



Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2009



Ur innehållet:

Spaningsdivisionen S37
Bombmålet utplånat
Simulatorn i flygutbildningen
Kunglig flygledarinsats
Sektor S - Stril 60
Föreningen 30 år, återblick

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2009. Årgång 4.

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

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

Redaktionskommitté

Ulf Wiberg, redaktör	0457-30135
Gunnar Mossberg	0457-20390
Boo-Walter Eriksson	0457-26923
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 på CD, diskett eller via e-post

Omslagsbilden visar SAAB S 37 spanings-Viggen. Havsövervakaren SH37, radar-försedd samt fotospanaren SF37, med enbart kameror, närmast. Bild: F17.

Bli medlem i F 17 kamratförening

F 17 kamratförening bildades 1979 och har sedan dess utvecklats till en förening som idag har omkring 550 medlemmar. Ändamålet med föreningens verksamhet är att verka för och stärka samhörigheten mellan personal som tillhör eller tillhört Blekinge flygflottilj och Ronneby garnison, att bidra till vårdandet av traditioner från flottiljen och garnisonen, att gagna ett gott kamratskap och att vara en länk mellan garnisonen och bygden.

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

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt, ett medlemskort överlämnas numera vid pensionsavtackningen.

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

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

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

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordförande Benny Hellström

Det har varit ett något omtumlande år för kamratföreningen och dess styrelse.

Först men inte minst har vi uppnått en viss mognad efter alla dessa 30 år. Jubileet firades den 16 maj med en festlig middag i militärrestaurangen, följt av jubileumstårta med avec på Bredåkrasmässen.

Dessvärre var det bara ett hundratal av föreningens totalt 530 medlemmar som kom. Detta är ett problem för oss att så få ställer upp på de evenemang som ordnas. Detta är en sak som styrelse och övriga medlemmar måste försöka finna en lösning på.

Under året som gått har vi även hunnit med att byta föreningsordförande. Traditionen påbjuder att C F17 är föreningsordförande. Vid årsmötet i mars invaldes således vår nye flottiljchef Öv Mats Helgesson som föreningsordförande från datum för flottiljchefsbytet vid halvårsskiftet 2009.

Vi tackar Niclas Karlsson för gott samarbete under de gångna åren och hoppas på ett lika gott samarbete framöver med Mats.

Byte av styrelseordförande blev en svår nöt att knäcka. Herbert Lindblom förklarade

tidigt för valberedningen att han inte önskade bli omvald. Självklart blev jag som vice ordförande tillfrågad om att ta över "klubban". Jag tyckte inte det kändes riktigt rätt att göra det, eftersom jag visste att jag skulle vara utomlands sju veckor under våren och dessutom vara hemifrån under september och stor del av oktober. Valberedningen fann inte någon annan kandidat. Årsmötet beslöt att inte välja någon ny styrelseordförande, därmed var vi åter på ruta ett igen. Det vill säga att vice ordföranden skulle fungera som styrelseordförande fram till årsmötet 2010.

Problemet löstes genom att Herbert Lindblom erbjöd sig att, under våren gå in som adjungerad styrelseordförande.

Vid ett konstituerande styrelsemöte 21 april beslöts att undertecknad skulle leda styrelsen i sitt arbete som styrelseordförande med Ulf Alderlöf som vice fram till nästa årsmöte.

Som nytilträd styrelseordförande, med bara ett par års erfarenhet från styrelsen, känner jag naturligtvis behov av stöd på alla plan. Lyckligtvis finns Herbert med som redaktör och ansvarig utgivare för Bredåkrabladet, så samarbetet fortsätter.

Styrelsen hoppas nu att vi ska få en givande och aktiv period framöver med flera intressanta besök och sammankomster. Vi blir precis så bra, som vi själva anstränger oss att vara.

Beträffande museet finns för närvarande inte något nytt att rapportera. Vi är dock fortfarande optimistiska att det ska lösa sig på ett bra sätt.

Benny Hellström

RONNEBY GARNISON



Kamrater !

Den 26 juni tog jag, Mats Helgesson, över rodret vid F17 och Ronneby Garnison efter Niclas Karlsson. Niclas gick vidare mot nya utmaningar som chef vid Högkvarterets produktionsplaneringsavdelning. Själv kommer jag närmast från jobbet som stabschef vid den flygtaktiska staben, FTS, i Stockholm. Dessförinnan har jag bl a tjänstgjort som central flygchef i Högkvarteret, divisionschef på Gustav Blå och som flygförare i diverse befattningar på Olle Röd och Olle Blå. Jag försöker alltså hålla mig i flygtrim så att jag kan framföra våra Gripar.

Jag fick lite av en brysk start efter semestern i och med att vi drabbades av en olycka i form av en buklandning i första veckan i augusti. Piloten klarade sig utan skador men flygplanet fick en del skador och olyckan utreds just nu av statens haverikommission. Jag förväntar mig att vi får deras rapport om ca ett halvår.

Den stora frågan för oss idag är annars hur det skall bli med utbildningen av soldater till flygbasbataljonen. Det finns en beslutsinriktning som anger att utbildningen skall centraliseras och förläggas till en enda geografisk plats.

Även hur den fortsatta reformeringen av Försvarsmakten skall ske är en viktig fråga för oss. Våra personalramar kommer att krympa och även våra ekonomiska ramar kommer att relativt nuläget att bli mindre. Här har vi en stor utmaning framför oss på F 17 och Ronneby Garnison.

Det händer också mycket annat på F 17, under hösten kommer vi att få en uppgradering av våra Gripen-flygplan som gör det möjligt för oss använda nya och bättre vapen i form av ny IR-rb (IRIS-T) och GPS-styrda bomber. Detta är en viktig och efterfrågad förmåga.

På Garnisonen (3 Hkpskv) har vi också haft ett officiellt välkomnande av en ny helikoptermodell, HKP 15 Augusta A109. Det var många år sen senast vi fick en ny helikopter typ till oss.

Vi har haft besök av den samlade attachekåren i Sverige, och som vanligt imponerades besökarna av vår effektivitet och välsköta materiel. Den 15 september hade vi EU's militärkommitté med gamle ÖB Håkan Syren i spetsen. Han tillträder i november som EU's militärkommittés chef.

Det är mycket som händer på flottiljen och det är många utmaningar som skall hanteras. Jag hoppas att vi kan fortsätta ha en gott och givande samarbete mellan kamratföreningen och Flottiljen.

Med bästa flygarhälsningar.

Mats Helgesson
Garnisonschef

Flygspaning till F17 S37 division sätts upp

Spaningsflyget genomgick stora organisationsförändringar efter riksdagsbeslutet 1975 då F11 skulle läggas ned. Avvecklingen på F11, omskolning till ny flygplantyp S37 och utlokalisering till andra flottiljer F13 och F17, vilka kom att bli blandflottiljer med jakt- och spaningsdivisioner. Sven-Bertil Lööw och Per-Olof Ericsson berättar i tre avsnitt om spaningsdivisionen på F17, om personal och utbildning, om havsövervakning och underrättelsetjänst samt om taktik och systemutveckling. Här följer del 1.



Spaningsflygdivision Qvintus Blå 1981. Divisionschefen Mj Sven-Bertil Lööw i mitten, framför noskonen. En spaningsdivision sätter upp två krigsdivisioner och är därför större än motsvarande jakt- och attackflygdivision.

Riksdagsbeslut och bakgrund

1975, i maj, fattade riksdagen beslut att flygflottiljen F11 skulle avvecklas. Detta stadfästes i försvarsbeslut 1977, där också F1 och F12 skulle avvecklas.

F11 var spaningsflygets vagga med fyra spaningsdivisioner, två S32 och två S35 divisioner. Ytterligare en S35 division fanns på F21.

F11 avvecklas

F11 avvecklades i samband med att S37 divisionerna sattes upp. 1976 sattes den första S37 divisionen upp på F13 samtidigt som två divisioner på F11 lades ner, en S35 division (3.div) och en S32 division (5.div). Nästa S37 division sattes upp på F17 varvid S32 divisionen (1.div) på F11 lades ner. På F11 fanns nu en S35 division kvar fram till 1979.

F17 tar emot S37 Spaningsviggen

Officiellt levererades de tre första flygplanen den 28 augusti 1978 från F13.

Tregruppen "Qvintus Blå 14, 57 och 39" flögs av Urban Sörme, Birger Johansson och Sven-Bertil Lööw.

Vid Lessebo uppvaktades gruppen av en rote J35 Draken från 1.jaktdivisionen F17 för eskort till den nya basen. Klockan 1410 flög gruppen över F17 på sydlig kurs för att visa upp sig över Kallinge och Ronneby. Pressen var på plats och förevigade Viggenleveransen, vilket uppmärksammades i de flesta sydsvenska tidningar samt SVT Sydnytt. På plattan mötte C F17 Öv Eric Spångberg upp och hälsade välkomna.



C F17, Öv Eric Spångberg välkomnar de först landande S37 piloterna, frv Birger Johansson, Sven-Bertil Lööw och Urban Sörme

Spaningsdivisionen organiseras

Måndagen den 20 november sätts 2.spaningsflygdivisionen upp. Lördagen den 18 november flög S32 Lansen för sista gången samtidigt som 1.division F11 lades ner. Under hösten 1978 hade 2.stationskompaniet på F17 markomskolats. För detta ändamål hade i smyg en S37 flugits över från F13, veckan efter midsommar. De flesta medlemmarna till 2.sdiv kom från "Kalle Röd" (1.div F11). Dessa var Göran Engdar, Sam Lundgren, Jörgen Berggren, Jan Johansson, Kjell Fransson, Jan Landin, Hans Björnerhag, Per-Åke

Nilsson och Oskar Wernersson. Från "Sigurd Blå" (2.div F11) kom Dick Niklasson, Malte Hallgren, Leif Möller och Rolf Persson.



Mj Urban Sörme, förste chef på sdiv Qvintus Blå

Divisionschef var Urban Sörme som flugit på F13 sedan 1976. Ställföreträdande divisionschef var Sven-Bertil Lööw som flugit på F13 under 10 månader. Som instruktörer deltog Birger Johansson och Anders Isaksson F13.

Teoriskede och simulatorflygning på F13, TIS:Ä börjar.

Förarutbildningen på S37 Viggen startade i Norrköping med markomskolning och simulatorflygning. Detta skede kallades typinskolning, TIS:Ä för de som redan flugit krigsflygplan och planerades fram till och med april 1979.

