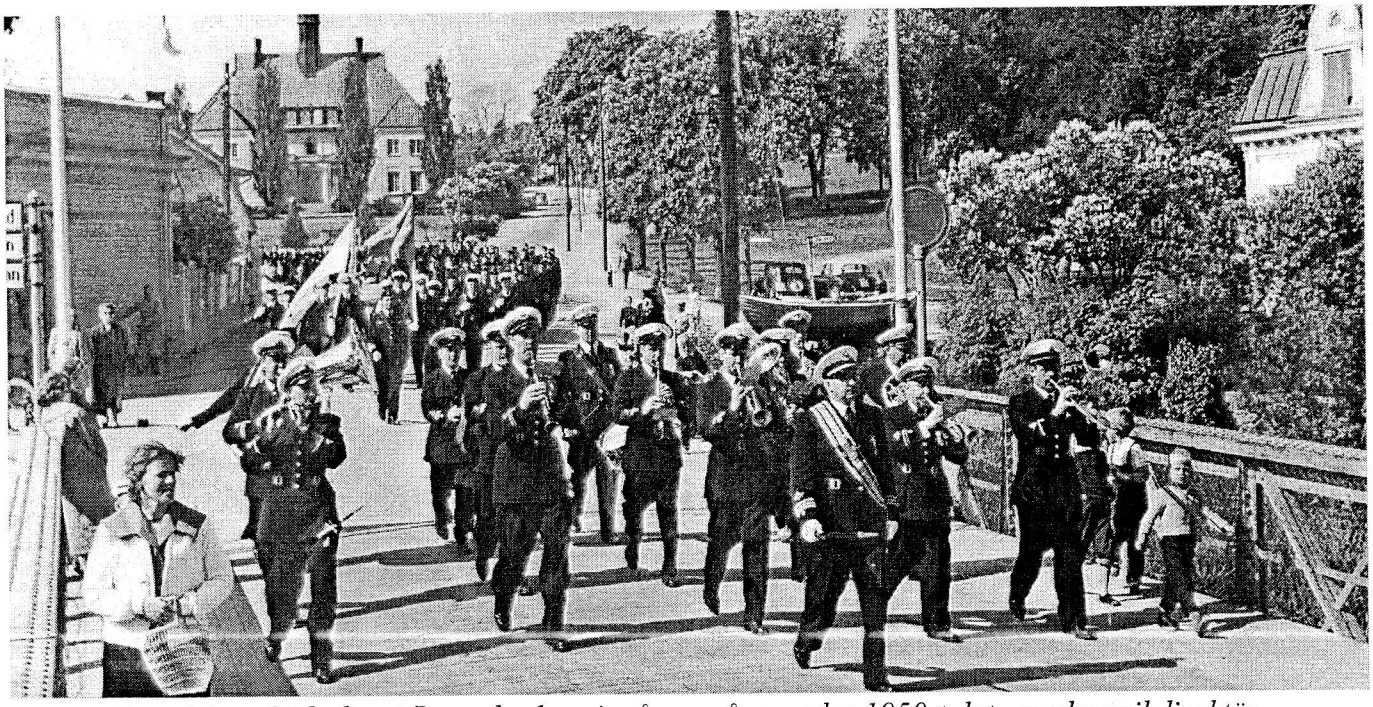
Vi gick mot Stenshuvud och larmade ytterligare en helikopter från F 17 med veteranen Herman Påhlsson som befälhavare. Det visade sig vara tre ryska fartyg i sjönöd och av dessa hade två inte lyckats att hålla emot den mycket kraftiga vinden och sjögången från ost, nu 30-36 meter utan helt enkelt av kraftiga brottsjöar gått på land i norra Österlen..

Under den natten bärgade våra två maskiner 50-60 nödställda, vilka vi flög till en fruktodling inne på kusten. Jo, det har blivit en del utmärkelser för våra besättningar under åren såväl svenska som ryska och tyska där vi varit med och räddat liv och även ett par medaljer. När det sedan blev tid för mig att lämna divisionen som pensionär hade jag bokfört cirka 8000 timmar i luften på ett 30-tal typer men även åtta helikoptrar och tre segelflygplan. En fantastisk tid och ett fantastiskt jobb, menar Lars Blomberg, kapten, långvägare, f d mekaniker m m inom Flygvapnet och en gång bondpojke i Södermanland.

Något lite är jag väl betänksam om Försvarets planer på den framtida militära verksamheten med helikoptrar, men jag vet samtidigt att det är unga, kloka människor som handhar problemen, och bara har att verkställa de beslut som våra politiker tar. Men om dessa och deras relevans i tiden tvistar förstås de lärde, men det är en annan historia och inget att kommentera för en gammal pensionär, som så till sägandes har gjort sitt. Men intressant och givande var det den tid jag hade förmånen att få vara en i gänget och jag skulle nog välja samma yrke i mitt nästa liv !

Av Lars Blomberg berättat för Ulf Wiberg.
Foto: F17 och Lars Blomberg

F17 Musikkår 1944 - 1957



Parad över Söderbro i Ronneby 1 maj någon gång under 1950-talet, med musikdirektör Ellström i spetsen.

Ingen vet hur gamla traditionerna är och hur länge den militära musiken egentligen har förekommit, men så mycket är klart, att hornblåsare och trumslagare har funnits under ytterst lång tid och att dessa inte bara haft en mycket underhållande och sporrande uppgift, utan även använts för olika signaler och ordergivning under strid. Gamla militärer minns t ex med stolthet revelj, flaggsignalen, tapto, tystnad och en hel del stridssignaler som eld, eld upphör, troppning, formering till tåg m m.

Bengt musikeleven.

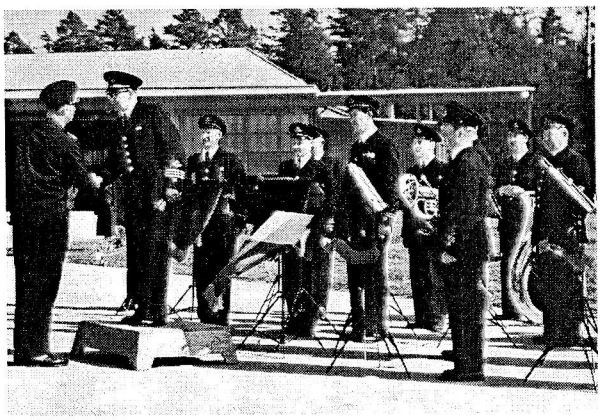
En av dem som var med nästan från början när det gäller musikkåren vid Kungl. Blekinge Flygflottilj är den numera pensionerade Maestron och f d musik-eleven Bengt Fridfors, välkänd inom musiklivet i länet. I samband med att F17 etablerades just i krigsslutet kom också musikkåren till 1944. Chef blev Carl Gustaf Ellström, en begåvad s k långvägare som fick löjtnants grad. Kåren skulle bestå av tjugotalet medlemmar. -Jag själv kom in i bilden 1950 och utbildades så småningom på klarinett, saxofon med horn och trumma som obligatorium, berättare Bengt. Långt senare och på Musikhögskolan fick jag spela fagott, ett annat fantastiskt instrument, och ett av de tre som anses ligga den mänskliga rösten som närmast

Sveriges Riksdag beslöt i mitten på 1950-talet, att minska i landet aktiva musikkårer från 44 till 25 och F17:s så populära upphörde att existera med en avskedskonsert i Ronneby Rådhuspark den 7 april 1957, med över ett tusen åhörare.

Fin musik.

F17:s kår var en fantastisk grupp, liten men med en entusiastisk , trevlig och om-tyckt chef. Man fick en ständig utbildning och fick tuta med i gruppen kanske redan från den första månaden av utbildning, minns Fridfors. Noterna, hieroglyferna, de som så många, även stora kompositörer fruktar och aldrig kunde, lärde man sig, de liksom växte in så småningom och de har jag aldrig funnit som något problem, trots att man är en enkel trädgårdsmästarson från Kuggboda-halvön.

Tidigt började jag spela dragspel o var mycket intresserad av musik, det liksom fanns inom mig. Far spelade olika instrument och min mor sjöng i kör, berättar Bengt nu efter ett helt liv som militär och civil musiker och lärare.
Visst var man springpojke i början med notställ, papper och instrument, men man blev tidigt en man i gänget, konstigt nog. Det första man fick träna på var de olika signalerna men också att slå på marschstrumma. Sedan kom så småningom de övriga instrumenten, Ett härligt liv i musiken har jag i alla fall haft och jag gläder mig varje dag åt att barn och barnbarn har fått detta musikintresse, och, kanske en viss begåvning i sina gener? Min dotter Lotta är för övrigt inte bara musiker och dirigent utan snart färdig läkare, något som skulle ha varit otänkbart för en musikkanin som jag på -50 och -60-talen.

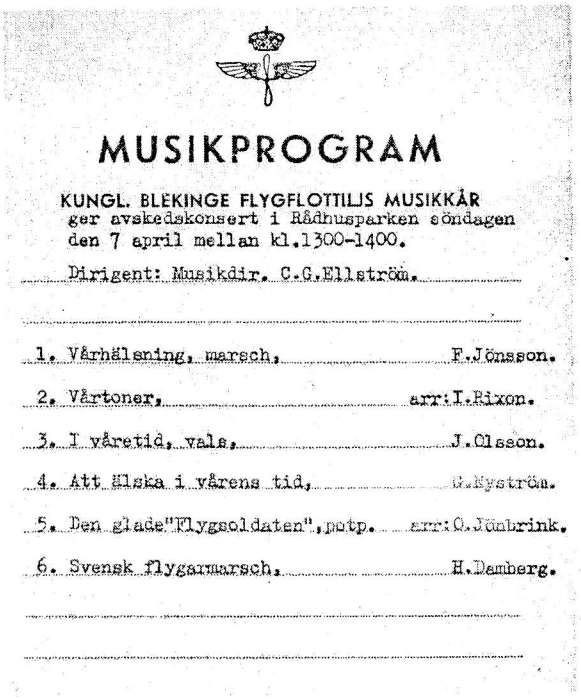


Konsert på F17, chefen överste Rydström avtackar musikdirektör C G Ellström och den populära orkestern

Lång lärotid.
Kommer ihåg att en gång under min volontärstid att det skulle det blåsas till strid. F 17 skulle anfallas av I 11 i Växjö och jag kallades med stridshorn att blåsa de olika signalerna. Historia kan man tycka, men ändå var man så engagerad och ville göra sitt bästa, det var både intressant och roligt, att liksom få stå i första ledet !
Vi fick trots allt en bra utbildning inom musiken, dels på F 17 och sedan inom Marinmusiken. När det gällde den högre utbildningen gick vi periodvis på Musikhögskolan i Malmö, vissa mera allmänbildande ämnen fick vi åka till Stockholm och tentera av.
Vår chef Ellström skrev en marsch som han tillägnade översten och flottiljchefen Torsten Rapp, senare överbefälhavare. Därefter komponerade musikdirektören Åke Dohlin senare en F 17 marsch och själv har jag skrivit en marsch som heter Friskt humör, minns Bengt.
Detta skedde på 1970-talet och för den dåvarande Kallinge Musikkår.

Vägen var lång.
Vägen till fullvärdig militärmusiker var dock lång, men på intet sätt negativ, menar Bengt. Först var man elev i två år innan man blev volontär. Därefter tre år ytterligare till graden furir. Ofta var det så att man fick graden men inte staten, och det gjorde att det fanns underofficerare som låg kvar på staten som furir, med vad detta negativt kunde innebära lönemässigt.
Nej, hade vi inte haft dansmusiken på vår fritid, så hade det nog inte gått så bra att klara sig ekonomiskt. En musikfanjunkare som hette Jörninge hade en populär dans-orkester och även jag själv hade under en period eget dansband. F 17 musikkår bestod ju inalles av 20 man och hade en god standard, men Marinens kår var ju något helt annat plus att vi var 25 man och hade betydligt större resurser och tyngd än F17:s kår.

Stolt morfar.
Det var i hög grad ett fint och kunnigt gäng och där trivdes jag bra. När jag gick över till det civila livet var jag musik-fanjunkare. Nu efter ett halvsekel inom musiken lyssnar jag helst på mina barn och barnbarns musikaliska prestationer, är en stolt och tacksam morfar, för dem alla och för vad musiken har givit en enkel men muskintresserad 15-årig kille från Blekinges utmarker. Men det var på F1 efterkrigsåret 1950 det senare så framgångsrika musiklivet började !



MUSIKPROGRAM

KUNGL. BLEKINGE FLYGFLOTTILJS MUSIKKÅR
ger avskedskonsert i Rådhusparken söndagen
den 7 april mellan kl.1300-1400.

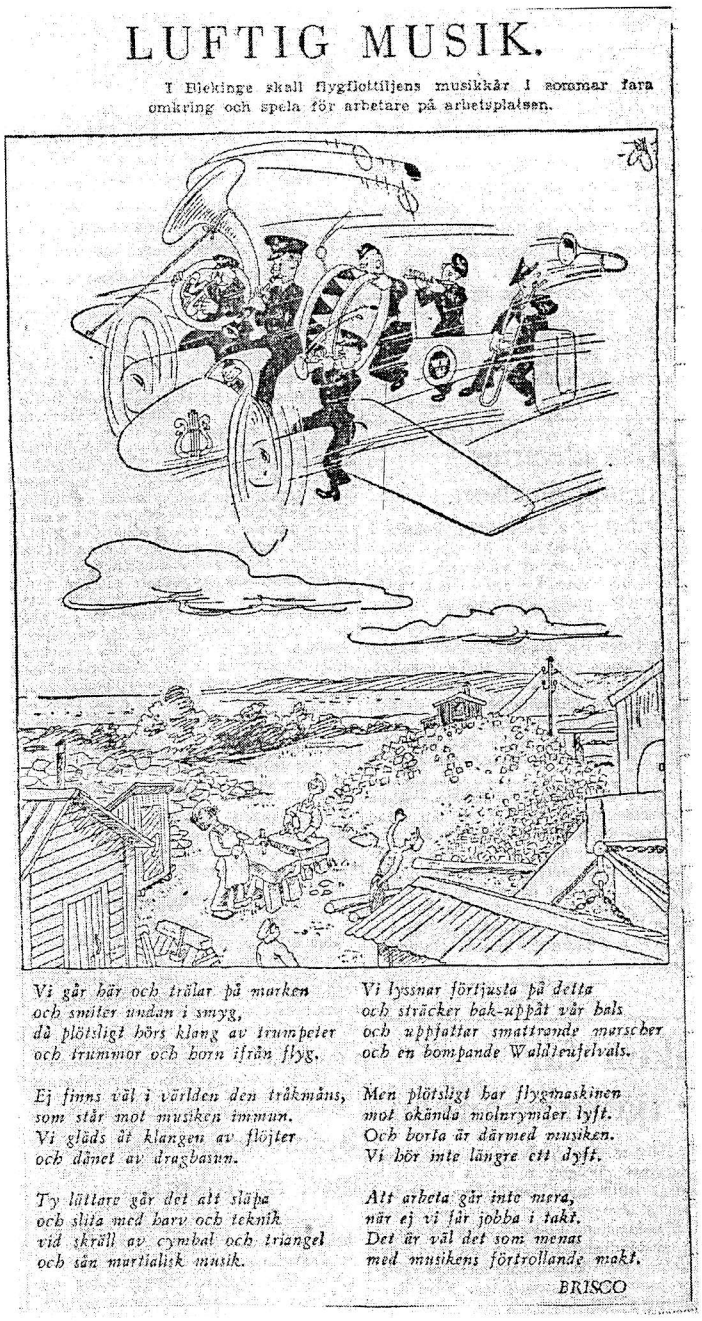
Dirigent: Musikdir. C.G.Ellström.

1. Vårhälsning, marsch. F.Jönsson.
2. Vårtoner, arr:I.Rixon.
3. I våretid, vals, J.Olsson.
4. Att älska i vårens tid, G.Nyström.
5. Den glade"Flygsoldaten",potp. arr:O.Jönbrink.
6. Svensk flygarmarsch, H.Damberg.

Avskedskonsert 1957

Fina musiker.

Men, vem av oss som var musikintresserad och god lyssnare när F 17:s musikkår hade sina populära konserter i parken framför mässen, i matsalen eller på stan, kommer inte ihåg dirigenten Ellström, valthornisten Hägglöf, trumpetaren Jönbrink, jazzmusikern Jörninge eller Flöjt-Johan, alla så fina och kunniga hantverkare inom sitt udda militäryrke. Men då har vi inte nämnt den kanske mest begåvade, Bengt Fridfors själv, fast han är blygsam angående sina faktiska insatser i Blekinges musikliv. Musikhistorien visar emellertid något helt annat !