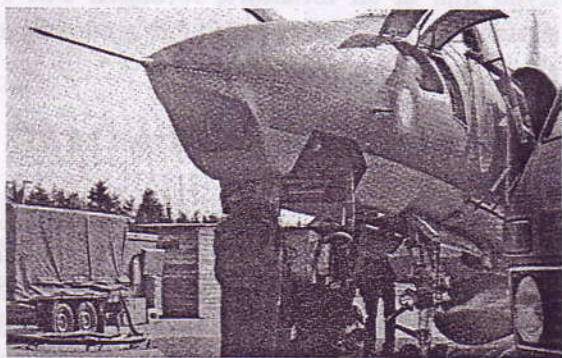
I denna kurs ingick även Göran Langemar F17 och Roland Sterner Flygstaben. Rolf Persson deltog i orienteringskurs och fick två pass i SK37. Vår flygchef Herbert Lindblom deltog i utbildningen fram till några pass i Ek, för att kunna fortsätta omskolningen under hösten, då C E1 så beslutat. Oklarhet rådde om flygchef behövde flyga alla på "blandflottiljen" förekommande krigsflygplan, J35 och S37.

Flygomskolningen fortsätter på F17

Efter nyåret och trettonhelgen 1979 kom flygstyrkan till F17. Instruktörer från F15 i Söderhamn kom ned med ett antal SK37 för inflygning i dubbelkommando, Dk. Varje elev fick fem pass i Dk innan flygning i enkelkommando, Ek. Förste man som Ek flygare var Göran Engdar.

Under våren 1979 genomgick F17 jaktpiloterna Håkan Robertsson, Kjell Dahlberg, Bertil Rystand, "Fido" Johansson och Ulf Alderlöf omskolning till spaningssystemet på kvarvarande S35 divisionen på F11. Dessa var influget på flygplan 35. Efter denna kurs genomförde Robertsson, Dahlberg, Rystand och Johansson TIS:Ä och GFSU:Ä S37 på F17 medan Alderlöf fick tjänst på underrättelsepluton.

S37 i två versioner, SH och SF



Fotoversionen SF37 hade objektivfönster för avstånds-, hög- och sidokamera samt luckor för laddning/plundring av filmkassetter i nospartiet.

Flygplan S37 fanns i två versioner, SH37 och SF37. SH står för havsövervakning och flygplanet hade en radar i nosen medan SF står för fotoversion med ett flertal kameror, men utan radar. Man kunde se skillnaden på utformningen i nosen, klarade man inte detta så kunde man titta på numret på fenan. SH37 var udda och SF jämt numrerade.

Underrättelsepluton

Plutonen som i dagligt tal kallades Undplut, var nära knuten till spaningsdivisionen men var ett eget förband. I fred tillhörde den Flygavdelningen men som krigsförband ingick den i Basbataljonen.

Underrättelsepluton var mobil och bestod av framkallnings- och tolkvagn samt servicecontainer.

Uppgifterna var att framkalla film samt att utvärdera och tolka. Att ge svar på de uppgifter beställaren begärde.



Undplut var nära knuten till divisionens verksamhet Ulf Alderlöf vid ljusbordet i tolkvagnen.

Operativ chef ÖB, C E1 och MB var alltid intresserade av avvikelser i normalbilden till sjöss, i första hand. Avvikelser rapporterades fortlöpande av flygförbanden i den dagliga flyg-/övningsverksamheten men kunde också särskilt beställas under så kallad spaningsberedskap.

Mer om spaningsberedskap och underrättelseinhämtning kommer i nästa avsnitt om verksamheten vid 2.sdiv.

Divisionschefer på F17, Qvintus Blå

Mj Urban Sörme	1978-80
Mj Sven-Bertil Löw	1980-84
Mj Göran Engdar	1984-92
Mj Per-Olof Ericsson	1992-93



Divisionsmärke

Det nya divisionsmärket ritades av Leif Möller. En Viggen med en omritad tvåa, för den 2.a divisionen. Kransen av ek, Blekinges landskapsträd, som är ritat som ett Q, F17 signalbeteckning. Himmeln är ljusblå och havet/marken är mörkblå i ett ruttmönster, som i vår simulator som fanns på F13 i Norrköping.

Sätter upp två krigsdivisioner

Varje fredsdivision inom spaningssystemet satte upp två krigsdivisioner. Våra divisioner var 172. och 173. sdiv. Dessa var baserade på O-baserna (ordinarie bas) Byholma respektive Uråsa med T-baserna (tillfällig bas) Kosta och Hultsfred. Varje krigsdivision hade chef, ställföreträdare och 8 förare. Detta innebar att en fredsdivision var något större än en motsvarande jakt- eller attackflygdivision.

Vidareutbildning och insatsförmåga

Den löpande verksamheten vid divisionen, var att utbilda till och hålla hög nivå på krigsförbandet samt att upprätthålla anbefalld beredskap.



Divisionschef Mj Göran Engdars lämnar av till C F17 Öv Gunnar Ståhl, 2.sdiv ordersal.

Tillämpningsövningar, avseende övning i beredskapshöjande åtgärder, inklusive ombaseringar samt taktiskt uppträdande av förbandet gav såväl god övning som ett

mått på divisionens förmåga under mer krävande och krigsliknande förhållanden. Taktikutveckling och förbättrad teknik ingick också som en naturlig del i att öka divisionens förmåga i olika uppdragstyper.

Därutöver fanns behov och uppdrag att genomföra GFSU, grundläggande flygslagsutbildning. Ett antal omgångar, stora som små, fick här sina kunskaper och färdigheter till krigsplacerad spaningsflygare på S37. Det bör också nämnas att viss stabspersonal hade sin allmänna flygtränning förlagd till 2.sdiv.

Ett totalhaveri har inträffat

Under spaningsdivisionens tid på F17 inträffade ett totalhaveri med dödlig utgång. Det var Per-Göran Ekdahl som omkom under en spaningsövning där uppgiften var att fotografera Nordersunds hamn med en SH 37. Divisionen skulle flyga mål åt en lottakurs, lördagen den 5 september 1981 och i samband med denna skulle spaningsuppgifter lösas.

Spaningsepoken går mot sitt slut på F17

Under hösten 1991 och våren 1992 pågick, inför försvarsbeslut FB92, en veritabel ping-pong match, med vilket som skulle bli nästa nedläggningsförband. Striden stod mellan F13 och F6. Föga visste vi då att det skulle bli bägge och vi kom att drabbas av en kantboll. Den bestod i att F13 JA37 division skulle flyttas till F17 och vi, spaningsdivisionen skulle flyttas till F10. I ett tidigt skede skulle hela divisionen till F10, sedan kom man på att personalen var anställd på flottiljen och inte på divisionen, innebärande att man inte kunde kasta runt personal hur som helst. De flesta skulle få omskolning till JA37.

Per-Olof Ericsson tillträdde divisionschefsbefattningen den 1 maj 1992 och hade endast hunnit med två månader på posten, då beslutet kom som en kalldusch. Mycket tid åtgick därefter till personalvård och

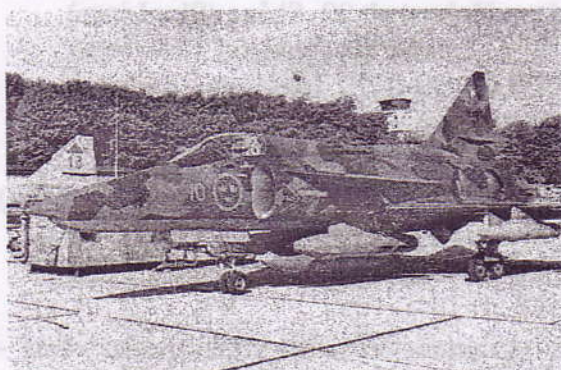
efter ett tag planering för fortsättningen på F10. De fyra första flygförarna lämnade oss våren 1993 för GFSU:Ä JA37 på F13. Det var Mj Johan Lindevall, Kn Tomas Bittman, Kn Jim Boistrup och Kn Johan Karlsson

Till F10 förflyttades Mj P-O Ericsson, Kn Bo Hagertz, Fk Richard Bona, Fk Christer Westerlund och Fk Per Stridh.

Spaningsepoken avslutades på F17 den 18 juni 1993. En grupp med Per-Olof Ericsson som gruppchef, startade från F17 ca 1300 mot Hallands Väderö, där en division bildades, då en rote från F13 och en från F6 anslöt.

Efter namnbyte till Johan Röd 1-8, leddes vi av en rote J35J, med flygchef F10 Övlt Rolf Rimsby som rotechef, från Väderö in över F10 där vi landade 1330. Divisionens ankomst slogs upp stort i pressen, med artiklar i bland annat Helsingborgs Dagblad, Nordvästra Skånes Tidningar och Sydsvenska Dagbladet.

En ceremoni följde nu med överlämning av Q 57 loggbok till C E1, Gmj Bert Stenfeldt med orden. "General. Förare och flygplan ur Qvintus Blå har landat". Därefter överlämnades 1.divisionens F10 fana med devisen "The show must go on" och spöksymbolen till Per-Olof Ericsson som nu blev ställföreträdande divisionschef för 1.sdiv F10. Därmed var spaningsdivisionen överflyttad till F10 och spaningsflyg-epoken på F17 avslutad.



SF 37, nu F10 märkt på 1.statonskompaniets platta framför "Ängelholmstornet" på F10.

Sven-Bertil Lööw

Per-Olof Ericsson

Bilder: F17 och Sven Bertil Lööw

Redigering: Herbert Lindblom



Sven-Bertil Lööw började i Flygvapnet 1962 som fältflygarelev. Efter genomgången GFU på F5 blev det attackflygutbildning på A32, med placering F6.

1966-69 följde studier på Försvarets läroverk i Uppsala. Efter officersexamen 1971 på F20 placerades Sven-Bertil på F11 och övergick därmed till att bli spaningsflygare med flygtjänst på först S32 sedan S35.

1977 tillträdde han tjänsten som divisionschef på F11, S32 division.

1978 inleddes omskolningen till S37 på F13 innan flytten till F17. 1980 utnämndes Sven-Bertil till divisionschef på spaningsdivisionen Qvintus Blå, en tjänst han innehade till 1984 då det var dags för Militärhögskolans högre kurs.

Därefter följde stabsbefattningar på F17 samt Flygstaben för att 1992 åter placeras på F17, då som baschef. Karriären avslutades med en tjänst vid FMUHC Försvarsmaktens underhållscentrum i Karlstad, tiden 1999-2001.

Sven-Bertil avgick med tjänstepension från Flygvapnet 2002.

Per-Olof Ericsson kommer att presenteras i kommande avsnitt av F17 spaningsdivision

Redaktionen

Rapport från Qvintus Blå: Målet utplånat

Vi var en liten grupp entusiaster, om än hårt hållna, som fick börja bekanta oss med de nära bomb- och skjutmålen, vilka utgick från den andra divisionen, den ärorika blå, på F 17 i Kallinge på tidigt 1950-tal. Vid timliga och passbenägna övningar låg målen nära, vid övningar av större format, så till exempel varje höst, blev det andra bullar att försöka bita i och längre avlägsna.



1. div. färdig att bemanna A 32 A Lansen på F 17, 1956-1957

Konstigt nog fungerade allt tillfredsställande under just våra år eller närmare bestämt för flygplan T 18 B 1953-56 och sedan för A 32 A Lansen fram tills det i varje fall jag själv kastade in min handduk; klokt eller inte, till förmån för det civila våren 1961. Det blev sedan ett halvår till våren 1962, men då rörde det sig om helikopter.

Järngänget 1953-56

En grupp med tio ambitiösa fältflygare utgjorde kärntruppen. De hade kommit till F 17 hösten 1952 och påbörjat GFSU: 1. Ff. Våren 1953 kom ytterligare fem flygsignalister från skolorna i Västerås att tillhöra gruppen. GFSU:1, Ff resp. GFSU:1, Fsig som blev vår beteckning.

Här nedan anges piloternas och signalisternas namn, ålder, födelselandskap och senare i livet arbetsområde.

Franz Björklund, 20, Skåne, (Utrikesförvaltningen).

Sven Claesson, 21, Småland. (Linjeflyg)

K E Hull, 20. Västergötland (Bilprovningen)

Sten Holmstedt. 22. Skåne (Sky Lines).

Gert Ekström 20. Småland. (Marinen).

Nils Lindborg. 20. Blekinge. (Dynapac).

Lalle Nilsson 21. Skåne. (Linjeflyg).

Ove Nilsson. 21. Uppland. (Marinen).

Bert Persson. 20. Skåne (senare Stenfeldt) (Flygvapnet).

Holger Westman. 23. Jämtland. (SAS).

Flygsignalisterna från signalskolan våren - 53 i Västerås.

Anders Göransson. 23. Norrland. (IBM).

Harald Holm. 20. Norrland. (SAAB Aircraft).

Gert Nilsson 24. Skåne. (senare Colbin). (Flygvapnet).

Lennart Redgård. 22. Skåne. (Flygvapnet).

Ulf Wiberg. 20. Gotland. (SAAB Aircraft).

Bombmål

Målen varierade, dels med årstid men också med övningens allvar, med utbildningsstatus, med flygplantyp och med övningarnas art av vardag, skärpning eller som värst de ständigt återkommande höstmanövrarna, kanske för att skrämman ryssarna, för dessa sades ofta vara med i leken vid nr 9 eller 10 i en division.

Radarn var inte då för tiden vad man skulle ha önskat och faktiskt trodde. PS -18 var en liten apparat ungefär som en tändsticksask på högkant och den nytta man kunde ha av den minirektangeln var högst marginell.

Det var till exempel svårt att skilja mellan det eko en färja mellan Helsingborg och Helsingör gav och ön Ven.



SAAB T 18 B med 57 mm akan monterad

T 18 B och enstaka exemplar av B 18 hängde med till våren 1956, då kapten Hans Rehnvall kom från SAAB med vårt första exemplar av A 32 A.

Därefter kom våra bomb- och skjutmål ofta att ligga lite mera avlägset än tidigare och blev också färre till antalet. Vid något tillfälle anföll vi så långt bort som i Luleå skärgård, i sjön Glan, Kabusa på den

skånska sydkusten och Skenholmen på nordöstra Gotland.

Hemma och borta

Hemmavid var det oftast målen vid Hällevik, Bollörna, Lindö och Tote, som gällde, men även Store mosse norr om basen nyttjades liksom Tönnersjö öster om Halmstad.

- När det gällde nära bombmål så var det Lindö (L Kråkan) som var vanligast, sedan Bollö, men på slutet sköt vi mest akan och raketer, berättar fältflygaren Nils Erik Lindborg, med arbetsnamnet Hoburg, som fortsätter:



Nils Erik Hoburg Lindborg har även verkat som jordbruksflygare i Eslöv

- Store Mosse nyttjade vi för träning i att fälla Napalm, det vill säga 8 kilos cementklumpar. En gång råkade jag träffa kanske mossens enda stora sten och klumpen studsade upp i nosen och slog in på spanarplatsen. En skärva träffade mig på tummen så att blodvite uppstod. Vid dykbombfällning gick vi som regel in på 1800 meters höjd och 45-50 graders dykvinkel. Vi fällde och tog upp på 1400 meter och gick ut i planflykt på 1200 meter. Mål som låg längre bort men som vi nyttjade då och då var Askö i Stockholms skärgård, Tönnersjö mosse öster om F 14, Landöarna utanför Bromölla, Hattefuran i Vänern, Enebågen i Vättern och Kabusa öster om Ystad.

Målet utplånat

- En gång anföll vi i grupp på Lindö, minns Hoburg och fortsätter:
- Jag kom lite efter och med siktkorset 40 meter minus på pyramiden tryckte jag på knappen och tog upp med tre G, svängde vänster och kunde iakttaga nedslaget. Bomberna tog i klump någon meter minus målet och sopade ut hela brädhögen i havet. Röda och gula plankor flög i vågorna och skepparen, kapten Einar Millevik, på Hjälparen fick lite extra arbete att göra. Därpå tryckte jag in knappen och anmälde: - Qvintus Blå, målet utplånat!



Hjälparen i Göhamnen efter sönderbombat mål

- Gissa om jag blev (im-)populär bland personalen på Lindömålet, vilka hade att snabbt bygga upp ett nytt sådant? Det var intressant och roligt att fälla och skjuta enskilt, men att anflyga och dyka i förband kunde alltför ofta vara krävande dag som natt, och egentligen är det underligt att det inte inträffade fler haverier. Incidenternas antal var förhållandevis få, om man också ibland anföll i rote, grupp, division och hel flottilj plus en stabsgrupp, som extra förstärkning. Det kunde vara 28 flygplan i luften samtidigt och på väg till samma målområde och ibland ytterst äventyrligt. Jag talar nu om tiden 1953-56 och flygplan T 18 B.

Bombmålen utan betydelse

Nu i modern tid har de gamla skjut- och bombmålen förlorat sin betydelse, men ännu kan man se det bäst bevarade målet ute på ön Tote stå där liksom ett monument



På ön Tote utanför Gö finns det bäst bevarade bombmålet



Bombstugan, kallades länge detta sommarhus på Nabben i Korsnäs, i stort sett byggd av bomb-lådor i slutet av 1940-talet av flottiljens förste telegrafist Björkkvist.

opåverkat av tiden och naturens krafter även när höst- och vårstormarna sätter in, havet går vitt och spolar över både skäret och byggnaden. Här finns historia att minnas och händelser att berätta.

Ulf Wiberg

Bilder:

F 17, Ulf Wiberg och Bo Millevik

Redigering:

Ingvar Svensson

Simulatorflygning viktig del av flygutbildningen.

Med datateknikens utveckling kunde simulatorer tas fram som gjorde det möjligt att simulera nödsituationer och träna taktiskt uppträdande. Det var ett kostnadseffektivt hjälpmedel. En flygtimme simulator kostade bara en bråkdel av priset för en flygtimme i luften och en simulator bara en bråkdel av ett flygplan.

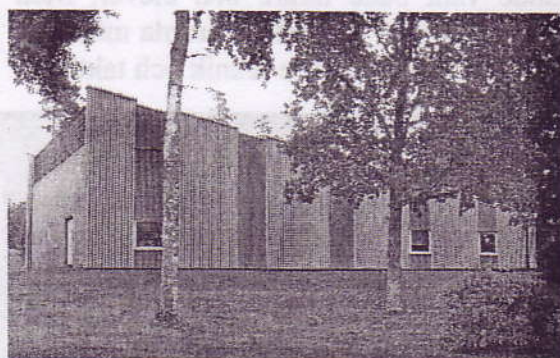
Med J35-systemet kom de första simulatorerna till Flygvapnet. De första sju var av analog typ och var av ett mycket komplext utförande. En simulator bestod av rörförstärkare med totalt 2-3000 rör, ett par hundra servon, något tusental reläer etc. 1961 kom den första J 35A simulatortill F 16 i Uppsala för att följas av 35 B,D och F1. Dessa simulatorer levererades av Curtis-Wright i USA. De sista tre 35 F2-simulatorerna var digitala och levererades av Singer-Link i USA.

Man eftersträfvade att göra simulatormiljön så lik flygplanets som möjligt. Föraren skulle vara flygklädd med hjälm, g-dräkt, syrgasmask och flytväst. Kabinen var begränsat rörlig i roll- och tippel och ljudsimuleringen gav föraren en uppfattning om att taxa på marken och höra ljudbruset i luften och höra avfyrning av robotar och kanoner. Simulatorverksamheten i Flygvapnet leddes av major Pelle Haglind som gjorde ett flertal resor till USA under utvecklings- och anskaffningsfasen av simulatorerna.

J 35 -simulator

Med ombeväpningen till jaktsystemet J 35 F följde även att en simulator skulle installeras på F 17. Det fanns inte utrymme

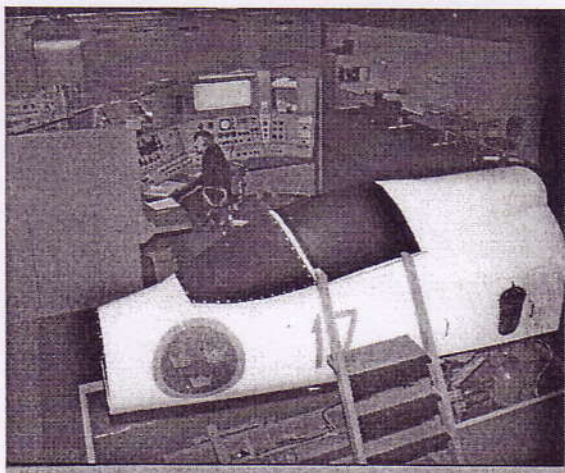
för en sådan i hangarer eller divisionslokaler utan ett särskilt simulatorhus projekterades och byggdes 1973-74. Den arkitekt som anlits för att rita simulatorhusen i Flygvapnet hade moderna influenser och det innebar att byggnaden fick en mängd sneda vinklar och det var lätt att hitta till simulatortorn då det inte fanns dess like på flottiljerna.