LUFTIG MUSIK.

I Blekinge skall flygflottiljens musikkår i sommar fara omkring och spela för arbetare på arbetsplatsen.

Vi går här och trälar på marken
och smiter undan i smyg,
då plötsligt hörs klang av trumpeter
och trummor och horn ifrån flyg.

Ej finns väl i världen den tråkmåns,
som står mot musiken immun.
Vi gläds åt klangen av flöjter
och dånet av dragbasun.

Ty lättare går det att släpa
och slita med harv och teknik
vid skräll av cymbal och triangel
och sån martialisk musik.

Vi lyssnar förtjusta på detta
och sträcker bak-uppåt vår hals
och uppfattar smattrande marscher
och en bompande Waldteufelvals.

Men plötsligt har flygmaskinen
mot okända molnrymder lyft.
Och borta är därmed musiken.
Vi hör inte längre ett dyft.

Att arbeta går inte mera,
när ej vi får jobba i takt.
Det är väl det som menas
med musikens förtrollande makt.

BRISCO

Urklipp ur tidning söndagen den 11 maj 1947.

Berättat för en samtida på F 17 (53-62) Ulf Wiberg. Bilder via Bengt Fridfors

F 17-notiser

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

JAS 39 startar från Örland

SWARAP JAS 39 i Norge

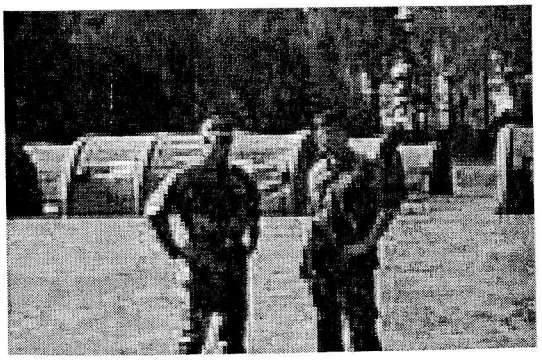
Delar av snabbinsatsförbandet har deltagit i den multinationella flygövningen **Nordic Air Meet 06** i Norge. Förutom Norge (med F-16) och Sverige deltog Schweiz (med F-18). Basering var på flygbas Örland, strax utanför Trondheim. Övningen pågick i två veckor och den svenska kontingenten bestod av 83 personer.

RTC – reinforced tent camp

Många Ronneby/Kallinge-bor som under början av hösten haft vägarna förbi flottiljen har säkert frågat sig vad som händer vid före detta stråk 11/29.

I stabstältet finns lägerkommendant, kvartermästare och tpc

Det är 1. och 2. insatskompanierna som övat på att bo, leva och tjänstgöra i en camp som skall efterlikna den camp som insatsstyrkan upprättar vid en internationell insats.



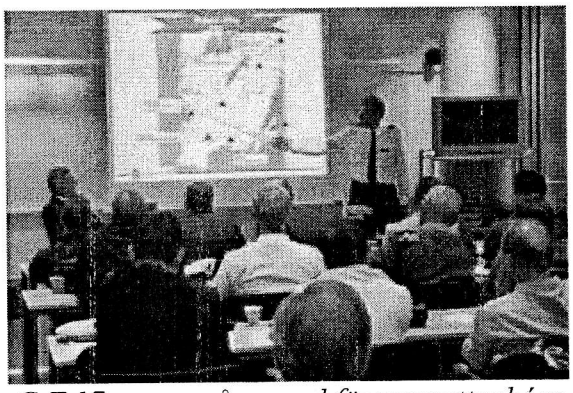
Övlt Christer Erixon och övlt Niclas Karlsson, chef resp stf chef Flygplatsenhet 01 (FR01) besöker campen.

Samråd inför miljöprövning

Under september genomfördes ett samrådsmöte angående miljöprövning av helikopterverksamhet på F 17. Det kommer att bli en väsentlig utökning av helikopterflygverksamheten inom en snar framtid. Bra bilder av bl a flygvägar finns på F 17 hemsida.

Försvarsattachébesök

I Sverige finns 45 försvarsattachéer från främmande länder. Dessa inbjuds till besök på olika förband varje år. Avsikten med besöken är erfarenhets- och informationsutbyten mellan länderna.



C F 17 genomgång med försvarsattachéer

I slutet av augusti besöktes F17 av attachéer från 27 länder med fullspäckat program från morgon till kväll.

DM-vinnare 1951. Bakre raden fr v: Gunnar Almkvist, Alf Karlsson, Axel Woxblom, Sven Hallgren, Sten Pettersson, Göte Månsson. Fr raden: Nils-Otto Olsson, Åke Fryxell, Tage Karlsson, Östen Johansson, Acke Dahlman. Ej på bild: Sigge Lövgren, Per-Åke Thuné.

"Gör denna bygd till Din egen"

I en intervju i tidningen FLYG 1946 beskriver redaktören den så kallade F 17-andan. Flottiljchefen Torsten Rapp nämns som en gladlynt och jovialisk herre som utöver sitt militära uppdrag även vill se att flottiljen blir förankrad i bygden. Han sade vid ett tillfälle att "vi börjar få tid över att göra oss bekanta med Blekinge, vår egen bygd. Ja, jag säger vår egen bygd, ty det är vad vi försöker göra den till, och jag tror att det har, eller i varje fall kommer att lyckas. Vi har från första stund mottagits med vänlighet och intresse här och vi försöker återgälda det på det sätt vi kan".

Ett sätt att skapa kontakt med det civila samhället var på det idrottsliga planet. F 17 idrottsförening, som bildades under ledning av bland andra flottiljadjutanten, kapten Harry Ek, bedrev ett omfattande samarbete med Skogsvandrarna och IFK Ronneby inom orienteringssporten.

En annan idrottsgren som mötte stort intresse var ishockeyn. En av drivkrafterna här var furiren Per-Åke Thuné, som, tillsammans med många andra, var aktiv vid byggandet av Blekinges första ishockeyrink. Den var belägen på den nuvarande värnpliktsparkeringen utanför flottiljvakten. Rinken skilde sig avsevärt från nuvarande ishallar. Sargen var målad med brun kuprinol vilket medförde att isen blev ganska mörk. Långsidorna var endast 25 cm höga medan däremot kortsidorna hade regementsenlig höjd. Belysningen bestod av 15 stycken lampor på 6-7 meters

höjd varför ljuset inte var det allra bästa. När F 8 ishockeylag gästade F17 för en match i flygvapenmästerskapet frågade stockholmarna om det fanns pannlampor att låna.
Rinken sköttes av några intresserade underbefäl som spolade på nätterna och som dessutom ofta fick lite ledigt på dagtid när temperaturen var lämplig. Spolutrustning lånades av flottiljpoliserna. Dessa var inte alltid så glada när de fick läckande brandslangar i retur.
Den första ishockeymatchen spelades mot Tingsryd den 28/2 1947. Tingsryd vann med 5-2. F17 IF blev blekinges första distriktsmästare 1951. 1955 vanns även det första DM-et för juniorer.
Matcherna på isrinken samlade många åskådare. Det sattes till och med in extrabussar när det var hemmamatch.
Medlemmar ur F17 IF var drivande när Blekinge Ishockeyförbund bildades och under de första åren sköttes förbundets verksamhet av personer från föreningen.
1950 byggdes en handbollsplan i hangar 82. Där spelades alla matcher i Ronneby-serien som, förutom F17 IF, bestod av lag från Ronneby och Kallinge.
En annan idrottsgren som var populär var boxning. Det ordnades boxningsgalor där föreningen representerades i de flesta viktklasserna. Galorna, som anordnades i matsalen där en boxningsring monterades, var mycket uppskattade och samlade stor publik.
F 17 Skytteförening, som senare blev Kallinge/F 17 Skytteförening, är ett annat exempel på det idrottsliga samarbetet mellan flottiljen och det civila samhället.
När golfsporten introducerades i Ronneby var flera av de drivande personal ur flottiljen och på flottiljen anlades ett antal träningsplatser.
Som synes är det mycket som bidragit till att Torsten Rapps förhoppning och målsättning att flottiljen skulle bli en del av bygden har förverkligats. F 17-andan har drivits av många flottiljchefer och anställda och Ronnebyborna känner F17 som sin egen flottilj

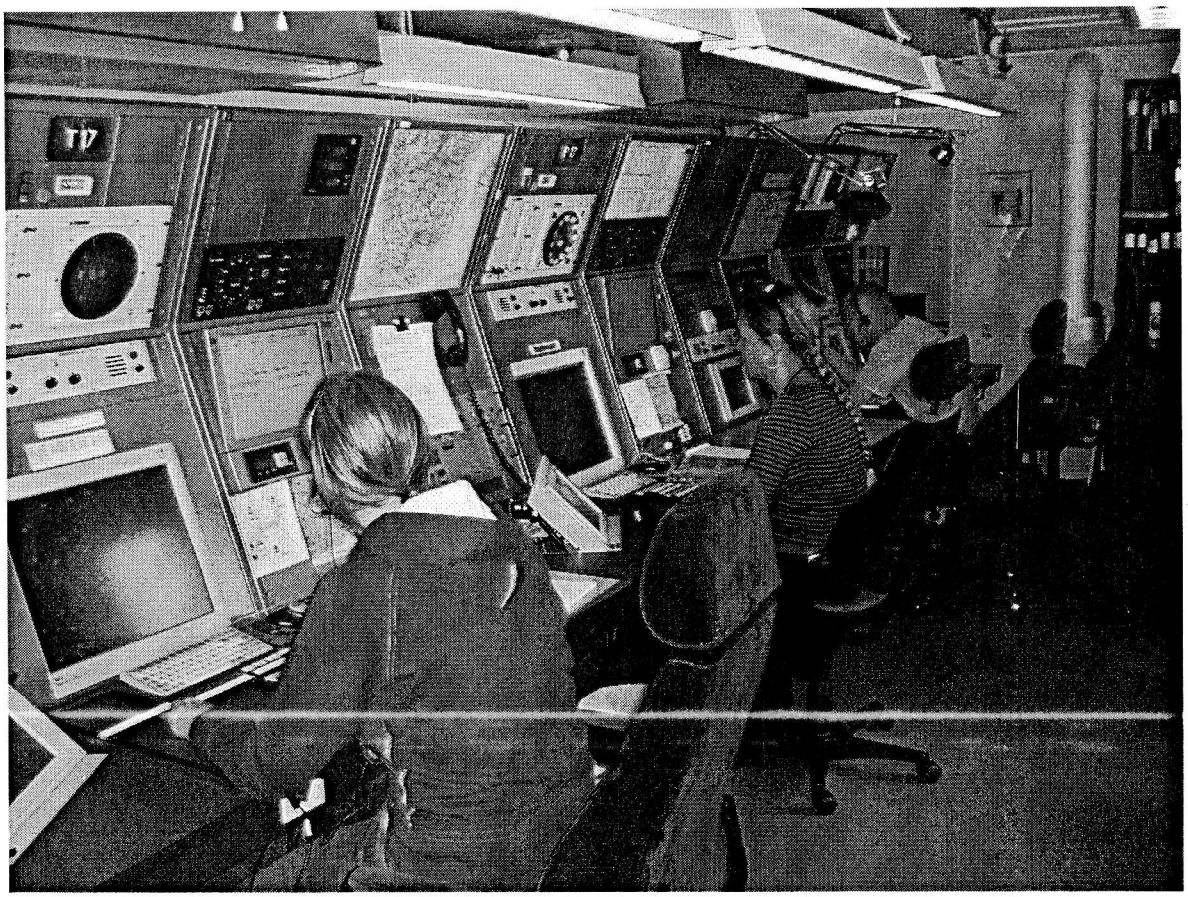
Nedskrivet av Nils-Otto Olsson
Flygtekniker på F17 1945-1962

Efterlysning

Många läsare har säkert intressanta saker att berätta om sin tid i flygvapnet. Det kan vara om den normala tjänsten, om roliga episoder som inträffat eller om personer som gjort intryck mm. Vi i redaktionen är tacksamma för allt Ni vill berätta om.
Sänd också in foton som Ni har i gömm-orna och berätta lite om vad de föreställer, ungefär när de togs och om personerna som är avbildade därpå.
Vi vill naturligtvis inte ha något som kan verka sårande för enskilda personer. Sådant kommer ej att införas i tidningen.
Redaktionen förbehåller sig också rätten att göra ändringar i texten av redaktionella skäl, dock utan att andemeningen skall gå förlorad.

Så, Ni alla, sätt igång och skriv!
Mejla sedan Edra alster till oss under adress: redaktionen@f17kamratforening.se eller sänd per post till:
Kamratföreningen, By 65
F 17,
Box 502
372 25 Ronneby.
Om Ni har intressanta saker att berätta men av någon anledning inte vill skriva, hör av er till redaktionen så kan vi säkert lösa det genom intervjuer eller på annat sätt.

Håkan Lindberg



Ronneby Kontroll Central

Kortfattad historik om Flygtrafikledningen på F17 Del 2

Jetåldern gör sitt intåg

1953 påbörjades utbyggnad av bana 01/19 till drygt 2300 m. Jetåldern gjorde nu sitt intåg på flottiljen. Först med A 21 R som ett omskolningsflygplan inför den stora ombeväpningen 1956 till A 32 Lansen. Detta flygplan var utrustat med DME (Distance Measuring Equipment), som gav riktning och avstånd till en mottagare/ sändare på marken, ANNA/ANITA och BARBRO, navigations- och landnings-hjälpmedel. Detta gjorde att besättningen själva kunde navigera för platstagning, utan att behöva pejlas. Nu kunde även avstånd mellan flygplan användas som separation, vilket underlättade trafikavvecklingen.

Även J 35 Draken, som kom till F17 1973, hade samma navigationsutrustning som A 32 Lansen, men avvek något vid trafikavvecklingen p g a att flygplanet hade högre inflygnings- och landningsfart än övriga flygplan.

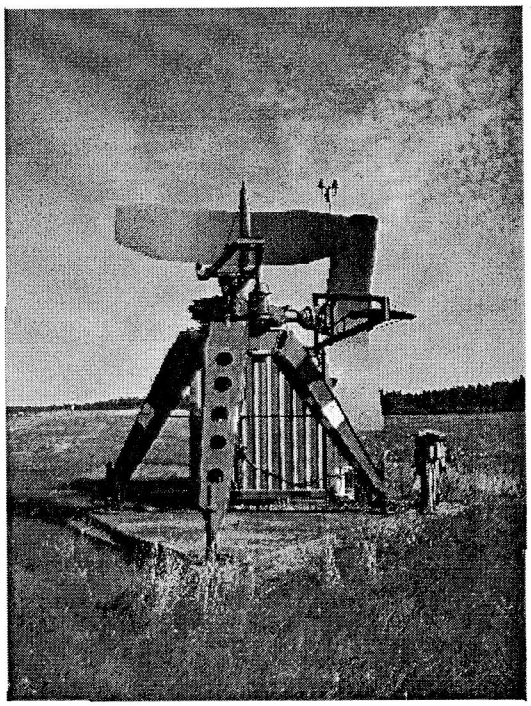
37 Viggen epoken började på F 17 1978 med spaningsversionen (SH/SF 37) och år 1982 med jaktversionen (JA 37) Viggen. Dessa, liksom 2000-talets JAS 39 Gripen, var utrustade med eget navi- geringssystem samt TILS som land- ningssystem. (Tactical Instrument Landing System).

Flygtrafikledningsradar

Den första radarn som var avsedd enbart för flygtrafikledning kom till F 17 1965. Det var en PAR (Precision Approach

Radar), en landningsradar betecknad PN-67. För PAR-inflygning krävs ingen extra-utrustning i flygplanet utan piloten informeras kontinuerligt om flygläge via den ordinarie radioutrustningen. Piloten dirigeras följa den elektroniska inlagda glidbanan och inflygningslinjen på radarbilden. Ytterst små avvikelser i flygplanets läge kan avläsas på radarbilden och därmed kan en landning genomföras i dåligt väder med hög flygsäkerhet.
PN 67 utnyttjas som landningsradar än idag, dock modifierad där bl a de gamla radiorören bytts ut mot dioder och datakretsar.
Det kan nämnas att all PAR-utbildning av flygledare sker på F17.