Simulatorbyggnaden på F 17

Simulator 107 var den sista analoga simulatortorn och den levererades från F 3 på Malmen med Tp 84 Hercules till F 17. Den driftsattes den 18 november 1974. Den digitala tekniken infördes till viss del under de kommande åren.

Simulatortorn sköttes om av driftingenjören Hugo Persson som kom från F 18 i Tullinge, driftingenjören Ewald Lööv och ingenjör Gösta Bolander, båda från F 3 i Malmslätt. Loggboken för samtliga simulatorpass finns bevarad på flottiljen och den totala flygtiden till den 16 februari 1981 kl 0900 blev 16 412,9 flygtimmar.



J 35 F1 simulatören på F 17. Foto Gösta Bolander

Chef för flyginstruktörerna var Bertil Valtersson. Piloterna på divisionerna fick instruktörsutbildning och fick sedan tjänstgöra som lärare till övriga piloter som kunde vara både lärare och elever. Med detta vann man att instruktörerna måste ha djupa kunskaper i både teknik och taktik.



Kapten Bertil Kersmark och Kapten Lars Johansson. Efter flygning. Foto Gösta Bolander

SH37-simulator

Med Viggensystemen i Flygvapnet vidareutvecklades de digitala flygsimulatorerna och större rörlighet byggdes in i systemen. Tekniken medgav även att en visuell förarkabin kunde utvecklas. Det innebär att föraren får en realistisk uppfattning av omvärlden både på marken och i luften. Han ser taxibanor och hangarer då han taxar ut från plattan och rullbana och omgivningar är typenligt utformade på den flygbas han startar ifrån. I luften kan taktiska mål presenteras och

flygningen kan genomföras i varierande vädersituationer och under både dager och mörker.

F 17 fick aldrig någon egen S37-simulator då 2. divisionen ombeväpnades till S 37-systemet 1978. Det fanns endast en simulator SH 37 i Flygvapnet och den var placerad på F 13 i Bråvalla. Det innebär att både simulatorinstruktörer och flygförare fick åka till Norrköping för att flyga simulator.

Simulatorflygningarna för spaningspiloterna skedde på detta sätt tills divisionen ombeväpnades till JA37 1993.

JA37-simulator

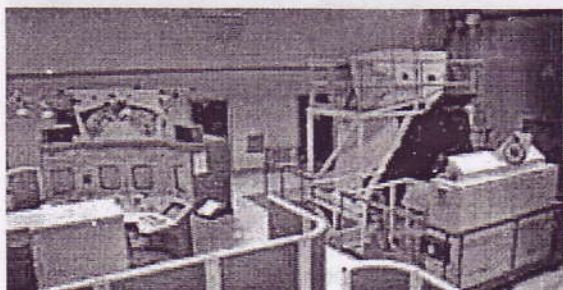
Med flygplan JA37 nådde komplexiteten hos speciellt avioniksystemet nya höjder. Här fanns nu åtminstone sju större delsystem med egna datorer i ett starkt integrerat totalsystem och med en datoriserad styrautomat som var kopplad till det centrala datorsystemet. Lägg därtill en mycket intrikat pulsdopplerradar och ett starkt utökat elektroniskt presentations-system med bland annat elektronisk kartpresentation och man förstår att med denna omfattning av datorer och information var det ett mandatsprov att utveckla en flygsimulator.

På den visuella sidan fanns det krav på viss jaktstridssimulering som visade sig möjlig att uppfylla med ny teknik och till hanterbara kostnader.

Totalt sett fanns nu möjligheter att utveckla en simulator med en grad av realism, samtidigt som instruktionsfunktionerna kunde lyftas ännu ett steg. Konsten var bara att kunna förena alla goda egenskaper i en sammanhållen leverans till ett överkomligt pris. I den anbudstävling som följde valdes Singer-Link Division för simulatören, medan McDonnell Douglas Electronics Company

valdes för det visuella systemet. Båda firmorna i USA.

Tre simulatorer levererades april-september 1980 till F 21, F 13 och F 4 medan den fjärde och sista levererades till F 17 1982.



JA37simulatorn. Foto Gösta Bollander

Vid F17 utökades även organisation till 5 personer. Chef blev driftsingenjör Ewald Lööv och till förfogande ingenjörerna G Hansson, G Bolander, B Olsson och A Granström.

Värdet av simulatorflygning värderades högt och varje pilot tilldelades årlig simulatorflygtid på samma sätt som flygtid i luften. Det var självklart roligare att flyga flygplan och om det blev konkurrens om vad man skulle flyga så fick simulatorn "stå på marken".

I början av ombeväpningen till JA 37 i FV var det hård konkurrens om utbildningsplatserna för att få flyga in sig på det modernaste systemet. Jag arbetade då på Flygstabens Flygavdelning och fick chansen att omskola mig till JA 37 1984. Det innebar att jag fick läsa teori på F 4 i Östersund, flyga simulator på F 17 och sedan flyga JA 37 på F 21 i Luleå. Det blev många långa resor men det var det verkligen värt för att få flyga det modernaste planet i Flygvapnet.

JA 37- simulatorn flyttades 1986 till F 16 i Uppsala och därmed gick Evald Lööv över till ADB-avdelningen för att bygga upp denna på flottiljen. Gösta Bolander fick tjänst som flottiljefotograf och Göstas fina flygbilder finns spridda i tidskrifter över hela världen.

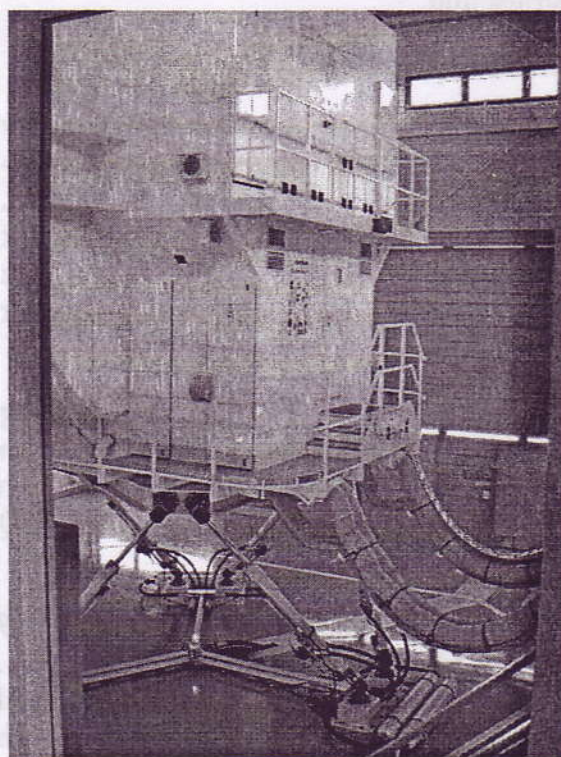
En JA 37-simulator överfördes från F 13 Bråvalla 1993 till F 17. Chef för simulator-tjänsten blev driftsingenjör Urban Blomqvist.

Flygning med JA 37 simulatorn pågick till 2002 då den skrotades på F 17 och vissa delar återanvändes på F 4 och F 16.

Hkp 10-simulator

För Superpuman Hkp 10 anskaffades ingen simulator i Sverige utan besättningarna fick åka till Helikopter Service i Stavanger för att träna.

Leif Bergqvist berättar att simulatorn var av typ "dusk simulator" det vill säga att omvärlden presenterades i skymning och att det var mycket begränsade möjligheter till manuell navigering. Simulatorns cockpit var en standard Super Puma och inte en Hkp 10. Detta medförde dock inga större problem för instrument flygning eller procedurträning. Vid typinflygning på Hkp10 (TIS) flög man 12 timmar simulator för att sedan årligen flyga 5 timmar som förare och 5 timmar som andrepilot.



Cocpit och instruktörsstation i samma rörliga montage. Foto Leif Bergqvist

Leif Bergqvist berättar om ett tillbud i simulatorn då en varningslampa tänds i cockpit och rök tränger in i den. Då de lämnar den är hela simulatorhallen fylld av oljerök som kom från ett söndrigt hydraulsystem till simulatorn. Man kan lätt förstå vad konsekvenserna skulle bli om en gnista antänd oljedimman.

I slutet av 1990-talet var belastningen på simulatorn i Stavanger så pass hög att man leasade en simulator av Schweitiska FV på icke tjänstetid. Den var placerad i Emmen några kilometer utanför Luzern i en mycket vacker omgivning. Den var modernare och hade betydligt bättre visulator.

Några år senare återvände Sverige till Stavanger som då hade en modifierad simulator med förbättrad visulator. Sannolikt var priset avgörande för val av simulator.

Numera flyger svenska piloter Hkp 10 i en simulator utanför Madrid som tillhör spanska FV. Den har betydligt större möjligheter till taktisk flygning i stridsmiljö.

JAS 39-simulator

I samband med om/nybyggnation av hangar 47 2002 beslöts att simulatorverksamheten även skulle flytta dit. Lokalerna mellan de båda divisionerna fick disponeras och den första simulatorn avsedd för JAS 39 A togs i bruk november 2002.

I den moderna världen skall allting benämnas på engelska och simulatorn benämns nu MMT JAS 39. (Multi Mission Trainer) och den byggdes av företaget HiQ i Arboga.

Den mer utvecklade simulatorn för JAS 39 C togs i bruk 2006 och kallas för PETRA. (Planning Evaluation Training Rehearsal Analysis). SAAB har konstruerat och levererat den.



Vy från domesimulator PETRA.

Den moderna tekniken har gjort att rörlig cockpit är borta och det är i stället visulatorerna som ger omvärldspresentation i domsimulatorer. Känslan för piloterna att vara i riktig flygmiljö upplevs som mycket realistisk. JAS 39 snabba vinkelhastigheter (över 300 grader per sekund i rolled) är ej heller möjlig att simulera.

Cockpit i 35- och 37-simulatorerna var flygplanlika medan 39-simulatorernas är replikabyggda och instrumenteringen är flygplanlik. Datorkraften kommer från vanliga PC som kan köpas i allmänna handeln.

Simulatortjänsten leds nu av ingenjör Mats Nilsson med hjälp av Lars Holmqvist och Kristina Lindfors.