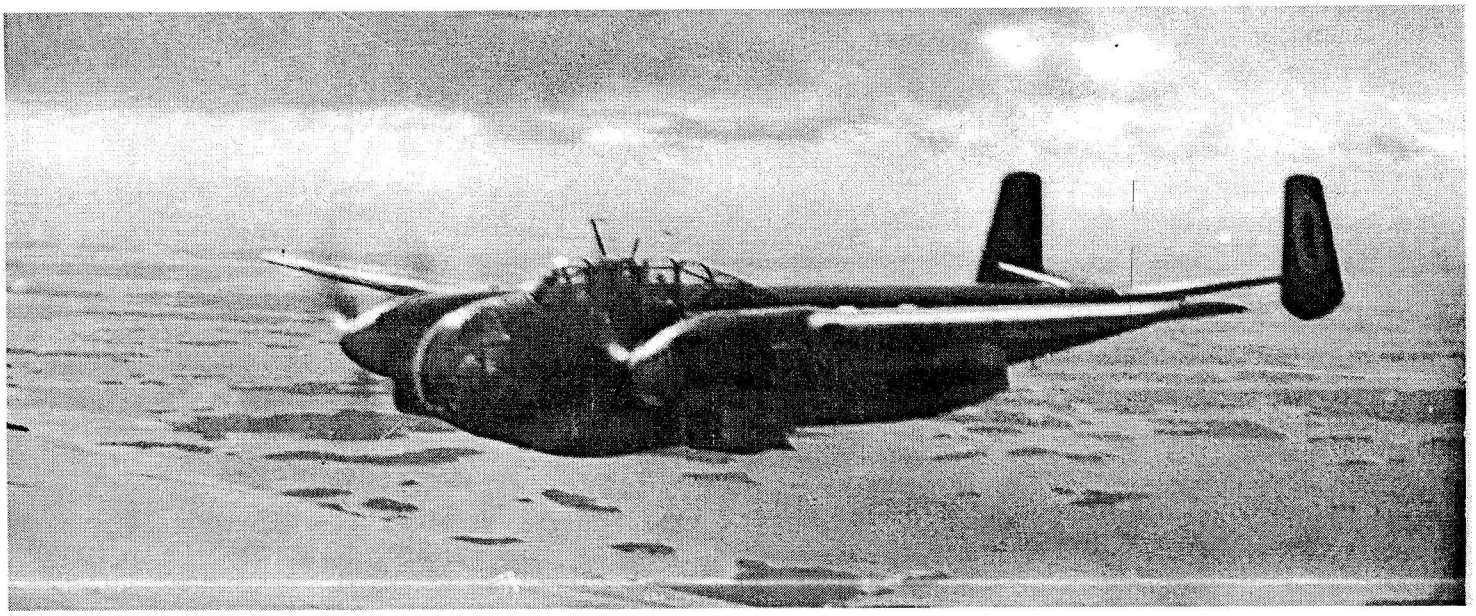
Ronneby Kontroll Central (RKC)
En mycket stor förändring i trafikavvecklingsmöjligheterna gjordes 1973 när F 17 fick en övervakningsradar, SRE (Surveillance Radar Equipment), för just flygtrafikledning. PS-810 stationen var belägen i Vissefjärda och hade sin radarbild bredbandslänkad till den nyinrättade Ronneby Kontroll Central (RKC) i Kanslihusets bottenvåning. Här övervakades och leddes all flygtrafik, såväl militär som civil, i både Kalmar och Ronneby terminalområden.
Hundratals flygtimmar sparades in varje år när flygplanen inte nu alltid behövde passera via plats ut i en slinga för instrumentlandning, utan kunde ledas av flygledaren direkt in på inflygningslinjen.
Det kan nämnas i sammanhanget att ombyggnaden i kanslihuset, för att inrymma RKC, inte var klar när de från Malmen levererade J35-orna skulle börja flyga på flottiljen. Man var då tvungen att upprätta en provisorisk radarkontroll uppe i radartornet i Vissefjärda. Att utföra flygtrafiktjänst utan radar på en flottilj med både J35 Draken och A32 Lansen samt civil trafik och övrig långsam trafik hade varit en nästan omöjlig uppgift. Därför blev månaderna med radarkontrollen uppe i radartornet en viktig del för flygtidsproduktionen på flottiljen under denna tid.


Antennsystem till PN-67 (PAR)

När F 12 i Kalmar lades ner 1980 övertog tornet på Kalmar flygplats trafiken i sitt eget terminalområde. När radartjänst erfordrades gick RKC in och hjälpte till.
Ytterligare en stor förändring gjordes tjugo år efter starten av PS-810 stationen, med sina etikettlösa radarekon, när den avlöstes av en modernare MSSR (Monopuls Secondary Surveillance Radar), belägen vid sjön Mien i den västra delen av terminalområdet. Nu behövde man inte längre sitta i en mörklagd kontrollcentral, utan radarskärmarna är nu byggda för dagsljuspresentation och har hög ljusstyrka och god kontrast. Mycket information kan lagras och presenteras på skärmarna vid behov. Den syntetiska presentationen av radarekona kan förses med uppgifter om flygplanens anropssignaler, flyghöjd, fart m m.
Även tornet har försetts med radarpresentation och kan vid låg trafikbelastning, ex vid kvällar och helger, överta viss radartjänst i tornet.
I och med den utökade helikopterverksamheten på flottiljen planeras ett nytt och högre torn under 2009.

Av Gunnar Mossberg

Att lära flyga kanonflygplanet – Saab T 18B – som jag minns det.



Hösten 1952 kom jag tillsammans med nio kamrater till F 17 för att utbildas till stridspilot. Några dagar tidigare hade vi utexaminerats från Krigsflygskolan, F5 efter ett års grundläggande flygutbildning. Framför oss hade vi några års utbildning på flygplan T 18B innan vi skulle vara klara att ingå i krigsflygförband.

På F17 fick vi 10 dela på två logement i andra divisionens kasern. Vi tillhörde således 2.dra divisionen, den blå! Chef för divisionen var kapten Arne Jufors. Som instruktörer hade vi löjtnant Nils Börjesson, sergeant Lars Blomberg, ytterligare några officerare och några fältflygare samt ett antal signalister bland andra fanjunkare Eric Lundberg som var huvudlärare i navigation. På den tekniska sidan var förvaltare NO Andersson allsmäktig! Det var han som såg till att det fanns tillgängliga flygplan och han gjorde det med den kompetens som var utmärkande för den tekniska personalen. På de "konkurrerande" divi-sionerna regerade förvaltarna Lundgren och Gadd. Det var herrar som man inte "satte" sig på! Det var en tid med sammanhållning och respekt då divisionen bestod av en mark- och en flygstyrka som tillsammans bildade en komplett enhet. Vi kände samhörighet och beroende. Det fanns en vi-anda.

Chef för F 17 var överste Sten Rydström. För att leda flottiljen hade han en liten, liten administration i jämförelse med dagens! Ekonomienheten, kassan bestod av en fanjunkare och två damer. Dom skötte sitt jobb med samma bravur som alla andra. Vi hade största respekt för "Inga på kassan" och det var med försiktighet som man närmade sig henne med en reseräkning. Lika stor respekt hade vi för husmor, Asta Olsson. I matsalen uppträdde vi som väluppfostrade pojkar. Lika artiga och väluppfostrade var vi då vi stod inför syster Sonja på sjukan för att ta sänkan, eller på förrådet för att få förrådsgubbarna att lämna ut någon persedel. Lättare var det på "markan" där vi träffades på fritiden. Kvällar och helger. Markan var en tillflyktsort som ersättning för hemmet. Där togs vi om hand av kamrater, vi lyssnade till de gamla uvarna, furirer och överfurirer, och kanske lite mera på de som gjorde frivillig tjänstgöring, de gamla tuffa

"silvervingarna" som flög för SAS eller andra företag ute i vida världen och som gjorde frivillig tjänstgöring för att flyga avancerade krigsflygplan och kanske, framför allt, för att träffa de gamla kamraterna. Kamratkänslan var stor. Allt var för oss vicekorpraler nytt, intressant och lärorikt. Frihet, ansvar, respekt var ledorden. Det enda som vi egentligen var besvärade över var den allmänmilitära utbildningen. Den ansvarade sergeant Maxe för. Han förstod inte oss och vi förstod inte honom! Och därvid blev det. Så kallad "militär disciplin" hade vi svårt för! Vi var helt fokuserade på att få flyga, att flyga T 18B!

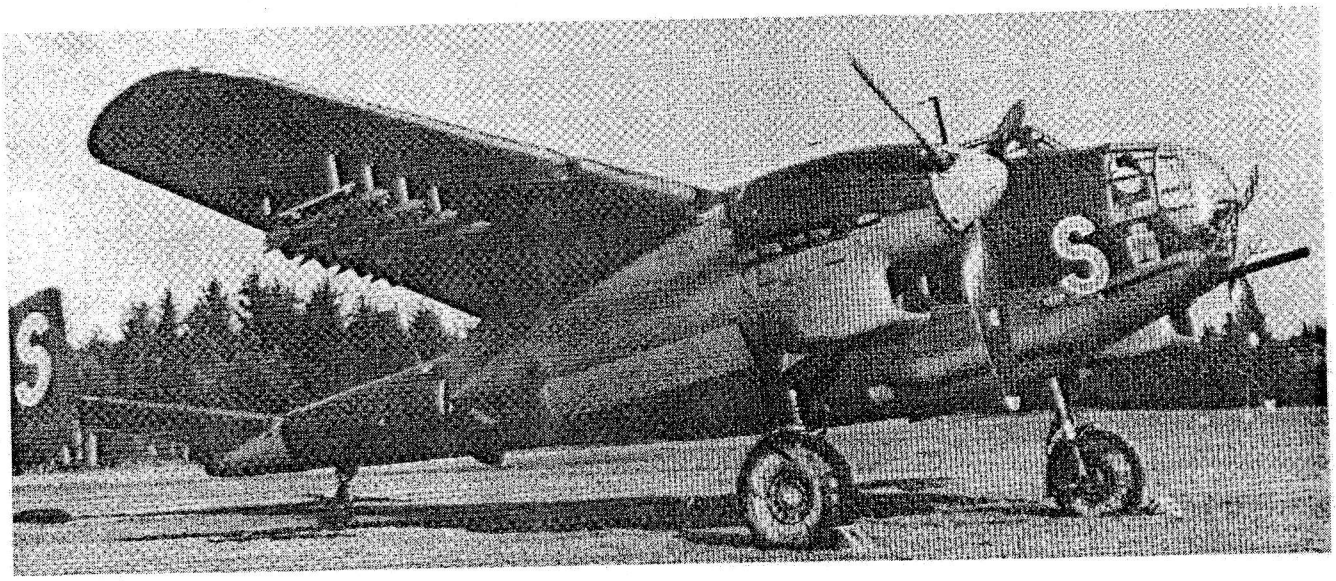
T 18B konstruerades i mitten av 1940-talet och var anpassat till det då aktuella hotet. Tanken var att ett flygplan beväpnat med torped skulle bli ett effektivt vapen i händelse av en invasion över havet. T står således för "torped". Men av tekniska och taktiska skäl, så fullföljdes aldrig torped-beväpningen. T 18 utrustades i stället med en 57 millimeters automatkanon (akan) som ett vapenalternativ! Denna tillsammans med två 20mm och en 13,2 mm akan medförde att T 18 blev ett "kanon-flygplan" i dubbel bemärkelse. Andra vapenalternativ var bomber, (50, 250, 600 kg), lysbomber och en mina på 940 kg. Under de första operativa åren, fram till 1952, kunde T 18 även beväpnas med attackraketer.
Då T 18 kom ut på förband, F 17 1947 var den med 595 km/t i toppfart ett av världens snabbaste bombflygplan. Den tidens jaktflygplan hade svårt att hänga med. Ett förhållande som förändrades i slutet av 40-talet då jetmotorerna kom till användning i större skala. Jaktflygplanens prestanda utvecklades snabbt. För att då kunna verka och överleva med attackflygplanet T 18 blev det nödvändigt att flyga i stora förband, på lägsta höjd, i dåligt väder eller under mörker .
T 18 var ett stort flygplan med spännvidd 17,04 meter och längd 13,23 meter. Maximalvikten var 9,3 ton. T 18 hade två 12 cylinders Daimler Benz motorer på vardera 1475 hästkrafter.
Besättningen bestod av förare och signalist med plats även för en spanare. Föraren och signalisten hade katapultstolar vilket inte spanaren hade.
Den tekniska tjänsten på T 18 var tung och komplicerad. Arbetsmiljön var ofta bedrövlig.. Trots alla svårigheter så tog mekanikerna hand om "sitt" flygplan med stort personligt ansvar. Mekanikernas lojalitet och uppoffrande arbete ledde till en mycket hög flygplantillgänglighet och driftsäkerhet. Det ledde också till att vi piloter hade respekt och förtroende för mekanikerna och samarbetet var mycket gott.
Det var en mäktig upplevelse att på morgnarna se de stora flygplanen uppställda på linje under mekanikernas varmkörning av motorerna. Divisionens åtta flygplan, 16 motorer på vardera 1475 hkr! Det kraftiga ljudet var musik!
Musik var det emellertid inte att få påbörja inflygningen, trots skickliga och förstående instruktörer. Inflygningen skedde i gamla B 18B med installerat dubbelkommando. Instruktören satt i baksits, rättvänd. Han hade möjlighet att påverka rodren och gasreglagen. Han hade viss, begränsad tillgång till flyginformation. Hans sikt framåt var synnerligen begränsad. Instruktören hade således små möjligheter att ingripa. De första två - tre flygningarna genomfördes med två instruktörer. En av dem startade och landade från framsits, varvid eleven satt på spanarplatsen. Uppe på betryggande höjd skedde byte mellan elev och instruktör. På höjd över 2000 meter övade vi start och landning, ut- och infällning av klaff och landställ och flygning med fart ned till 230 kmt. Svårast och farligast var övning med enmotor-flygning då även landning övades. Trots att T 18 kunde flyga, till och med stiga, på en motor, så var enmotor-flygning en farlig manöver för nya förare. Det förelåg risk för sidroderanblåsning varvid det krävdes skicklighet och stor styrka för att kunna rätta upp flygplanet. Svårt var det också att

efter misslyckad inflygning för landning med en motor göra pådrag och stiga igen. Under flygplan 18's första år hade ett antal olyckor och olyckstillbud ägt rum just i samband med utbildning i enmotor-flygning.

Inför flygning tog vi av slips och flygjacka. Vi satte på oss flygoverallen utanpå läderstövlarna, spetsbyxorna och den vita skjortan. Runt halsen virade vi den blå, 2.dra divisionens, halsduk. På med flyghuva och strupmikrofon. Med fallskärmen framför sig ålade man fram genom flygplankroppen och klättrade upp på förarplatsen, katapultstolen.
T 18 styrdes med en halv ratt! På ratten satt manöverknappar för kursstyrning, för radiokommunikation och för vapen-funktionerna. Flyginstrumenten satt fram-för föraren på en panel som var så utformad att det gick att från förarplatsen se framåt nedåt genom glasnosen. Motorinstrumenten satt nere till höger på en motorpanel. Förarkabinen var placerad något till vänster i flygplanets färdriktning. Det gjorde att vid markkörning var sikten till höger nästan obefintlig, sikten framåt var begränsad, medan sikten till vänster var acceptabel.
Starten var alltid en mäktig upplevelse. Att dra på fullgas med två 1475 hkr motorer. Vilken kraft, acceleration. Möjligen något jobbigt att hålla kursen, men väl uppe i luften så var flygplanet härligt att flyga. Liksom de flesta vackra flygplan. Och T 18 var ett vackert flygplan. Pilotvänligt. Dock var flygplan 18 i avsaknad av servon en rodertung maskin. Man fick använda stor kraft och flitigt använda trimroder till exempel vid undanmanövrer, vid ingång i och urgång ur dykning. Som 19 åring och inte särskilt stark så fanns det tillfällen då det gällde att ta i för fullt, men mestadels så var det en njutning att få flyga flygplanet. Det enda att klanka på var att det var bullrigt och dragigt, kallt i kabinen.