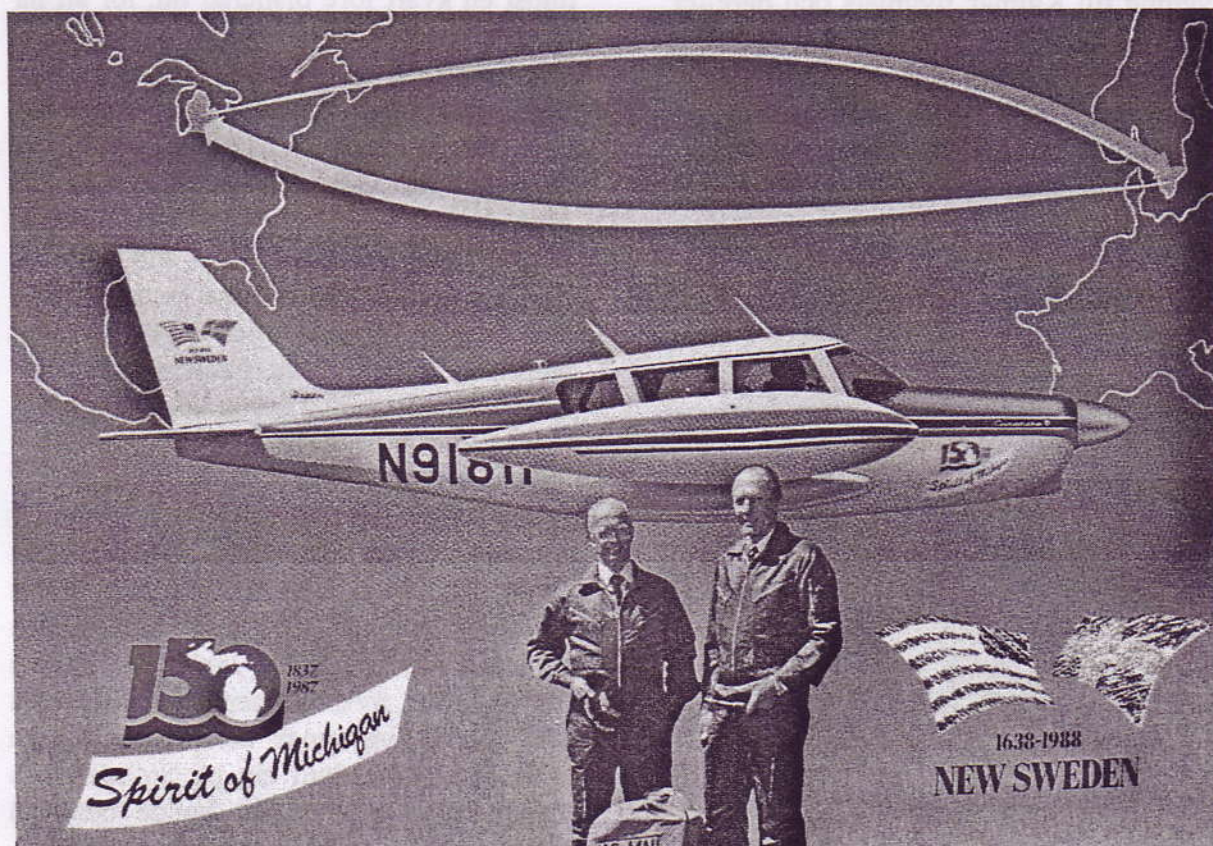
Bokförd simulatortid är till 1 oktober 2009 för MMT 39 A cirka 2000 timmar och för Petra 39 C cirka 1000 timmar.

I Fygvapnet finns idag 8 simulatorer. F 7 har 2 domesimulatorer FMS (Full Mission Simulation) där bland annat jaktstrid kan tränas samt 2 MMT 39 A.

F21 har en MMT 39 A och en Petra 39 C, samma som F 17.

Boo-Walter Eriksson

Kunglig inbjudan med hjälp av F 17



De båda piloterna på "Spirit of Michigan", John Ylvisaker och Otto von Rosen.

Bakgrunden till denna berättelse är inbjudan av det svenska kungaparet till firandet av "New Sweden -88" i USA.

1988 firades 350-årsminnet av grundandet av den första svenska kolonin, "Nya Sverige", vid Delawarefloden i USA år 1638. President Nixon och senaten utlyste år 1988 som Sverigeår i USA. Sverige och svensk industri anordnade stora arrangemang i USA under jubileumsåret och höjdpunkten var det svenska kungaparets rundresa på 17 dagar till de olika "svenskstaterna".

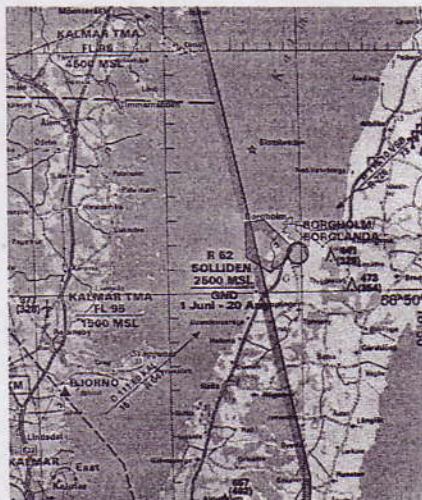
Eftersom Charles Lindberg var född i Michigan, kom man på idén att göra kungaparets inbjudan till detta jubileum och firandet av staten Michigans grundande för 150 år sedan, som en atlantflygning. Nu 60 år senare också med ett enmotorigt flygplan och döpt till "Spirit of Michigan"

i stället för Lindbergs "Spirit of St. Louis". Denna gång med en resa på 7 dagar och med två piloter, Otto von Rosen (60-årig brorson till Carl-Gustaf von Rosen) och John Ylvisaker (67-årig pensionerad kirurg med ett sjuårigt flygcertifikat). Flygplans-typen var en Piper Comanche B.

Planeringen

Planeringen av själva flygningen började på våren 1987 då Otto von Rosen tog kontakt med ATS Kalmar, förklarade sitt ärende och önskade få hjälp med lite "radarguidance" till Borglanda på Öland i mitten av juni. Kalmar hänvisade då till Ronneby RKC, varifrån radartjänsten i Kalmar terminalområde sköttes. Under-

tecknad får då handlägga ärendet och von Rosen och jag kommer överens om att planeringen måste i grunden ske som en inflygning till Kalmar flygplats och därefter "radarguidance" i Kalmarsund upp till Borglanda flygplats. Vi kom överens om att jag skulle skicka över kartunderlag, såväl lufttrumskarta över södra Sverige liksom flygplatskort för både Kalmar och Borglanda flygplatser.



Kartbild över Kalmarsund och Borglanda

Cirka 14 dagar före flygningen ringer von Rosen och meddelar att allting går planenligt och att de skall starta den 12 juni från Pontiac Airport i Oakland och sedan anlända till Borglanda den 18 juni med landning kl 15.00 och då lämna över inbjudan till kungaparet. Vi går återigen igenom sista inflygningsdelen och olika förutsättningar, lämnar aktuella radiofrekvenser och kom överens om att han skulle ta kontakt med mig från Karlstad på förmiddagen den 18 juni, som var sista mellanlandningen innan Borglanda.

Den 18 juni på morgonen var inte vädret det allra bästa med lättande dimmoln och stratus med en molnbas runt 300 – 400 ft. Enligt meteorologen skulle det dock lättas mer under dagen och ge stackmoln med en molnbas runt 1.500 ft. Det var ju ett positivt besked och innebar att grundplaneringen gällde med inflygning via Kalmar och sedan upp under moln via sundet till Borglanda. När von Rosen ringde vid 10-tiden fick han väderprognosen samt att inflyg-

ning via Kalmar var nödvändig. Jag hade också fått uppgifter om starka sydvindar på höjd, så jag bad honom att de skulle starta minst en kvart före planerad tid, för att ha lite tidsmarginal.

Men inte kom de iväg från Karlstad i förväg, utan tvärtom ett par minuter sent. Jag hade fått färdplanen från Malmö ACC och starttiden fick jag via Kalmar TWR. Nu förstod jag att det var "kört" med tidhållningen för överlämnandet av inbjudan till kungaparet. Det skulle dröja innan jag fick kontakt med flygplanet och därför hade jag ganska gott om tid att fundera över uppkomna situationen. Tanken dök då upp om möjligheten att radarleda direkt mot Borgholm utan att gå via Kalmar. Vädret över Kalmar hade jag uppdaterat hela tiden och där molnbasen varierade något mellan 1.500 – 1.700 ft, sikt över 10 km. Enligt meteorologen var det i stort sett samma molnbas på Borglanda. Jag hade tidigare haft kontakt med kungens adjutant, som var pilot i flygvapnet, och ringde honom igen där han befann sig på Solliden och frågade honom om han kunde beskriva molnhimlen, 6 -7/8 cumulus blev svaret, vilket gjorde mig övertygad om att möjligheten fanns att gå rakt mot Borglanda. Jag förklarade för honom min avsikt, om piloterna godtog detta, att radarleda direkt mot Borglanda på grund av motvinden och den sena starten från Karlstad. Han lovade också att ringa mig när han kom ut till flygplatsen.



PS-810, pulsradar på L-bandet

Till mitt förfogande hade jag en PS-810 station, pulsradar på L-bandet, belägen vid Vissefjärda söder om Emmaboda med en lågtäckning ner till ca 300 – 400 ft över Kalmarsund och Borgholm. Radiotäckningen var minst lika god med både sändare och mottagare på Kalmar flygplats, fjärrstyrda från RKC i Ronneby. Lägsta radarledningshöjd över land i nordöstra delen av Kalmar TMA var 1.800 ft QNH och över havet och sundet 1.000 ft. (På den tiden tog vi inte hänsyn till TMA undersida med 500 ft separation. Med PS-810 såg vi alla flygplansekon, även de utan transponder).