T 18 hade en del tekniska svagheter inledningsvis. Detta i kombination med brister i andra funktioner innebar att flygsäkerheten var dålig under de första operativa åren. Som exempel förlorade F 17 13 flygare 1949, varav 11 med T 18 (två med SK 25). I haveri- och olycksanalys framstår oftast den mänskliga faktorn som orsak. Så var det också på F 17. Brister förelåg i ledningsfunktionen. Detta berodde på att då F17 sattes upp förutsattes att F 17 huvuduppgift skulle bli marin samverkan, torped- och minfällning. Detta var ett skäl till att en stor del av officerarna till F 17 kom från "flottör-flyget". Attackflygkompetensen var begränsad. Ett annat skäl kan vara täta byten av officerare i ledningspositionerna. Förändring skedde successivt i och med att översten Sten Rydström övertog ansvaret för flottiljen i oktober 1951. Ett tredje skäl till låg flygsäkerhet och dåliga resultat kan vara den splittring på uppgifter som det stora antalet vapenalternativ medförde. Dessa krävde olika taktiker, uppträdande och utgjorde säkert ett skäl till mindre bra resultat. Det ledde också till att attackraketerna togs bort som alternativ 1952. Utöver detta infördes successivt modifieringar och efter 1952, då jag började flyga T 18, så var den tekniska funktionen god. Detta i kombination med en förbättrad ledning och inte minst ett förarvänligt flygplan medförde att flygsäkerheten efter 1952 var väsentligt bättre än tidigare. Mina kurskamrater och jag "överlevde" T 18B.
Utbildningen på T 18 omfattade navi-geringsflygning på lägsta höjd, instru-mentflygning, förbandsflygning, bomb-fällning och akanskjutning Successivt ökade kraven Vi övade förbandsflygning, på låg eller lägsta höjd, i dåligt väder och under mörker. Vi övade landning i låga molnbaser. Vi övade anfall i stridsgrupp, d.v.s. flera divisioner från olika håll med små tidsskillnader.

T 18-divisionerna var mycket skickliga i att ta sig fram på lägsta höjd även i så stora förband som division och stridsgrupp. Flygningen på lägsta höjd innebar att vi



T18B med Bofors 57 mm automatkanon i nosen och raketer under vingarna.

undgick upptäckt av fientlig radar som absolut inte hade täckning på låg-lägsta höjd över de områden där T 18 skulle operera. Därmed begränsades också verkansmöjligheterna för den fientliga jakten. Det allvarligast hotet mot T 18 förbanden bestod därför av fientligt luftvärn av olika kalibrar.

Då mina kurskamrater och jag kom till F 17 1952 hade T 18 tekniskt och taktiskt utvecklats positivt. Särskilt betydelsefullt var att utbildningen fått stadga och att instruktörerna var de allra bästa. Jag kommer än idag, 2006 ihåg detaljer av denna. Av störst värde var det kamratskap som skapades mellan de anställda. Vi var beroende av varandra i tjänsten och utanför. Vi var många som bodde inom flottiljen. Det personliga ansvaret var också förhållandevis stort även om den militära hierarkin ibland var obehaglig. I det stora hela var det en bra tid för utbildning till T 18B pilot. En tid för drygt 50 år sedan som vi idag minns med tacksamhet och glädje.

Mina kurskamrater och jag hade förmånen att flyga T 18B de sista fyra åren T 18 var operativt. T 18 ersattes 1956 av A 32 Lansen. T 18 var i operativ tjänst i nästan 10 år. Under de första åren var flygsäkerheten eftersatt. Totalt förlorade F 17 under T 18-perioden 18 flygplan och 23 besättningsmän. Förbandets resultat var inte heller alltid bra. Genom förbättrat ledarskap, ett fördjupat flygsäkerhetsarbete, genom utveckling och anpassning av taktiken och en allt effektivare utbildning så utgjorde T 18 förbandet F17 en viktig del i det svenska invasionsförsvaret under en riskfylld tid även under de sista operativa åren då flygplanets fartprestanda och modernitet inte stod i parallellitet med omvärldens. Märkligt nog var det under T 18 andra operativa hälft som förbandets insatser rönte störst uppskattning. De som tjänstgjorde på F 17, flygförare, navigatörer och framför allt de mekaniker och tekniker som höll de åldrande maskinerna i luften har all anledning att känna stolthet. Tack.

Av Bert Stenfeldt, f.d. fältflygare och T 18B pilot vid F 17.

Hundnattens mörker.

Det är en dag i mitten av 1950-talet. På en av F 17:s tre flygande T-18 divisioner har tiden tagit några steg mot lunch. De två flygpassen är snart avklarade och som vanligt är förare och signalister uppdelade i två grupper, en som spelar kort i den bakre delen av ordersalen och en annan, mindre, vilken längre fram försöker vara nyttig med studier i OSF eller förarinstruktionen. Plötsligt står adjutanten löjtnant Sten Lill-Kalle Karlsson i dörren. En frivillig signalist att följa med chefen till F 6 i eftermiddag, det blir övernattning! Det mesta av flygning är ju trevligare än att hänga i bombvarvet över Bollö eller Lindö så jag anmäler mig. Starttiden är satt så att vi anländer till Karlsborg precis då tjänsten slutar för dagen, chefen F 6 och regoff 1 tar emot.
-Jaha, furiren, då ses vi i morgon förmiddag!
Ja, överste! Efter omklädning och försök att hitta ett par krokar för våra sittfallskärmar skall jag gå ut på plattan för att hämta in nattväskan ur planet. Det är försvunnit. Man har i sista minuten dragit in det i det ena av de båda hangarskeppen, finner jag efter en stund. Cirka tjugo meter från dörren till korridoren stod planet, jag fäller ner nosluckan och kryper in. Signalisten passerar därvid både spanarens plats och förarens, själv sitter man dessutom med ryggen i färdriktningen. Jag fick tag i min väska av typ fallskärmsbag och kröp tillbaka mot luckan. Med ett ben på stegen hör jag ett fruktansvärt rytande och känner smärta i ena hälen. Man har släppt lös de vakthundar som nattetid regerar i hangarlokalerna! Ingen människa tycks finnas i närheten och hundbeväringen har redan försvunnit.
Det var ingen överdrift att påstå att goda råd nu var dyra! Att skrika hjälpte inte, de två bestarna stod på pass nedanför luckan som jag dock med ansträngning lyckats stänga. Det gick mycket snabbt att konstatera att hangarbyggnaden var tom sånär som på mig själv och två vilda schäferhundar vilka inget hellre ville än att ge mig en beta eller två! Mat, vatten, toalett ? Livbåtspackarna hade vi lämnat kvar i planet och där låg en liten ask med chokladbitar. Vidare fanns på förarplatsen en slang med en tratt att nyttjas "i fall av påkommen nöd"! Det fanns vidare en metrev och ett par fiskekrokar, och jag funderade ett tag på att försöka fånga hundarna, men i varje fall tråden var alltför kort och klen.

Den sena eftermiddagen övergick i kväll och kvällen i natt, fast det flöt sakta. När mörkret hade brutit ut tyckte jag att det gick något lättare. Ett tag försökte jag få fart på såväl radion för anrop till tornet som den ADF-pejl man kanske skulle kunna spela musik via, men förgäves. Jag kan inte påstå att jag sov den natten, så visst var det en stor lättnad när hundbeväringen klockan 10 minuter i sex på morgonen kom för att koppla sina kelgrisar.
Jag försökte inte förklara min belägenhet för den värnpliktige, han skulle i alla fall inte ha förstått och det märkliga var att han inte alls verkade tycka att min situation på minsta sätt hade det onormalas prägel, han bara betslade sina odjur och försvann på cykel.

Överste Sten Rydström och hans signalist, sergeant Alf Olsson framför en T 18 B

Men jag kommer alldeles bestämt ihåg chefens hälsningsfras när han vid halv tiotiden uppenbarade sig.
– Se god morgon, furiren, har natten varit god ? – Ja, tack överste ! –Gott, det var ju för väl, då sätter vi så sakta kurs hemåt !
Det kan tilläggas att flottiljchefen lär skall ha börjat sin karriär som sjöofficer!

Av Ulf Wiberg.

VERKSAMHET HÖSTEN 2006

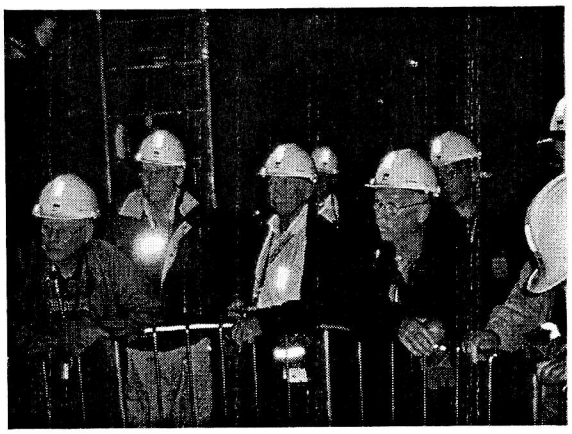
Studiebesök vid SKB i Oskarshamn

Den 14 september hade 40 medlemmar slutit upp för en resa till SKB, Svensk Kärnbränslehantering AB i Oskarshamn. Syftet var att få information om och lära oss lite mer om lagring av utbränt kärnbränsle.

Besökskontroll och uppdelning i grupper

Vi fick besöka CLAB, ett centralt mellanlager för använt kärnbränsle, där det lagras i ca 30 år under ständig övervakning innan det så småningom skall gå till slutförvaring.

Besöket fortsatte sedan i Äspölaboratoriet, en unik anläggning där forskning och utveckling bedrivs i full skala inför byggandet av ett slutförvar där bränslet skall kunna förvaras i ca 100 000 år.



Äspö, i urberget på 450-meters nivån

Särskild buss tog oss ned i urberget till 420 meters djup. Under visningar och genomgångar fortsatte vi sedan till fots ned till 450-meters nivån, där hiss så småningom tog upp till markytan igen.

Ett stort Tack till SKB och dess guider för ett mycket bra och informativt studiebesök.

Studiebesök på Flygplatsenheten samt föredrag om RAF anfall mot Tirpitz

Den 28 september var vi på hemmaplan igen, 27 medlemmar hade kommit till föreningsträffen som började redan 1430. Ronny Hansson inledde eftermiddagen med att berätta om fälthållning från 1950-talet och framåt, hur man sökte och provade maskiner av alla de slag för att hålla banan fri från snö och is.

Studiebesöket på Flygplatsenheten började i aulan där Kn Roger Jönsson, flygfältsavd och Kn Torbjörn Faraasen, basräddningsavd berättade om enhetens organisation och uppgifter. Därefter följde visning av maskiner och materiel uppställda vid hangar 83.

Kn Roger Jönsson, närmast och Kn Torbjörn Faraasen visar och berättar.

Att hålla fältet klart för start och landning, har stor flygsäkerhetsmässig innebörd och kräver speciellt vintertid mycket arbete.

Efter middagsmålet i F 17 värnpliktsmatsal var det så dags för nästa programpunkt, en händelse under VK 2 som Ingemar Fogdestam kunde berätta om. RAF (engelska flygvapnet) anföll det tyska slagskeppet Tirpitz utanför Tromsö den 28 oktober 1944. Ett av bomflygplanen i anfallsvågen, en Lancaster blev skadat och tvingades nödlanda på en myr vid Porjus. Alla ombord överlevde missödet. Vrakrester från Lancastern "Easy Elsie" finns kvar på platsen, vilken fortfarande kan besökas, trots mer än 50 år sedan haveriet.

Ingemar Fogdestam berättar flyghistoria

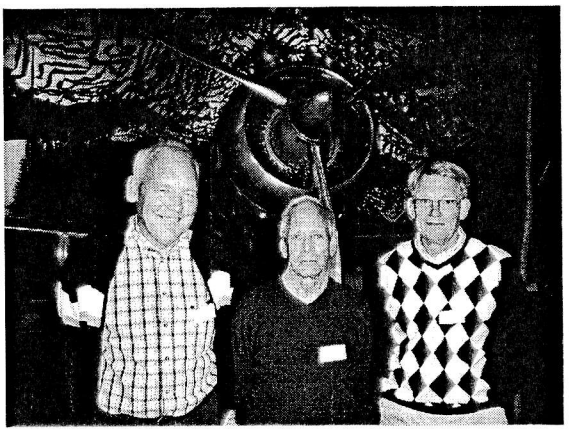
Vårt Tack till Flygplatsenheten för ett mycket givande och bra studiebesök. Tack också till Ingemar för intressant flyghistoria och Tack Ronny för inblick i flygfältspionjärernas vinterprov.

Museikonferens i Linköping

Den 5-6 oktober genomfördes Flygvapnets museiföreståndarkonferens och kamratföreningsträff på anrika Flygvapenmuseum i Malmslätt.
Totalt cirka 60 deltagare från inbjudna förbandsmuseer och kamratföreningar infann sig för att bland annat få information om övergripande bestämmelser och anvisningar för museiverksamheterna.

Naturligtvis fanns också utrymme för att redovisa eget museums uppbyggnad och verksamhet och inte minst tillfälle att diskutera och att byta erfarenheter och idéer sinsemellan.

För värdskapet stod FVM Flygvapenmuseum, SFHM Statens försvarshistoriska museer samt ÖFS Östgöta flyghistoriska sällskap.



F 17 kamratförening/museum representerades av fr v Benny Karlsson, Herbert Lindblom och Ulf Alderlöf

F 17 kamratförening/museum tackar för en mycket intressant och givande konferens.

Föreningsträff med Bertil Eliasson

Den 26 oktober inbjöds till kamratträff där Bertil skulle berätta från sina resor i Tunisien och Marocko.
Tyvärr måste den träffen inställas på grund av för få anmälda. Vi beklagar verkligen detta och ställer oss naturligt nog frågan om de nya anmälningsrutinerna är orsaken.

Föredrag om klimatförändringar

Bertil Larssons föredrag den 23 november rapporterar vi om i nästa nummer av Bredåkrabladet. Aktiviteten är ännu inte genomförd vid detta nummers utgivning.

Av Herbert Lindblom

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

15 december 2006, kl 0850 i hangar 47

F 17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens årsgenomgång 2006

Programmet beräknas pågå till lunch och innehålla: C F17 genomgång, kafferast samt utdelning av NOR och idrottspriser.

Anmäl ditt deltagande senast torsdag den 7 december på telesvar 0457-471983 eller e-post anmalan@f17kamratforening.se

8 februari 2007, kl 1700 i F 17 aula

Flygvapnet, idrotten och "Gaspelle" formade mitt liv.

Nils Otto "Nolle" Olsson kåserar:

Om; 1940-, 50- och 60-talen på F 17.
Som; FN-övervakare i Libanon, "buskflygare" i Kongo och idrottsledare i Kina.

Efter kåseriet finns möjlighet till fortsatt samvaro på Bredåkramässen. Baren är öppen, och kaffe serveras till självkostnadspris.

Anmälan kan ske mellan 22 jan till 2 febr på telesvar 0457-471983 eller e-post anmalan@f17kamratforening.se

Avanmälan senast 6 febr på telefon 044-352373 eller 0457-24146

Denna sida bifogas också som löst programblad att anslås på lämpligt ställe. Glöm inte att anmäla dig! Det kommer inte någon påminnelse. Mycket välkommen! *Styrelsen*

8 mars 2007, kl 1800

F 17 kamratförenings årsmöte 2007

Program: Årsmötesförhandlingar följt av C F17 försvarsinformation samt subvenionerad middag på Bredåkramässen Särskild kallelse kommer att utsändas senast tre veckor innan årsmötet.

29 mars 2007, kl 1430 i F 17 aula

Föreningsträff med föredrag om och studiebesök vid Nordic Battlegroup

Inom EU samarbetet sätts enheter upp för att kunna verka i krisområden inom 600 mil från Bryssel. Utbildning och beredskapshållning för den svenskledda battlegroup sker bland annat i Kallinge.

Till denna träff inbjuds också Blekinge bataljon, KA 2 kamratförening, Flottans Män i Karlskrona och Karlshamn samt SFF Blekinge.

Efter studiebesöket ca 1630 serveras middag i lilla matsalen. Pris 60 kr.

Anmälan kan ske från 5 mars till 22 mars på telesvar 0457-471983 eller e-post anmalan@f17kamratforening.se

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

OBS Nya anmälningsrutiner! **OBS**

Programmet ovan är tillika inbjudan till respektive aktivitet. Något särskilt papper om inbjudan (årsmötet undantaget) eller påminnelse kommer alltså inte att utsändas. Anmälan är bindande och avanmälan måste göras senast 3 dagar innan på i inbjudan angivet telenummer.