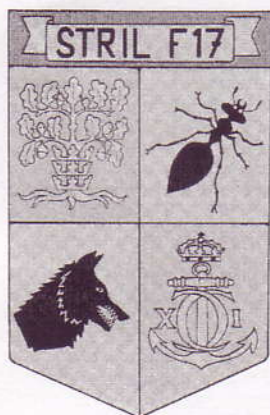
Ronneby Kontrollcentral på 1980-talet

Jag fick flygplanet radaröverlämnat från Malmö ACC strax söder om Hultsfreds flygplats, "releasat" i höjd och sida och "ingen känd trafik i okontrollerat luftrum". När sedan flygplanet ropade upp mig förklarade jag den uppkomna situationen med tanke på förseningen från Karlstad. Gav dem aktuellt väder Kalmar och att det bedömdes som likalydande på Borgholm. Förklarade för dem att möjligheten fanns att jag radarledde direkt mot Borgholm för att sedan få marksikt över Kalmarsund, ca 10 miles före flygplatsen. Det blev tyst på radion en stund och sedan kom beskedet: "Led oss direkt till Borgholm för då har vi chansen att komma till kungen i tid". Jag fick disponera den nordöstra delen av Kalmar TMA och sjönk initialt till 2.000 ft. Hade färdlinjen med fotpunkten på Borgholm utlagd på radarskärmen och gav kurs direkt mot flygfältet. Ingen marksikt på 2.000 ft och när flygplanet passerade ut

över Kalmarsund sjönk jag till 1.200 ft. Det dröjde inte länge förrän von Rosen meddelade under moln och med marksikt. Som vi kommit överens om så gjorde han bestämmelsemässigt rätt och kanslerade sin instrumentfärdplan och övergick "visuellt". Nu gällde det att få dem att hitta flygfältet. Sollidens slottsruin tyckte jag var ett bra landmärke när de låg över sundet, men den hittade de inte till att börja med, utan jag fick ta till "större puckar" och frågade om de såg Borgholm stad vid viken till vänster. Jo, det lyckades och sedan gick det även att få kontakt med slottsruinen. Förklarade att de skulle passera alldeles söder om ruinen och därefter en väg och strax bortom den fanns flygfältet. Gav dem fortlöpande information och när de enligt mitt radarunderlag passerade vägen, frågade jag om de såg flygfältet. Oj ingen kontakt, men när jag förklarade att de måste ligga rakt över, så kom det efterlängttade svaret att de hade fältet i sikte. (De hade säkert i sin sinnesbild tänkt sig ett något större flygfält). Vilken glädje ombord och även hos mig. Klockan var nu 15.00 och de gjorde en sväng över fältet. Avslutade sin färdplan i luften innan de landade och parkerade framför kungaparet samt överlämnade inbjudan till jubileumsfestligheterna i samband med "New Sweden-88" i USA. Adjutanten ringde och sa: "Mitt i prick" och piloterna von Rosen och Ylvisaker var mycket tacksamma för all hjälp, vilket de uttryckte både på radion, per telefon och i brev efteråt. Kungaparet återvände till Solliden helt ovetande om att en flygledare från F 17 verkligen varit inblandad i den lyckade landningen och tidhållningen vid den luftburna inbjudan från det stora landet i väster.

Gunnar Mossberg

Bilder:
F 17
Svenska Flygfält



Luftförsvarssektor Syd

F17

Stril 60

Stril 50 blir snabbt föråldrad

Tiden ställde nya krav på teknik och arbetsform. Det som kunde höras från luftbevakningscentralen blev ett minne blott: "Johan 34, 36, och 43 är Johan 35. Johan 34, 36 och 43 bort!" Förbindelseproven med våra mindre radarstationer som var "stickprov" med Biet på Öland och "bromsprov" med Bromsen på Sandhammaren försvann i sin muntliga form. RappC, Bovak, Cobs ersattes av moderna system i form av smalbandsöverföring av radardata, målföljning och datarapportering. Radargruppcentraler byggdes och tjänade som filter av information till Lfc. Norr om Karlskrona etablerades Radargruppcentral Rrgc S2 Syd mera känd som "MYRAN". Här anslöts radarstationer vilkas underlag användes till luftbevakning, stridsledning av jaktflyg, övervakning av attackföretag, luftvärnsledning, alarmerings-tjänst för det civila samhället samt måldata-rapportering till Lfc vilket var beslutsunderlag för insatser inom luftförsvaret.



STRIL 60 blev en integration av moderna ledningssystem, flygsystemet J 35 Draken samt luftvärnsrobotsystemet Rb 68 – Bloodhound..

Verktyg för telekrigföring etablerades också för att gemensamt möta invasionshotet.

Ledningsplatserna för Stril 50 ersattes nu av nybyggda moderna anläggningar som inrymde inte



bara funktioner för Stril 60 utan även andra betydande verksamheter.

Antalet ledningsplatser reducerades och för södra Sverige intog Lfc S1 - Kobran ansvaret.

Vissa gamla Lfc modifierades till Lfuc med kapacitet att leda egen sektordel samt att var beredda att agera vid förändringar i strilnivån. Lfc S2 fick finna sig i att inte modifieras och därmed sakta tyna bort trots Övlt Klerren Nilssons fantastiska förmåga att hålla luftbevakningscentralen levande. Däremot fick sektor S2 en högmodern radargruppcentral, Rgc S2 Syd - Myran.

Ett Rgc S2 Norr planerades vid Allgunnen men pga mindre nogräknade figuranter i Krigsmakten fick denna anläggning utgå. Mycket av Stril 60 avslöjades till andra makter vilket gjorde att systemet fick modifieras till mycket höga kostnader.

Radarstationerna PS15, PS08, PS65 och PS 66 ombesörjde luftlägesinformationen på både låg och hög höjd..

Lutbevakningsgruppcentraler ombesörjde lägesrapportering via OPUS-systemet med observationer från luftbevakningsstationer, LS.

För F17 och sektor S2 stod nu ansvaret att under insatsledningen på Lfc S1 genomföra luftbevakning, stridsledning, luftvärnsledning samt alarmering i incidentberedskapen samt i krig.

Den gamla indelningen av luftförsvarssektorer förändrades och blev till 4 storsektorer, Sektor syd, Sektor Mitt, Sektor NN samt Sektor ÖN.



Sektor ÖN
Lfc ÖN

Sektor NN
Lfc NN

Sektor Mitt
Lfc M

Sektor Syd
Lfc S

Luftförsvarets kommunikationssystem.



För att säkerställa lednings-funktionerna inom luft-försvaret användes i första hand Försvarets Telenät. Detta bestod av egna resurser i ett radiolänk-system som benämndes FFRL – Försvarets fasta radiolänknät samt resurser i dåvarande televerkets nät. Dessa

kunde vara ägda av Försvarsmakten eller förhyrda. Ledningscentralerna och sensorerna var anslutna med alternativa sambandsvägar för att skapa sambandssäkerhet och uthållighet. Dessa nät administrerades och underhölls av Marktelekontoret medan sambandsofficerare på strilförbanden taktiserade i dessa nät.

- Samband för incidentberedskapen.



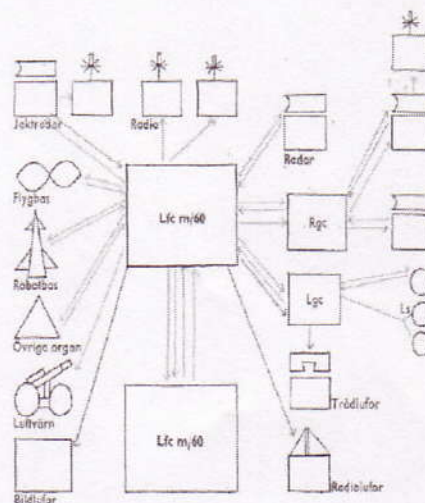
J 28 Vampire i högsta Lägg märke till telefonapparat m/37 genom vilken man erhöll startorder från Jal eller Tråjal.

Incidentberedskap luft kom att delas upp inom landet. Antingen körde man beredskapen sektorvis eller så koncentrerade man flera sektorer. Redan nu medgav kommunikationssystemen ledning över större områden. Luftläget i norrland kunde (kan) med enkla medel presenteras i Lfc Syd.

Eftersom man bytte ledningsplats ofta innebar detta att man var tvungen att göra många och stora omkopplingar i sambandsnäten. Fungerade inte denna omkoppling korrekt kunde det innebära att man blev "blind" i centralerna som övervakade lufrummet. Det var i dessa sammanhang strilsambands-officeren började växa in i den taktiska ledningen. Här har vi sett en fantastisk utveckling från de gamla koppartrådarna fram till dagens IP-moln.

Stril 60 uppbyggnad.

Den stora förändringen förutom de tekniska lösningarna var tillkomsten av radargrupp-centraler samt utökad samverkan.



F10/Sektor Syd



I och med storsektorns införande genomfördes ledningen från sektorflottiljen F10. Sektorstab Syd fredsgrupperades inledningsvis i berget men flyttade senare in till flottiljen F10 i Ängelholm.

171.Strilbataljonen

F17 Strilbataljon var en av tre bataljoner underställda C Sektor Syd. De tre bataljonerna var synonymt med de gamla sektorerna S1, S2 och W2.

Efter sektorsammanslagningen utnyttjades lokaler inne på F17 som ledningsplats. Strilbataljoncheferna på F17 arbetade hårt för att skapa en bättre ledningsplats.



Övlt Håkan Blennow, med många kontakter på milostaben, var den som fann lösningen; ett bergum i mörka Småland. Bergummet var ett arv från en nedlagd strilanläggning och hade

därmed utmärkta verktyg för förbandsledning. Taktikrum, samband och allt i övrigt gav en plats med stor uthållighet.

Övlt Blennow och hans strilbataljonstab arbetade hårt och skapade en professionell stab som utvecklade arbetsformerna.



Leif Arbin, vår evige stabschef, ledde staben med järnhand. Conny Nöbelin och Mats Svensson hade

frontpositioner i taktikrummet och ledde stril- och sambandsfunktionerna vid bataljonens förband.



F12/F17 Rrgckompani



Myran

Radargruppcentralen S2S, Myran, har tillsammans med Lfc Syd, Kobran, haft ansvaret för luftbevakningen och stridsledningen

inom sektor syd. På bilden (lånad av B Darwall) ser vi Iled/Ibi Magdalena Olsson, Siw Svensson och Christian (Kalle) Ekvall. Det kvinnliga inslaget var markant vid stril. Civila och militära befattningar gick hand i hand för att lösa uppgifterna. Här nedan ett aplock:



Ulla Jeansson, Britt-Marie Andersson, Birgitta Magnusson, Inger-Maj Palmquist, Berit Petersson, Agneta Andersson, Git Gustavsson, Ann-Margret Carlsson, Ann-Britt Sjöberg, Lena Edlund, Inga Andersson, Birgit Harf, Marianne Johansson, Gunilla Johansson, Susanne Knese, Siw Svensson, och Helene Ingelsson.

Tjejerna blev mycket välutbildade i den militära miljön. Under kalla kriget levde vi under kärnvapen- och ABC-hot och förberedelserna för att möta detta gällde alla.



Irene Åhlund, Ewa Bjälerud, Vivi Bjerstedt, Ulla Jeansson, Mona Karlsson och Berit Petersson



Genomförandet av incidentberedskapen i södra Sverige, Sydfisken, har ofta koncentrerats till Rrgc S2S. "Sydfisken" var ett sådant ansvarsområde.

Beredskapen vid Myran fick också benämningen "Lillfisken"

Öv Lars Lundell
bemannar JAL-
positionen på Myran.



Rrgc S2S byggdes under 60-talet och blev taktisk anläggning 1969 -70. Rollen var att i första hand filtrera radarinformation till lfc. Genom åren förändrades uppgifterna med större ansvarstagande för att skapa redundans i strilsystemet.

Det var inte enbart den vardagliga rutinen med incidentberedskap.

Samarbetet med jaktdivisionerna var stor då stridsledningen från Myran var omfattande.

Tillsammans med lfc samverkade man med jaktdivisionerna från F10, F12 och F17 i den dagliga övningsverksamheten. Ofta såg vi Kn Rolf Svensson som Crrjal eller JAL i taktikrummet.

Många övningar av varierande storlekar genomfördes under 70- och 80-talet. Beredskapen var mycket hög i och med detta.

Fotbollslaget



Stående från vänster:

Bo Fredriksson, Anders Sedenberg, Jan Otterström, Gert Bengtsson,

Knästående från vänster:

Walter Andersson, Eilert Davidsson, Mats Svensson. På bilden saknas Lars-Göran "Lill-Munken" Jönsson

Stril F12/F17 begåvades med ett mycket bra korpffotbollslag som vandrade uppåt i serie-tabellen i Karlskrona.

Myrans kompanichefer

CHEFEN BOX 5
370 30 RÖDEBY

Av de chefer som "regerat" Myran finns inte någon kvar på F17. Flera har tagit nya utmaningar i näringslivet eller tagit pension. Lennart Ebenhart har tyvärr lämnat oss för gott.

Bo Waldemarsson finns vid FMV/FöD och säljer JAS, Helene Lindewall-Ingelsson tjänstgör vid HKV/MUST och Yngve DeBourg arbetar idag vid Kustbevakningens flygoperativa avdelning. Glenn Pettersson är glad pensionär och vandrarehemsföreståndare i Karlskrona.



Radarstn PS 860

Spaningsradar PS-860/T anskaffas 1980. Stationen är transportabel och grupperas främst i skyddade anläggningar med hög och sänkbar mast/antenn i silo. I telehyddor finns lednings- och teleutrustning. Strilradaranläggning PS 860 kan bestyckas för flera olika ledningsfall. Tillförsel av OP-hydda och telehydda ger utökad ledningsförmåga. Radarn kan även grupperas fristående ovan jord.



Radarstn PS 870

Spaningsradar PS-870/T anskaffas 1988.



Den används för låghöjds- och ytspaning åt både



Flygvapnet och Marinen. Den ersatte tornradarstationen PS 15, den berömda 100-metersmasten med klumpen i toppen som vi sett utmed våra kuster.

PS 870 grupperas på flera olika sätt beroende på vilken skyddsnivå som krävs

Driften av PS 860/870 ombesörjs idag av FMLOG Ledtek.

Radarstationerna körs växelvis för att ge luftlägesinformation till stril och sjöbevakning.

F17 Radarkompani PS860/PS 870



Radarkompaniet på F17 har ett ursprung från mitten av 60-talet då man beväpnade med Robot-68, Bloodhound. Vid avvecklingen av robotsystemet utnyttjades robotens radarsystem PS44 för spaning i speciella områden där radarstörning med magnetremsor förekom. PS 44 såldes sedan till England, PS 860 anskaffades i början på 1980-talet.

Några av kompanicheferna på Rrkomp



Benny Hellström, Bengt Axeldal, Paul Olofsson, Tore Rova

Drift och underhåll på den tiden svarade radarkompaniet för med ett brett verksamhetsområde och med hög kompetens. Här genomfördes krigsförbandsutbildning, drift av radarstationer, sambandstjänst, transporttjänst. Samverkan med Försvarets Materielverk skedde vid modifieringar och förflyttningar av radarutrustning.



Verksamheten vid drift och övningar säkrades underhålls-mässigt av Assar Ericsson och Pelle Mattsson.



Radarkompaniet var omvitnat angående fordons- och transporttjänsten. Den höga standarden erhöles genom Lars-Erik Svensson och sedermera Janne Carlsson.



Bertil Olsson, Knut Persson, Lars Gröön, Christer Georgsson, Christer Bohnsack, Kennet Erlandsson, Bo Sundström

Teknisk drift och underhåll säkrades av gänget ovan. Här fanns stor teknisk kunskap om radar och telekommunikation, mastsystem, elkraft

KFÖ PS 860 / R 108



Stående från vänster:

Christer Georgsson, Kenneth Palmgren, Susanne Knese, Erland Svenman, Per-Erik Mattson, Conny Nöbelin

Sittande från vänster

Mats Svensson, Roland Francics, Robert Bjärwall, Jonas Bessier, Peter Forslund, Kennet Erlandsson

Många slutövningar genomfördes av radar-kompaniet i samband med att förbands-utbildningen avslutades. Det var GKÖ på Öland, i Smålandsskogarna, i Skåne. Fältmässiga övningar för både värnpliktiga och officerare.



Förbanden bemannades, ledningsfunktioner med stab och samband upprättades. Övningarna genomfördes över längre tid som gav ett mycket stort utbyte för alla involverade

Åke Janneryd förväntar sig stor sambandsfunktionalitet!

"Jojje" diskuterar en alternativ taktisk sambandslösning med "FBI"



Slutord från författaren.



Jag har i två artiklar beskrivit den tid jag tillbringat i Flygvapnet som sambandsofficer. Tiden har uteslutande tillbringats inom stril. Det finns mycket att

berätta, jag vet att det finns många människor och många händelser som borde tagits fram i denna berättelse.

Jag måste bara få nämna en person som har haft stor betydelse för sambandsfunktionen och oss sambandsofficerare. Övlt Håkan Blennow, strilbataljonchef, lyfte fram funktionen som ingen annan gjort varken förr eller senare.

Jag har inte nämnt sambandsförbandet för strilreserven, upprättandegruppen/RAL, inte den optiska luftbevakningen – LOMOS. Det kanske finns en sida över i något kommande nummer.

Under andra världskriget visades stor respekt mellan officerarna i respektive allians. På Atlanten hälsade befälhavarna via morse varandra med "Gott Mit You"

GMV

Mats Svensson

F17 KAMRATFÖRENING UNDER 30 ÅR. 1979-2009

Föreningen har den 16 maj 2009 firat sitt 30-års jubileum med stor festmiddag i F17 matsal. Här följer kort tillbakablick.



C F17, Överste Eric Spångberg

Föreningen bildades den 5 november 1979 på initiativ av dåvarande flottiljchefen Öv Eric Spångberg. Medlemstalet har haft en stabil tillväxt fram till i början av 2000-talet då antalet medlemmar var drygt 600. Sedan tycktes taket vara nått, idag ligger siffran på ca 550.



Presidiet vid årsmötet 1992, frv styrelseordförande Börje Göransson, föreningsordförande Boo-Walter Eriksson och sekreterare Stig Johnsson

Verksamheten syftar ytterst till att stärka samhörigheten såväl inom som mellan föreningen och flottiljen, garnisonen samt att bidra till vårdandet av traditioner och befordra ett gott kamratskap.



Kamratträff 2002 B17 flyguppvisning och föredrag

Föreningsträffar och studiebesök, följt av middag och samvaro samt resor är exempel på verksamheter som genomförts och som skapar gemenskap och samhörighet.

1993 tog flottiljchef Öv Boo-Walter Eriksson initiativ till skapandet av ett F17 förbandsmuseum, till vilket kamratföreningen var en given resurs.

Nu kom traditionsbevarande arbete och förbandshistoria in i verksamheten på ett naturligt sätt. Museet kunde öppnas för visningar till hösten 1995. Sedan kom den förödande matsalsbranden i mars 2002, då museilokalen förstördes. I dag finns inget museum, men hopp finns naturligtvis att ny lokal anvisas för återuppbyggnad.



De som gjorde pionjärbetet med F17 förbandsmuseum var, fr v Göte Sjöblom, Sture Olsson, Bengt Alritzson, Göte Pettersson, Gunnar Eriksson, Lars-Eric Svensson och Börje Göransson. Ej med på bild Arne Svensson. Bilden från 1998.

Utbyte med våra militära grannföreningar, Blekinge bataljon och KA2 kamratförening har funnits med tidigt, på senare tid även Flottans Män. Vi samlades då oftast kring ett studiebesök eller ett föredrag följt av middag och trevlig, berikande samvaro.



Kamratmiddag i den gamla värnpliktsmatsalen, januari 2002 med inbjudna föreningar i Blekinge.

Föreningen leds av en styrelse samt en föreningsordförande som enligt traditionen är flottiljchefen. Årsmötet hålls normalt under mars månad, vilket föreningsordföranden, C F17 leder. Försvarsinformation ingår som en stående punkt i årsmötesprogrammet. Kvällen avslutas med klassisk ärtmiddag och kamratlig samvaro på mässen.



Styrelsen, invald vid årsmötet 2007. Fr v Ulf Alderlöf, Leif Possung, Rune Pettersson, Allan Lindgren, Herbert Lindblom, Lars Lundell, Benny Karlsson, Ronny Hansson och Nils Otto Olsson. Ej med på bild Benny Hellström.

Föreningsordförande	Styrelseordförande
1979 Eric Spångberg	1979 Björn Hallberg
1984 Rolf Clementsson	1980 Bruno Carlsson
1987 Gunnar Ståhl	1986 Erik Berg
1990 B-W Eriksson	1989 Börje Göransson
1999 Lennart Pettersson	2001 Herbert Lindblom
2001 Lars Johansson	2009 Benny Hellström
2003 Lars Lundell	
2008 Niclas Karlsson	
2009 Mats Helgesson	

F17 kamratförening är ansluten till riksförbundet, SMKR sedan 1983. Föreningen har i övrigt representerat vid Nordiska militära kamratföreningsmöten, Flygvapenmuseum konferenser med mera.



Nordiskt möte i Helsingfors 2005. Avmarsch efter kransnedläggning vid hjältegravarna på kyrkogården vid Sandudd.

Föreningen har genom åren genomfört jubileum var femte år, i flertalet fall i samband med F17 flygdag eller anhörigdag.



30-års jubileum i värnpliktsmatsalen 16 maj 2009

Föreningen har idag tre hedersmedlemmar. Gunnar Eriksson, Håkan Lundqvist och Herbert Lindblom.

Följande tidigare hedersmedlemmar till minne. Torsten Rapp, Eric Spångberg, Sven Källquist och Börje Göransson.



Vår förste hedersmedlem, General Torsten Rapp

Under föreningens första år var kontorsarbetet relativt litet och kunde då genomföras av ordförande, sekreterare och kassör på "hemmakontoret" med möjlighet att kopiera och göra postutskick på F17.



Det nya kontoret under matsalen var inflyttningsklart efter semestern 2004.

Det första fasta kontoret kom 1994 då en avbalkning inreddes i det som skulle bli det nya F17 förbandsmuseum. I dag disponerar föreningen eget kontor under den nybyggda matsalen.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Kamratföreningen firar 30-års jubileum

Lördagen den 16 maj inbjöds till jubileumsmiddag i F17 värnpliktsmatsal. Välkomstdrink och mingel samt underhållning av KA2 oktetten inledde festligheterna.

Styrelseordföranden Herbert Lindblom gjorde en kort resumé över föreningens 30 år och Steve Gunnarsson, SMKR vice ordförande delade ut riksförbundets förtjänstecken till välförtjänta medlemmar.

Sedan var det dags att gå till bords under Blekinge flygflottiljs marsch.



KA2 oktetten spelade och skapade en mycket fin och värdig inramning av vårt jubileum.

Konungens skål utbringades följt av kungsången, ackompanjerad av KA2 oktetten. Vår föreningsordförande Niclas Karlsson hälsade välkommen till bords och ett särskilt välkommen till inbjudna gäster från F17, SMKR, Blekinge bataljon, KA2 kamratförening, Flottans Män i Karlskrona respektive Karlshamn samt SFF Blekinge.



Övlt Steve Gunnarsson SMKR th delar ut förtjänstecken till frv Benny Hellström, Allan Lindgren, Rune Pettersson, Mats Svensson och Ewa Anbrand.



Varmrätten serveras, klassisk fläskfilémedaljong med klyftpotatis och béarnaisesås.

Under senare delen av middagen passade inbjudna föreningar på att gratulera F17 kamratförening till de 30 åren samt överlämna presenter. C F17, Öv Niclas Karlsson framförde avslutningsvis gästernas tack för middagen innan det var dags för en kort promenad till Bredåkramässen, där det serverades kaffe och tårta.



KA 2 ordförande Per Engqvist gratulerar och överlämnar standar och bok till föreningsordförande Niclas Karlsson.

Ett välordnat och representativt jubileum är till ända. Vårt gemensamma tack till jubileumskommittén med flera, för en fin och minnesvärd kväll.



En uppskattad och trevlig samvaro kring kaffebordet på Bredåkramässen.

Våravslutning på Karön, 2009

Den 19 maj satte vi punkt för vårterminens verksamhet inom styrelse och förening. Och att samlas för en enklare lunch för alla invalda föreningsfunktionärer har blivit tradition, tack alla som jobbat, stort som litet räknas, det är det samlade resultatet som betyder något.



Föreningsfunktionärer samlade för våravslut och lunch vid Karö restaurangen i Ronneby.

Nordiskt militärt kamratföreningsmöte

Den 11-14 juni avhölls det 32:a nordiska kamratföreningsmötet i Karlskrona. Norge, Danmark, Finland och Sverige deltog med ett 60-tal deltagare per nation. Ur vår förening deltog Benny Hellström och Allan Lindgren.

Karlskrona har faktiskt tidigare stått som värd. För 40 år sedan genomfördes här, det i ordningen 12:e mötet.

Nästa tillfälle, 2011 blir Norge värdnation.



Traditionsenlig nations uppställning på Stortorget, i bakgrunden Fredriksskyrkan.

Efter en pampig invigning på bastion Trolles kaserngård, hölls korem i Amiralitetsskyrkan. Sedan följde paradmarsch med Flottans musikkår i täten till stortorget, där

Karlskrona kommun hälsade välkommen.

Marschen fortsatte sedan till marinmuseum, där kommunen bjöd på förfriskningar.



Deltagare från Blekinge poserar framför Rosenbom. KA2, Flottans Män och F17, i bakre raden syns fr v Benny Hellström och Allan Lindgren.

Andra dagen var försvarsmaktens dag. Under förmiddagen besöktes F 17, där helikoptrar samt JAS 39 med utrustningar visades. En flyguppvisning fanns också inlagd som tyvärr utgick pga tekniskt fel. F 17 besöket avslutades med en mycket uppskattad fältlunch, serverad i H 82.

Under eftermiddagen besöktes Marinbasen där fartyg, vapen och utbildningsanordningar visades upp. Dagen avslutades med garnisonschefens mottagning.

Tredje dagen ägnades åt världsarvets Karlskrona. På förmiddagen besöktes Kungsholm fort, där entusiastiska guider visade och berättade. Sedan följde en stridsföreläsning av Blekinge läns hemvärnsbataljon. Efter lunch var det återfärd till Trossö där deltagarna samlades för att bevittna en kransnedläggning till sjöss



En ceremoni för att hedra stupade soldater och sjömän, kransnedläggning till sjöss från postjakten Hiorten.

Eftermiddagen avslutades med att landshövding Gunvor Engström tog emot samtliga deltagare på residenset. På kvällen inbjöds till stor högtidsbankett i Repslagarbanan. Aftonen avslutades med att "stort tapto" spelades. Sista dagen, söndagsmorgonen ägnades åt frukost och avsked. Mötet gav ett oförglömligt minne.

Text: *Benny Hellström*

Foto: *Benny Hellström och Olle Melin*

Resa till Skåne

Tidigt på morgonen den 9 september gick resan med pigga och förväntansfulla medlemmar till Artillerimuseet i Kristianstad samt därefter till Autoseum i Simrishamn.



Vid infarten till museiområdet, vapenskölden för Kungl. Wendes Artilleriregemente.

På A3 gamla område i N Åsum, har sedan 1993 samlats, inte bara kanoner utan också fordon, sambandsmateriel och annat. Samlingarna skall visa artillerisystemet i sin helhet från 1700-talet till våra dagar. Museet har sedan 2008 statligt stöd och ingår i Sveriges militärhistoriska arv.



Museichefen, förre regementschefen Överste Leif Mårtensson guidade oss runt och berättade om svenska arméns artilleripjäser och dess historia.



Här visas på en 6-pundig kanon m/1813. Krigsbyte vid Leipzig 1813 under Napoleonkrigen.

Vårt gemensamma tack för en mycket fin visning med historisk bakgrund till våra guider Leif Mårtensson och Lars-Göran Rytterdahl.

Vårt andra resmål för dagen var Autoseum i Simrishamn. Efter en välsmakande lunch i angränsande restaurang, kunde vi fritt vandra runt och njuta av alla gamla bilar, motorcyklar och mopeder som fanns uppställda, även flygplan fanns att beskåda.



Inne i utställningshallarna möter vi först denna vackra bil, en fransman De Dion Bouton 1905

Studiebesök hos FM flygbärningsgrupp

Torsdag eftermiddag den 8 oktober hade vi nöjet att besöka och få en genomgång om bärgningsdykarnas arbete och utrustningar. FM centrala enhet är förlagd till F17 under chefskap av Kn K-G Bergqvist. Flygteknisk bakgrund, stark fysik och god vattenvana är grundkrav för dessa 8 man som ingår i den av F17 organiserade Försvarsmaktens flygbärningsgrupp.



Här visar K-G Bergqvist (th) dykutrustningar som är personlig utrustning för dem som ingår i gruppen.

Gruppen har avancerad teknisk utrustning för att bärga havererade flygplan och helikoptrar till sjöss men skall även kunna ta hand om haverister till lands. Det personliga arbetsskyddet är en väsentlig del, såsom skyddskläder och handskar. Bränder i kolfiber material och annat ger farliga gaser och stoft liksom vrakdelars vassa kanter kan skada vid dykbärgning.



Personalen håller sin dyktrim genom årliga 20-25 dykningar, dykdjup med till maximalt 40 meter.



Många medlemmar, här i H47 ordersal, kom för att lyssna och lära.



Avancerad teknisk utrustning för bärgning av vrakdelar på stora vattendjup. MANTIS, heter maskinen på bilden som ser, spolar rent och griper tag i vrakdelar som skall upp till ytan. Den navigeras rätt med hjälp av GPS samt har datorstöd i övrigt för själva arbetet.

Bergqvist berättade också om några haverier som media tidigare rapporterat om och som vi bara kände till rent allmänt. Veckor till månaders arbete ligger bakom ett haveri innan alla vrakdelar tagits omhand och dokumenterats. Allt transporteras sedan och läggs upp i Halmstad för SHK, Statens haverikommissions vidare arbete med att reda ut orsakssammanhang och konsekvenser.

Stort tack till K-G Bergqvist för en mycket fin och öppen redovisning och inte minst för hans personliga sätt att berätta intryck och erfarenheter från olika haveriplatser.

Föreningsträffen avslutades på mässen med en enklare måltid, pytt med dryck och kaffe samt naturligtvis lite eftersnack och trevlig samvaro.

Text, där inte annat angivits: Herbert Lindblom
Foto: F17, Herbert Lindblom, Herman Pålsson,
Benny Hellström och Olle Melin.

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

11 december 2009, kl 0915 i hangar 47

F17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens årsgenomgång 2009.

C F17 årsgenomgång börjar 0945 och pågår till 1100.
Hemvärnets musikkår medverkar.

Luciatåg för värnpliktiga och anställda inleder morgonen. Kafferast mellan 0915-0945.

Kamratföreningen medlemmar ansluter under kafferasten. Samling vid H47 0915.

Anmäl ditt deltagande senast 3 december.
e-post anmalan@f17kamratforening.se
eller tfn 0457-14086

18 mars 2010, kl 1800 i F17 aula

F17 kamratförenings årsmöte 2010

1800 inleds årsmötesförhandlingarna.

C F17 försvarsinformation följer därefter under rubriken: *Omstrukturering inom Försvarsmakten.*

Ca 1930 inbjuds till subventionerad middag på Bredåkramässen.

Särskild kallelse kommer att utsändas i slutet av januari månad 2010.

Någon dag under april månad 2010

Studiebesök vid Kustbevakningen i Karlskrona.

Inriktningen är att göra studiebesök vid ledningscentralen, få information om kustbevakningens verksamhet samt eventuellt gå ombord på kustbevakningsfartyg.

Inbjudan bifogas kallelsen till årsmötet.

Vi efterlyser idéer och förslag?

Deltagandet vid våra studiebesök och resor har varierat och tendensen är minskande, ibland så lågt att planerad verksamhet övervägts inställas. För att hamna mer rätt och öka deltagandet igen, önskar vi få in förslag och idéer till besök, föreläsare eller resor. Lämna gärna ditt förslag direkt till respektive handläggare, se tidigare inbjudan mm.

Tack på förhand. / Styrelsen

**God Jul och Gott Nytt År
tillönskas**

**Alla medlemmar
och
Bredåkrabladdets läsare**
Styrelsen

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen