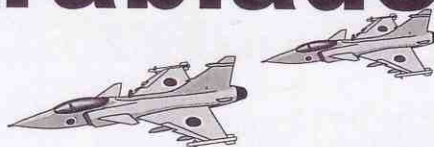




Bredåkrabladet



Medlemsblad för F17 Kamratförening 2/2010



Swedish Air Force Gripen taking off during Red Flag Exercise 2008 in USA

Ur innehållet:

Flygvapnet i NBG
Flygspaning, taktik
Räddningstjänst
Frivilliga i luftförsvaret
Hundliv på F 17
Divisionsliv på 50-talet

BREDÅKRABLADET

Medlemsblad för F 17 Kamratförening
Nummer 2/2010. Årgång 5.

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

Ansvarig utgivare
Herbert Lindblom

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

Teknisk rådgivning
Ewa Anbrand

Grafisk produktion
Ewa Anbrand

Adress
F 17 kamratförening
Box 502
372 25 Ronneby

E-post
redaktionen@f17kamratforening.se

Hemsida
www.f17kamratforening.se

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

Flygvapnet övar utomlands. Omslagsbilden visar JAS 39C ur F21 under övning Red Flag 2008 på Nellis AFB, Nevada, USA.
Foto: Gunnar Åkerberg

Bli medlem i F 17 kamratförening

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

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

Medlemskap är öppet för alla Försvarsmaktens kategorier, militära som civila, såväl aktiva som pensionsavgångna är välkomna. Vid pensionsavgång är första året avgiftsfritt. Annan person utanför försvarsmakten kan bli medlem efter ansökan till styrelsen.

Vi önskar få fler medlemmar som fortfarande är i aktiv tjänst, men detta sker inte automatiskt. Om du vill bli medlem, ber vi dig därför själv kontakta någon i styrelsen, se hemsidan, eller sätta in årsavgiften på plusgiro nedan.

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

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

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

Mycket välkommen i kamratkretsen !!!
Styrelsen

F 17 KAMRATFÖRENING



Styrelseordföranden Benny Hellström

Sedan föregående Bredåkrablade har det hänt en hel del. Vi har i många avseenden haft en härlig sommar, med många varma och soliga dagar. Hösten har som vanligt präglats av regn och rusk, men också dess emellan sol och värme.

Kamratföreningen har bland annat deltagit vid nationaldagsfirandet i Ronneby brunnspark samt arrangerat resa till Linköping i samband med återinvigningen av flygvapenmuseum och flygdagen på Malmen.

Under de år som Bredåkrablade givits ut, har det varit den bästa kontaktytan mellan föreningens styrelse och medlemmarna. Vi i styrelsen är mycket tacksamma för det arbete som redaktionskommittén åstadkommer för att producera en bra medlems-tidning. För att vi i framtiden ska kunna ha denna kontaktyta, är det viktigt att föreningens medlemmar är beredda att lämna underlag till tidningens innehåll. Både text och bilder välkomnas av redaktionen. Jag påminner också om att vi behöver fler medarbetare som kan hjälpa till i arbetet med att ordna upp i F17 fotoarkiv.

F17 förbandsmuseum, som tidigare samlade och förenade många medlemmar, ligger fortfarande i "malpåse". Trots många försök från föreningens sida att få

tillgång till lämpliga lokaler, har detta inte lyckats. Vi såg en möjlighet till lokaler i kasern 8, när en ny beredskapsbyggnad skulle byggas. Det var planerad byggstart under våren 2009 men av någon anledning blev starten försenad. Sedan i somras är dock bygget i gång. Nu kan vi bara hoppas att F17 kan ge klartecken i lokalfrågan, vi känner i alla fall stöd från flottiljledningen.

Ett av föreningens syften är att behålla och om möjligt stärka sammanhållningen mellan medlemmarna. En del i detta är att läsa eller medverka i Bredåkrablade. En annan del är att komma till de studiebesök eller föreningsträffar som anordnas. Våra träffar är oftast i form av något föredrag med efterföljande förtäring, inte sällan med en frågestund med föredragshållaren. Problemet är att ganska få av medlemmarna kommer till våra möten, oftast inte mer än 20 – 30 personer. Dessutom är det vanligtvis samma människor som kommer, gång efter gång, liten förnyelse alltså. Styrelsen önskar naturligtvis fler deltagare. Vi har diskuterat detta förhållande vid ett flertal tillfällen. Vi välkomnar alla medlemsförslag till hur vi ska agera för att skapa intresse och öka närvaron vid våra sammankomster.

I dagarna har föreningens ordförande, öv Mats Helgesson, tillfälligt lämnat oss för uppdrag i Afghanistan. Vi önskar honom lycka till i detta viktiga uppdrag och hälsar honom hjärtligt välkommen tillbaka.

I föregående Bredåkrablade skrev jag om högkvarterets utredning om stöd till landets kamratföreningar. Förslaget skulle presenteras senast 30 juni 2010 men vid denna tidpunkt hade utredningen inte påbörjats. Hur utredningens arbetsläge är för närvarande, känner jag inte till. Det finns säkert anledning att återkomma i detta ärende.

Benny Hellström

RONNEBY GARNISON



När jag satte mig ner för att författa denna utgåva av "Chefen har ordet" passade jag på att backa bandet till september förra året. Jag läste mitt motsvarande brev från september 2009 och tittade igenom mina anteckningsböcker och min kalender. Den omedelbara reflektionen jag fick var att det är otroligt mycket som hänt på ett år. Samtidigt är det en hel del som är årligen återkommande i vårt arbete. För ett år sedan slipade vi på våra argument i basbataljonsfrågan. Många möten kretsade kring de kommande anställda soldaternas utbildning och roll, vi kämpade för att få till vår beredskapsbyggnad och vi stod mitt upp i de beslut om ny inriktning av Försvarsmakten som vi nu skall genomföra. Sett i ett perspektiv av ett år är det därför mycket som har hänt, men många av dessa händelser pågår än. Jag misstänker att jag, då jag gör motsvarande återblick om ett år, kommer att förundras över hur mycket som hänt även under det kommande året. Just nu känns det som det är full fart i Försvarsmakten.

Tio dagar är kvar, i skrivande stund, tills att vi alla skall ha tagit ställning till den internationella tjänstgöringsplikten. Faktaläget är kommunicerat och publicerat på webben och EMIL. Det är det faktaläge vi får fatta beslut på. Jag har fattat mitt beslut sedan länge och jag respekterar självklart varje individs val, baserat på sina egna förutsättningar. Givetvis skall vi ställa alla de frågor vi har. Men på vissa områden finns inte alla detaljer klara, utan beslutet får tas på mer principiellt grundade svar.

Vi har just avslutat Flygvapenövningen 2010. För vår del innebar det ett första steg till återtagen förmåga i nationellt luftförsvar. Vi har fått många bra erfarenheter och jag vet att vi gjort ett stort jobb med att analysera resultaten från övningen. Detta är "första" steget i en öv-

ningsserie som sträcker sig över ett flertal år framåt. Våra insatser under övningen har varit mycket bra och det var längesedan jag såg så många glada miner samtidigt. Vi behöver öva, ofta och med rätt utrustning, personal och ledning. Vi har mycket välförtjänt beröm för våra insatser under övningen. Det finns dock en hel del kvar att göra. Sammanställning av erfarenheter och "lessons identified" pågår som bäst just nu.

Vi har också just avslutat arbetet med att vara värdar för ett Wiendokumentsbesök. Denna typ av besök ingår i de förtroendeskapande och konfliktförebyggande åtgärder som skapades i samband med järnridåns fall, Sovjetunionens upplösning och den nya säkerhetspolitiska situationen som då uppstod i Europa och de forna Sovjetstaterna. Vart femte år tar Sverige emot den typen av besök som vi hade hos oss. Syftet var att visa verksamhet och utrustning "en helt vanlig dag" på flygflottiljen. Både vi och SWEDEC, som besöktes dagen efter oss, fick mycket fina omdömen och vi lovordades bl a för vår ordning och reda. Ett bra jobb av alla inblandade vid flottiljen!

Blickar vi framåt så har vi inom kort bl a övningar, planeringsarbete, fortsatt införande av PRIO och inte minst arbetet med FM ORG 11 att fortsatt jobba med. Hösten blir verksamhetstung och administrationstung. Det är därför extra viktigt att vi gör det som är viktigast först. Det kommer att bli mindre högt prioriterad verksamhet som reduceras i omfattning när det under hösten blir klart i alla detaljer omfattningen av t ex NBG övningsserie. Det kanske viktigaste i detta sammanhang är att vi gör medvetna val när vi prioriterar för att inte hamna i "det-bara-blev-så"-situationer.

För min egen personliga del gör jag nu ett uppehåll (okt – maj) i min tjänstgöring på F17, när jag inom kort ställs till Utlandsstyrkans förfogande i sex månader. Öv Johan Svetoft tar under denna tid över rodret och övlt N-G Bernebring blir tillförordnad ställföreträdare och mj Bo Johansson blir tillförordnad stabschef. Med denna starka ledningskonstellation känner jag mig mycket trygg.

Mats Helgesson
Flottilj-/garnisonschef

Flygvapnet i Nordic Battlegroup

Nordic Battlegroup, NBG 11 är EU:s snabbinsatsstyrka under första halvåret 2011. Det är andra gången Sverige sätter upp och leder en sådan styrka. Erfarenheter från uppbyggandet av NBG 08 samt en djupare insikt i uppgiften har medfört såväl organisatoriska förändringar som ekonomiska besparingar.

Flygvapnets förmågor är samlade i en organisationsenhet – Expeditionary Air Wing, EAW, vilken ingår i den nordiskt sammansatta stridsgruppen NBG 11.

EU beredskap med NBG 11

NBG 11 är EU:s snabbinsatsstyrka, i beredskap och insatsberedd tiden 1 jan-30 juni 2011.

I styrkan ingår Sverige med preliminärt 1600 man, Finland 200, Norge 150, Estland 50 samt Irland med 140, totalt cirka 2150 soldater under svenskt ledarskap, med brigadgeneral Stefan Andersson i spetsen. I insatsstyrkan ingår flygvapnet med förbandsenheter i EAW om drygt 260 personer.

NBG 11, eller delar därav, skall kunna vara på plats i operationsområdet inom tio dygn. All materiel som inte behövs för utbildning är så långt möjligt packad och förberedd för lastning. NBG 11 ska kunna sättas in i konfliktområde inom en radie av 600 mil från Bryssel samt ha en uthållighet om 30 – 120 dagar.

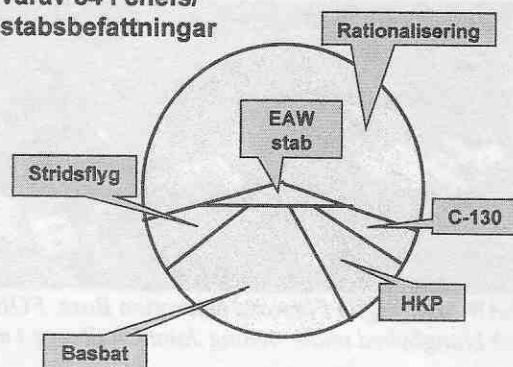
Insats sker först efter framställan av EU och efter svenskt riksdagsbeslut.

Sämre förmåga och lägre ambitioner

Då Sverige organiserade och satte upp den första snabbinsatsstyrkan, NBG 08, ingick en flygplatsenhet AB 01, Airbase Battalion 01. Enheten skulle ha förmåga att driva flygplatsverksamhet för våra flygförband vid två flygplatser, strategisk respektive taktisk flygbas. Detta visade sig vara både dyrt och omfattande, varför rationaliseringskrav kommit in, vilket medfört att personalstyrkan mer än halverats. Möjligheter skall också sökas att lösa uppgifterna på annat sätt och med lägre ambitionsnivå.

Inriktningen ska nu vara att inledningsvis klara NBG 11 behov av flygtransporter och flygbasbetjäning.

EAW NBG -11
264 personal
varav 54 i chefs/
stabsbefattningar



Rationalisering och anpassning till lägre krav har varit styrande. Personalstyrkan har mer än halverats i jämförelse med flygvapnets del i NBG 08.

Största delen förband från F 17

EAW är flygvapnets samlade förmåga under en ledning och under chefskap av överstelöjtnant Stefan Wilson. Förbandet omfattar, som tidigare nämnts, drygt 260 personer plus två hundar. Till detta kommer flygplan, fordon och övrig materiel för att man fortsättningsvis skulle kunna verka från två flygplatser, en huvudbas, Main Operation Base, MOB, och en framskjuten bas, Forward Operation Base, FOB. Tidigare benämningar var strategisk respektive taktisk flygbas.

F 17 sätter upp ett stort antal förband och har produktionsansvar för följande enheter.

- förbandsledning med stab (Head Quarter)
- basbataljon (Air base Unit)

- stridsflygenhet (Fighter Unit)
 - helikopterenhet (Heli Unit)
 - underrättelseenhet (Mission Support Element)
 - flygtransportenhet (Air Transport Unit)
- sätts upp av F 7 och finns där.

Grupperingsprinciper

På MOB:en finns huvuddelen av personalen med bland annat delar av basbataljonen samt enheter som transportflyg, stridsflyg och underrättelseenhet. Flygbasen antas vara väl utbyggd och kunna erbjuda exempelvis civil flygtrafikledning, drivmedel, räddningstjänst med mera.



EAW uppbyggda Forward Operation Base, FOB, på Ljungbyhed under övning Joint Challenge i maj.

FOB:en är av betydligt enklare karaktär och kan ligga på ett maximalt avstånd av 60 mil från MOB:en, huvudbasen. På den basen finns ursprungligen inte alla flygplatsfunktioner, utan dessa tillförs ur basbataljonen. Här baseras även helikoptrarna.

Operativa ramvillkor

NBG 11 och EAW ska kunna verka i allmänt normala till mer komplexa miljöer. Förbandsenheter ska kunna lösa uppgifter som att avbryta strider mellan parter och stabilisera läget, förebygga och hindra konflikter samt klara evakuering av personal och ge humanitär hjälp.

Ingående enheter och uppgifter

Basbataljonen ska på MOB:en upprätta en flygplatsterminal med passagerar- och godsmottagning, precis som på en vanlig flygplats inklusive säkerhetskontrollen.

Den ska ha förmåga att ta emot och hantera gods från, förutom egna Tp84, två C-17 alternativt en AN-124 per dygn.

Bataljonen ska kunna upprätta en FOB, och tillföra resurser för flygtrafikledning, räddnings- och sambandstjänst. Den ansvarar också för underhållstjänst, som exempelvis drivmedelsförsörjning. Vidare ska en främre tankningsplats, (FARP) kunna upprättas. Bataljonen har även ansvar för säkerheten runt FOB:en.

Mission support element, MSE, ska inhämta, analysera och delge underrättelseläget.

Flygtransportenheten (2 fpl) ansvarar för och ska kunna genomföra taktiska flygtransporter med Tp84 Hercules av både personal och materiel för NBG räkning mellan MOB och FOB. Den ska kunna genomföra två pass med två flygplan per dygn även under IMC/mörker (instrumentflygväder).



Tp 84 är en skyttel mellan MOB och FOB, men har också uppgifter som fällning av materiel och förnödenheter.

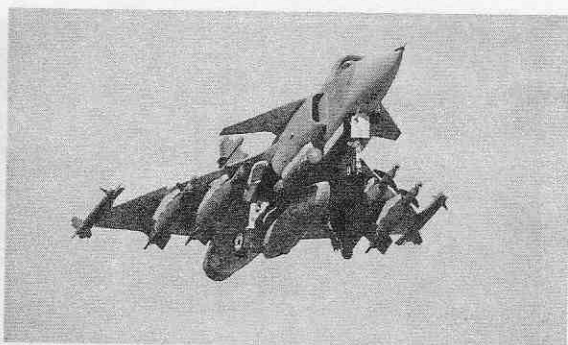
Helikopterenheten (6 hkp) med Hkp-15 ska vara baserad på FOB. Den ska kunna genomföra fyra pass med fyra helikoptrar per dygn, momentant sex helikoptrar.



Hkp 15 är en viktig resurs i EAW

Helikopterenheten ska kunna genomföra taktiska transporter, övervakning, underrättelseinhämtning samt sjuktransporter och undsättning av personal i stridszon/konfliktområde, även i förhöjd hotmiljö.

Stridsflygheten, JAS 39 division (8 fpl) ska kunna genomföra två pass med rote per dygn, momentant tre-fyra rotar. Den ska över angivna områden flyga och visa närvaro så att hotfulla situationer dämpas.



JAS 39 Gripen ska kunna ge flygunderstöd inom hela systemets förmågebredd i alla hotmiljöer.

JAS 39 Gripen ska kunna samverka med markstridsförband både vad gäller att, via radio, förmedla lägesinformation i stridsområdet och kunna ge eldunderstöd.

Materielsituationen

Ledningsmaterielen (sambands- och datorsystem) har använts i utbildningen av värnpliktiga, vilken avslutades i juni. Tidsplanen är snäv. Materielen ska samlas in, gås igenom, modifieras och sedan fördelas på respektive förband.

Läget bedöms vara under kontroll, trots förseningar. Materielen kommer till stora delar att vara på plats då NBG-förband övar för första gången och allra senast till den 1. december, då all utbildning ska vara genomförd och certifieringen klar.

– Någon upprepning av de omfattande materiellproblem som vi hade vid förra NBG-beredskapen blir det inte, säger generalmajor Gunnar Karlsson, chef för FM förbandsproduktion, i Officerstidningen 6/2010.

Intensiv övningsverksamhet

NBG har under året 2010 genomfört ett flertal enhets- och funktionsövningar. Under hösten inleddes en omfattande övningsserie.

Först ut var övning *Bold Lightning*, där delar i stridsgruppen övade förflyttning och transport av materiel och personal till ett "skarpt" insatsområde. Därefter följde en samövning av hela stridsgruppen, i vilken även utländska soldater deltog. Slutligen genomfördes en övning, med realistiska och utmanande ändamål, som syftade till en certifiering, ett godkännande av stipulerade förmågor.

F 17 deltog med förband i EAW i de två avslutande övningarna där Ronneby och Hagshult baserna ingick, totalt cirka 750 man i övningen på vardera basen.

Initial Effort genomfördes 19 – 27 oktober och hade som syfte att förbereda och värdera markstridsförbanden, Core Battalion, i NBG, inför den uppgift den kan komma att ställas inför den 1 januari 2011. Värderingen var en kontroll av interoperabiliteten, förmågan att kunna fungera effektivt med andra länders styrkor.

Joint Action gick av stapeln 8 – 18 november och var själva slutprovet, eller finalen. Under övningen kom alla ingående enheter att övas i de utmaningar som det innebär att anlända till och verka i ett insatsområde.

I beredskap, vidmakthålla förmåga

Viss personal är förlagd på F 17 under beredskapshalvåret, men kommer inte att vara sysslolös. Ett antal övningar och repetitioner är inplanerade för att vidmakthålla kunskaper och färdigheter. Den 30 juni är uppdraget klart, oavsett insats eller ej, och den 30 september skall förbandet vara avvecklat.

Globalt transportflyg kontrakteras

Som tidigare framgått ska MOB kunna ta emot C-17 och AN-124. Dessa flygplan hyrs in för NBG räkning och skall vara klara för insats med korta tidsförhållanden. Flygplanen är riktiga "bjässar" med en

lastförmåga och räckvidd på 77 ton och 530 mil för C-17 respektive 150 ton och 1600 mil för AN-124.

Sammanställt av: *Herbert Lindblom*

Källa: Försvarsmakten F 17

Bilder: F 17

C-17 LANDAR PÅ F 17

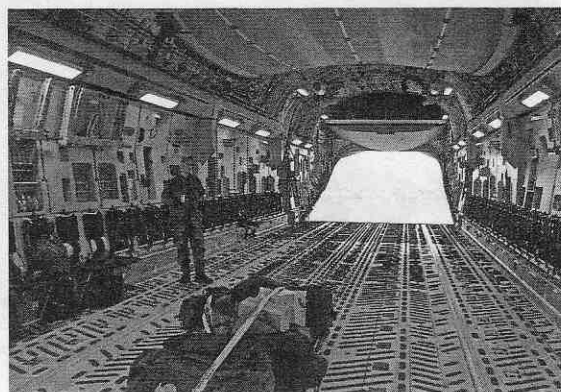
Den 11 juni mellanlandade en C-17 på Kallinge på sin väg från Pápa i Ungern till Malmen för visning under Försvarsmaktens huvudflygdag på söndagen den 13 juni.



Boeing C-17 Globemaster III har en maximal startvikt på 265 ton. Landning är möjlig på icke permanentade banor, kortaste landningssträckan uppges vara 600 meter.

C-17 är det största flygplan som landat på Kallinge någonsin. Planeringen för att kunna ta emot flygplan av C-17 storlek inleddes redan 2009. Nu skedde parkering på den civila plattan, men taxibanan i norr har breddats och kan efter semestern i år användas, både till taxning och uppställning för lastning. Flottiljen Pápa har tre C-17, som används i ett internationellt samarbete, kallat Heavy Airlift Wing, där tolv länder ingår, däribland Sverige.

En svensk kontingent om 25 svenskar, arbetar på Pápa Air Base. Två före detta F17-flygare, Niclas Åkesson och Anders Ericsson, och naturligtvis många fler, har



Lastrummet i C-17 rymmer 154 passagerare eller 108 fullt utrustade soldater eller 39 bårplatser. Alternativt kan lastas olika typer av containrar, stridsfordon eller lastbilar på två rader.

sina familjer nedflyttade och barnen går i skola i den lilla staden Pápa, en trevlig liten stad ungefär som Ronneby, berättar Niclas.



Niclas Åkesson, före detta F17-pilot, framför sin arbetsplats. Besättningen består av tre piloter och två lastmästare. Förra C F7, överste Fredrik Hedén, är ställföreträdande flottiljchef men också pilot på C-17.

Text och foto: *Gunnar Mossberg*

Flygspaning. Teknik- och taktikutveckling

I den avslutande delen, del 3, av spaningsflyget vid F17 berättas om S37 systemutveckling. Erfarenheter och analyser från övningsverksamhet gav idéer om och förslag till tekniska lösningar, vilka gav taktiska fördelar. Spaningsdivisionen utbildades till att också lösa såväl attack- som jaktförsvarsuppgifter i sin framtida roll med AJS-piloter.

Flygplan S37 status, början 1980-tal

De flygplan som mötte oss då vi påbörjade GFSU i början av 1980-talet var, när det gällde SH37, en något förbättrad AJ37 (attackversionen) men inte mycket mer. Vad gällde SF37 var det en upphottad eller trimmad variant av en S35E (Draken, spaningsversion). SF37 hade dock automatiska kameror, eget navigeringssystem samt något längre räckvidd än S35E.



SF 37 Viggen liknades vid en upphottad S 35E Draken. S37 på bilden är utrustad med MSK samt vingplacerade motmedelskapslar Foto: Åke Andersson

SH37 hade en radar, PS-371/A, som var vidareutvecklad från AJ37 med bland annat utökat mätområde från 120 km till 160 km samt ett flertal störskyddskretsar. Radarns frekvens kunde styras inifrån cockpit genom en omkopplare "krig/fred".

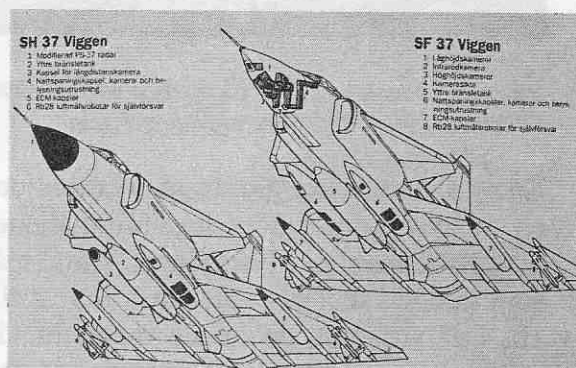
Yttre utrustningar, foto och motmedel

SH37 kamerakapsel SKA-24D, avståndskamera, var fast monterad under framkroppens högra sida, medan mörker-

spaningskapsel, MSK, var placerad på vänster sida, även den fast monterad.

I övrigt var systemen lika med dem i AJ 37. Kapsel KA, den aktiva störsändaren som sedermera blev U22, vilken även kunde användas som övningskapsel samt kapsel KB för rems- och fackelfällning.

En liten parentes var att när U22 skulle användas på övningar så skulle den ställas in med en kod. Denna kod var viktig för att inget skulle avslöjas för eventuella signalspanare. Koden skulle ställas in bakom en åtkomstpanel där det satt fyra tumhjul.

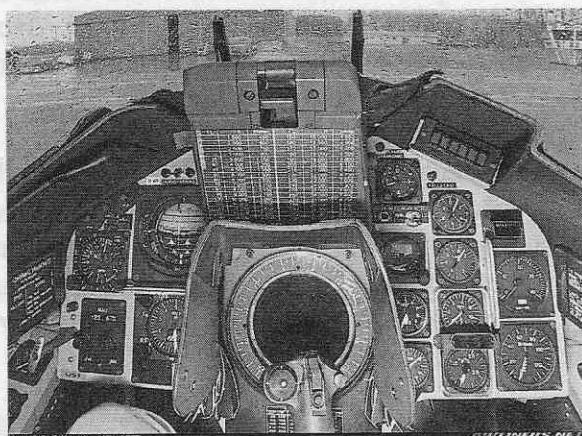


SF hade kameror inbyggda i nospartiet medan SH (radarförsedd) hade påhängda kamerakapslar. SF kunde ta två mörkerspaningskapslar, MSK medan SH endast en samt en kamerakapsel SKA-24D. Flygplanen var likvärdiga beträffande motmedelskapslar och jaktrobotar.

Kn Leif Möller kom på den ramsa som gjorde att jag än i dag kommer ihåg tumhjulens inställning. Det skulle stå CDEF överst och 002B därunder. I Leifs remsa hette det "Ce De E Fest och inga mellanöl" 00 blev inga och förr i tiden hette mellanöl, klass II B.

Programvaran, CK-15

Senare infördes CK-program 15 i S37. Detta var den mest omfattande utvecklingen hittills på väg till ett bättre spaningssystem. Omvärldspresentationen förbättrades nu avsevärt. Med den nya "rutafunktionen" matade man in hörnen på ett område som sedan ritades upp på centralinstrumentet (radar-skåpet). Samtidigt kunde fler mål mätas in och lagras i datorns minne.



Instrumentpanelen i SH37. En ny dataindikator har tillkommit i blickfånget överst på höger sida.

En ny dataindikator gjorde att presentationen av mål samt navigeringsinformationer blev lättillgänglig, i blickfånget. Antal mål som kunde "skuggas" utökades från 2 till 10. Det vill säga de kunde mätas in via radar på långt håll och efter en viss väntan åter mätas in, varefter man direkt kunde läsa dess kurs och fart i knop. Många fler brytpunkter i navigeringssystemet kunde användas och definieras som mål eller vanlig brytpunkt. Riskavstånd eller minsta avstånd till mål eller brytpunkt kunde även läggas in om man så önskade.

Även taktisk information tillkom som gav styrkommandon mot målen, beroende av vilken uppdragsprofil eller vilket kamera-system flygföraren eller beställaren hade valt. Efter dessa modifieringar blev systemet riktigt bra. Nästa stora uppgradering, nämligen AJS-modifieringen (attack/jakt/spaning) kom först efter att spanings-

systemet lämnat F17 för F10, mer om detta längre fram.

Hotbild och taktikutveckling

Vad hände då med det taktiska uppträdandet och hur tänkte piloterna? Tidigt insåg vi att, på grund av allt större LV-robothot från WP, måste den gamla taktiken med högfoto mer eller mindre överges. Ett mer utpräglat låghöjdsuppträdande kom in, med något som blev kallat "nackskott".

Vad är då ett nackskott? Jo, det är att man flyger över hav mot kustgrupperat mål men går vid sidan av, där motverkan bedömdes mindre påtaglig. Fortsätter sedan in över land och följer terrängen så dolt som möjligt, för att därefter vända och gå mot målet bakifrån, ut mot havet på lägsta höjd och med högsta fart, M 0,94+ (1200 km/t). Detta kallades för kustangöring mot hamnar. Uppdraget utfördes med en SF som var "blind" över havet, i avsaknad av radar. Risken att flyga på något örlogsfartyg var stor, så taktiken utvecklades med att SH, radarförsedd, lotsade SF över havet i rotesamverkan.

Ett annat sätt att undvika hot var genom avståndsfotografering, på avstånd mer än 50 km från målet, men den metoden är från vädersynpunkt känslig. Den kräver mycket goda siktförhållanden.

Det utpräglade låghöjdsflygandet gav negativa erfarenheter i ordets rätta bemärkelse. Den nödvändiga terrängföljningen, fick till följd att SF37 drabbades av väldigt många negativa lastfaktorer. Skrovet riskerade få utmattningsskador. Själv hittade jag på en egen taktik som jag lärde ut till många GFSU-elever, nämligen att ställa flygplanet på högkant eller på flygarspråk banka 90 grader över en kulle och sedan låta flygplanets nos falla ner och därefter rolla rätt på vingarna igen. På så sätt kunde antalet negativa belastningar minimeras vid terrängföljning.

Övning mot realistisk hotbild

Under tidigt 80-tal fick spaningssystemet en egen övning som var sprungen ur något som kallades Ravlundaövningen. Man flög mot skjutfältet i Ravlunda där arméns luftvärn, var grupperat. Övningens namn blev FOCUS, lite fyndigt med tanke på kamerors objektiv men också att det gällde att skärpa sig. Den första övningen gick mot Gotland där LV och andra arméstridskrafter var grupperade i olika målområden. Det gällde att med någon listig taktik närma sig målområdet så osedd som möjligt. Övningen var realistiskt upplagd genom att "Fi" tillämpade WP-taktik samt fingerad, representativ materielstatus. Jag kommer ihåg att vi var grupperade i Hultsfred med flygplan och underrättelsepluton i BAKOM, bakre klargöringsområde.



Exempel på spaningsfoto från SF37, bakre klargöringsområde på Hultsfredsbasen 1992.

Bild: SFF årsbok om Viggen

Det skall villigt erkännas att det inte är lätt att flyga mot Gotland, då dess topografi inte ger särskilt stora möjligheter att flyga i "mask" det vill säga dolt, då den högsta punkten på Gotland är soptippen utanför Visby.

I övningen ingick även motverkan från jaktflyg i form av J35J ur F10. Vi blev inte riktigt kloka på hur de hittade oss i vårt låghöjdsuppträdande. Det visade sig sedan att jakten flög på 1500 m höjd, spanade ner och såg "kölvattnet" efter oss. När man flyger lågt så blir det en strimma i vattnet av de virvlar som flygplanet alstrar. Dock

fanns det då inga vapen som hade verkan mot oss på den låga höjden, om man bara var kall nog att stanna på lägsta höjd. Jakten försökte naturligtvis locka oss till strid genom att momentant låsa sin radar bakifrån. Några gick på det och åkte dit. Man klarar sig inte ensam mot en rote J35.

Uppdragsanalys genom FOA

Vid varje uppdrag under FOKUS skulle protokoll föras, datakamerafilmen (DKA) utvärderas samt skickas in för utvärdering av LV-hotet.

Utvärderingen gjordes av ett team från FOA (försvarets forskningsanstalt) med Bdir Ove Kallin i spetsen. De matade in alla värden i någon stor dator som testade flygningen mot det WP-hot som spelades. Resultatet kom sedan divisionsvis på VHS-kassett, med kommentarer och statistik. I början fick vi vänta månader på resultaten, men det blev snabbare med tiden.

Det arbete som FOA drev var embryot till det som sedermera blev FASA, Företags Analys Spaning och Attack, ett datorbaserat planerings- och utvärderingssystem som vi fick till divisionen 1992. Senare version av FASA kom att innehålla en datorstav. Planeringen kunde då göras på divisionen och medföras till flygplanet. Nu var det med andra ord slut på att "knappa in" sin flygning, men det kom i och med AJS-modifieringen.

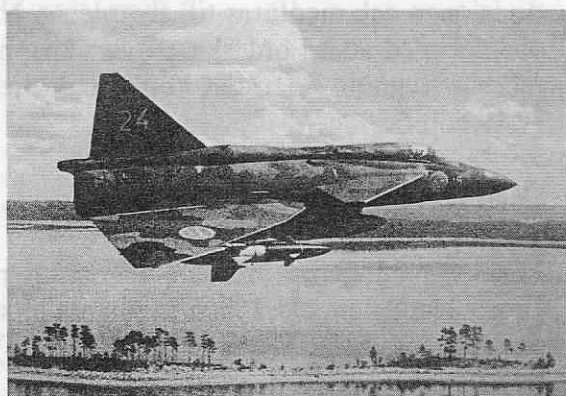
Övningsverksamheten breddas

FOCUS-övningarna växte genom åren. Dessa leddes av C E1 och involverade så småningom hela E1 (1. flygeskadern). Såväl attack som spaning som JA37 i attackrollen deltog. Man kan säga att FOCUS-övningen fick storlek av en flygvapenövning, FVÖ. Detta till skillnad mot de sektor- och flygkommandoövningar som genomfördes, där vi fick begränsad övning i vår egen taktik. Ofta flögs så kallade ABBA-uppdrag, dvs vi flög från egen bas som A-sida till någon punkt där

IK (signal för igenkänning) slogs ifrån, skiftade radiofrekvens till B-sidan och målgång påbörjades. Efter att ha nått något fiktivt mål genomfördes utflygning mot någon punkt, för att återigen skifta till A-sidan för hemflygning och landning på krigsbas. Ofta skulle WP-taktik enligt TTHJ (teknisk-taktisk hotbild jakt) tillämpas, vilket som sagt gav litet eller inget övningsutbyte i den egna spaningstaktiken.

Systemkurs för attack- och jaktuppdrag

Dåtidens vapensystemkurs spaning brukade avhandla antingen kameror och dess funktion eller flygplanets radarsystem. Mot bakgrund att leveransen av JAS 39 Gripen blev fördröjd samt att några av JAS-vapnen redan fanns framtagna, tex Rb15F, kom nya tankar. Från stabshåll funderade man över att skillnaden mellan ett attack- och spaningsuppdrag var ca 20-60 sekunder i målområdet. Detta faktum att tidsskillnaden var så liten, provades övningsmässigt med gott resultat under den vapensystemkurs som jag deltog i. För första gången avhandlades inte taktik kring kameror och radar, utan vi flög attacklöpor och övade fällning av Rb 04E, eftersom den redan kunde hängas på SH37.



SH37 kunde bära 2 Rb 04E. Flygplanet på bilden är en AJ37 som var likvärdig i detta avseende.

Vi flög luftstridsuppdrag med kurvledning på låg höjd mot kolonnmål samt insats från spärrbana. Detta ledde så småningom fram till att vi förstegsutbildades. När det blev

dags för AJS-modifiering av S37 så var förarna redan utbildade.

Själv var jag bland de fyra första på divisionen som fick genomgå GFSU:Ä attack på F7. All kraftsamling låg på uppträdande i målområdet samt gruppflygning.

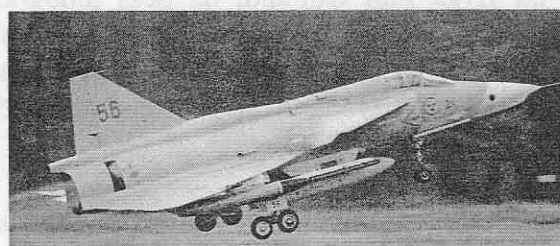
Det blev många skjut- och bombvarv med eller utan last. Såväl övningsammunition som den skarpa varianten fälldes eller sköts.

AJS 37 konceptet övas och prövas

I avvaktan på den stora AJS-modifieringen prövades de olika taktikerna på ett antal övningar, med gott resultat. Vi deltog med SH37 i attackrollen samt SF37 i luftförsvaret under dager VMC (goda sikt-förhållanden).

Vad gällde attackrollen "köpte" vi bara de profiler som fanns i ANFA (anvisningar för attackflygutbildning).

Vad gällde luftstridsdelen utvecklades den på F13 och byggde i stort på gammal J35-taktik. Kurvanfall utfördes med talstridsledning, även kallad "ångstridsledning", under VMC dager på låg höjd i rote. I avsaknad av möjlighet till datastridsledning infördes ett planerat alternativ med en spärrbana vid en viss geografisk punkt. Inträffade radiostörning gick vi bara till den förberedda punkten och etablerade en spärrbana. Det var därför viktigt att få med spärrbanepunkten i startordern.



SF37 (AJS modifierad) under start i uppgiften jaktförsvär VMC dager.

SF37 kunde bära fyra jaktrobotar Rb24J på de inre balkarna och två Rb28 på de yttre.

Efter AJS-modifieringen kunde 6 robotar Rb24J eller Rb74 bäras på valfri plats.

Sista övningen för F17 spaningsdivision kommer jag speciellt ihåg, den på Byholma 1992. Då var vi redan ett AJS-förband med fokus på A och J. Under dagtid hade vi en rote SF37 i luftförsvaret och nattetid genomförde vi havsövervakning med SH37. Under övningens slutskede ombaserade vi till baser i Västergötland, från vilka vi flög attackuppdrag med Rb 04.

Som kuriosas kan nämnas att vi tillverkade en skylt med texten 172. sdiv GÖR IDAG. En i cirkel placerad pil kunde vridas till tre sektorer JAKT, ATTACK eller SPANING. Skylten hängdes upp i taket på BasC utanför den gemensamma ordersalen på Byholma, naturligtvis för att psyka 171. jfdiv, som vi var samgrupperade med.



AJS 37 blev fullt utvecklad under mitten av 90-talet och blev därmed ett enhetsflygplan för alla flygslag. Kunskaper som senare överfördes till JAS 39. Bilden visar vapenalternativ som kunde medföras i olika uppdragstyper.

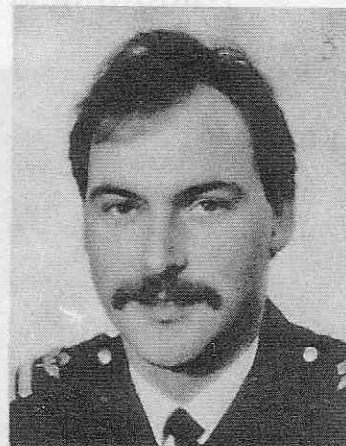
AJS-modifieringen genomfördes under tiden 1991-94 och omfattade totalt 86 flygplan (13 SF, 25 SH och 48 AJ37).

Efter överflyttning av F17 sdiv till F10 sommaren 1993 var det bara F10 och F21 som kom att ha varsin AJS 37-division fram till avvecklingen 2002 resp 2005.

Per-Olof Ericsson

Bilder: SFF årsbok om Viggen

Redigering: Herbert Lindblom



Per-Olof Ericsson

Per-Olof, "PeO" Ericsson började i flygvapnet 1978 som officersaspirant i flygtjänst. Efter TIS 37 1980 på F15 och officersexamen 1981 på F20, kom PeO till F17 för GFSU S37 på 2. sdiv.

Efter MHS allmänna kurs 1987-88 och efter olika FBS kurser, utnämndes han -92 till divisionschef på F17 2. sdiv. PeO ledde 1993 överflyttning av sdiv till F10, där han 1993-94 var stf divch på 1.sdiv F10. Sedan följde några år på milostab S.

1997 inledde PeO karriärväxling mot transportflyg, först med tjänst på trafikflygarehögskolan i Ljungbyhed, därefter 1998 flytt till F7 och transportflygdiv med flygtjänst på bland annat Tp 101, Beech Super King Air.

Mj Per-Olof Ericsson slutade i FV 1999 för en civil flygarkarriär i Sterling Airlines därefter som flygkapten på irländska Jet Bird Ltd. Numera är PeO engagerad i frivilliga flygkårens verksamhet och som motorflygchef i Blekinge flygklubb.

Redaktionen

Räddningsavdelningen går i väntans tider



Räddningsbil Typ 3 med 500 l släckmedel är först framme vid en haveriövning på F 17.

När bana 01/19 togs i bruk var räddningsstationen belägen vid "räddningslänken" öster om banan och bestod endast av en liten byggnad för personalen. Den 25 januari 1977 invigdes en ny räddningsstation väster om banan. Den omfattade både garage för fordonen och isolerad personalbyggnad. Placeringen har sedan drygt tio år haft dispens, p g a att byggnaderna skär igenom hinderytan. I övrigt är de nedslitna och behovet av nybyggnation har varit stor. Nu har byggandet äntligen påbörjats. Byggnaden skulle ha varit klar i december 2006, men det datumet har hela tiden flyttats framåt. Nu har vi fått löfte om inflyttning under första delen av 2012.

Räddningsavdelningen består idag av 32 civilanställda brandmän och 8 officerare. Under vinterhalvåret tjänstgör brandmännen även som fälthållare med huvuduppgift snöröjning. F17 är just nu den enda flottillen i Sverige som använder sina brandmän på detta kostnadseffektiva sätt. Fälthållningstjänsten indelas i en dagtidsvecka och

därefter en beredskapsvecka i hemmet. Vi är stolta över att vi, trots en hård vinter, har kunnat hålla flygplatsen öppen utan avbrott.

Brandmannens vardag består av ständig träning, indelad i räddningsövningar och fysisk uppbyggnad. Vi indelar veckan i cykler om en dag med träning/övning och nästa dag 19 timmars skarp beredskap. Med den uppdelningen klarar vi att hålla flygplatsen med räddningstjänst kl 05.00 och 24.00 varje dag utom lördag.



Rä-bil Typ 1, 6x6 Volvo, med 7400 l släckmedel.

Under föregående år fick vi oss tillfört en ny räddningsbil från Volvo/Floby. Det är

ett fordon som innehåller 7400 liter släckmedel. Med bilens takkanon kan man avge 4000 liter/min med en kastlängd på 85 meter. Bilen kan också med sin utrustning lyfta, vinscha och klippa upp havererade flygplan.

På vår övningsplats pågår ett projekt för att tillverka en attrapp av ett stort passagerarflygplan. Om vi vill öva mot ett stort flygplan idag måste vi åka till Halmstad och Göteborg. Vi har köpt in två jättelika oljetankar, som kommer att bilda stommen till flygplankroppen.



Realistisk räddningsövning på F 17.

Under hösten 2009 utbildades tre civilanställda brandmän till insatsledare. Det är första gången i F17:s historia som civila erhåller den utbildningen. Insatsledare är för närvarande en sällsynthet inom flygvapnet, vilket har fått till följd att vi periodvis får hjälpa båda Uppsala och Halmstad med den tjänsten. Vi har också under ett antal veckor haft insatsledare ombord på flottans fartyg när de övar landning med fartygsbaserad hkp. Visst är det bra att vara efterfrågad, men det kan bli mycket betungande ibland.

Framtiden för oss här på Basräddningsavdelningen ser ljus ut. Vi har fått löfte från högre chefer att vår avdelning ska fortsätta jobba enligt de former som sker idag. Till detta kan vi då också lägga inflyttningen i nya lokaler, vilket alla ser fram emot.

Sedan några år deltar våra brandmän också i utlandsmissioner. Vi är representerade i Afghanistan, Kongo, Bosnien och Kosovo.

Då har jag inte räknat med kortare utlandsuppdrag i en mängd europeiska länder. Allt detta gör att vi har en mycket intressant och spännande tjänst här på Basräddningsavdelningen. Alla vi som jobbar här stortrivs.



"Rä-bil 3,7 FT" (FlygTransport), med 3700 l släckmedel.

Lars Dahlstedt

Redigering och bilder:
Gunnar Mossberg



Lars Dalstedt började sin militära karriär med värnplikten på Kustjägarskolan 1975 och jobbade kvar där ytterligare 4 år. På egen begäran flyttade han sedan till KA 2 för att omskolas till trafiklärare och artillerist.

Sedan 1990 har han innehaft tjänst på Basräddningsavdelningen på F 17, under 17 år som insatsledare/räddningsledare/flotttilj-polis och de senaste två åren som kompanichef för avdelningen.

Redaktionen

Frivilliga i luftförsvarets tjänst

Flygvapnets samarbete med frivilligrörelsen har efter 1948 i huvudsak omfattat frivilliga som ingick i luftförsvaret och då främst i stridsledning- och luftbevakningsorganisationen, stril. Frivilliga hade och har fortfarande viktiga och nödvändiga uppgifter i vårt försvar, även om uppgifterna och numerären för flygvapnets del har minskat väsentligt. Frivilligverksamheten utgör en värdefull länk mellan försvaret och svenska folket.

Landstormen

År 1903 började man utbilda befäl till den nyupprättade Landstormen, vilken bestod av arméförband med de äldre årsklasserna värnpliktiga, då benämnda beväringar. Befälet utbildades till stor del på frivillig väg. Detta kan sägas vara embryot till dagens frivilligorganisationer.

1924 bildades Sveriges Landstormskvinnor (SLK) som stöd till Landstormen. 1942 togs namnet Riksförbundet Sveriges Lottakårer, fortfarande förkortat SLK. Till en början verkade lottorna i huvudsak i förplägnadstjänst, men uppgifterna kom att bli flera, såsom i expeditions-, sjukvårds- och signaltjänst. Efterhand tillkom en mängd frivilligorganisationer med skiftande inriktning inom försvaret.

Flygets utveckling medförde behov av bevakning av luftrummet, dvs *luftbevakning*. Uppgiften lades på Landstormen. Från 1917 blev behovet mer påtagligt. Nationer som deltog i första världskriget kränkte emellanåt svenskt territorium genom överflygning, bl a av ryska flygplan baserade på Åland. Luftbevakningen utnyttjades också redan från början som underrättelsekälla för händelser på marken.

Krigshot – ny organisation

1933 inleddes, med början i Skåne, en omorganisation av luftbevakningen. Landet indelades i luftbevakningsområden, lbo, där luftbevakningsstationer, ls, skulle rapportera till en luftbevakningscentral, lc.

De i lbo ingående kompanierna samlades från 1942 i luftbevakningsbataljoner.



Lslotta vid observationskikaren

Andra världskriget

För att förbättra jaktflygets förvarning utnyttjades från 1940-talets början radio i viktiga områden, där radiols upprättades. I övrigt utnyttjades telegrafverkets nät, med de fördröjningar det medförde. Man utnyttjade visserligen företrädesrätt, *luftförsvarssamtal*, men medan samtalet kopp-

lades skulle rapport skrivas på särskilt formulär och sedan läsas upp av lsposten och skrivas ner i lc.

1941 avvecklades Landstormen. De tidigare beväringarna och landstormarna blev värnpliktiga. Från 1940 hade man börjat engagera sommarlediga skolungdomar som ersättare för landstormare och värnpliktiga, som då kunde frigöras för civila uppgifter. Den som skriver detta var under två som-

Luftbevakningsrapport

Den 10/11 1943 Lspost 8

Från 6 X

Från	6	1	1	9	5	A
Klockan (vidare)	1	1	4	3		
Riktning						5
Antal				3	0	
Kom						7
Varianter						7
Styl						4
Verksamhet						0
Övrigt	Tilläggs - riktning - riktning					
<i>De minsta för</i> <i>den första</i>						
11-11-1145						

Under 2.vk användes detta formulär, som skulle fyllas i som underlag för den muntliga rapporten

marlov luftbevakare i den jämtländska fjällvärlden, utan att mer än ett enda flygföretag upptäcktes och rapporterades. Några extra överflygningar för att öva personalen och peppa upp den kostade man inte på.

Fram till 1948 svarade armén och, som var fallet i Blekinge, marinen för luftbevakningen. Nu övertog flygvapnet uppgiften. Innan dess hade man samverkat i luftbevakningscentralerna med officerare ur flygvapnet som representanter för jaktförbanden.

Stril 50

En utveckling av luftbevakningen vidtogs, med motsvarande verksamhet i Storbritannien under 2. världskriget som förebild. Det som kanske skulle ha kunnat kallas Stril 40 övergick till Stril 50. Britternas erfarenheter låg till grund för vidare förbättringar för det svenska flygvapnets del. Direktkopplade förbindelser skulle snabba upp rapporteringen. Den omständliga och tidsödande rapportskrivningen behövdes inte längre. Ls rapporterade muntligt till en luftförsvarsgruppcentral, lgc, där flygverksamheten inom ett kompaniomåde markerades på en horisontell lägeskarta. Från lgc rapporterades vidare till en luftförsvarscentral, lfc, där lägesmarkering skedde på motsvarande sätt.

Organisationen tillfördes luftbevakningsutbildat befäl från armén och en mängd frivillig personal tillkom, bl a flyglottor, som skulle tjänstgöra vid ls eller i centralerna på olika befattningar. En mycket omfattande och intensiv verksamhet med rekrytering och utbildning, även av flygvapnets personal, påbörjades.

Luftbevakningskompanierna kvarstod. Landet indelades i luftförsvarssektorer, med en luftförsvarscentral i varje sektor.

Samarbete med frivilligorganisationerna är en högt prioriterad uppgift för en förbandschef. Före 1948 hade C F17 samma kontakter med frivilligorganisationerna som alla andra chefer, men verksamheten blev nu betydligt utvidgad för flottiljcheferna. Frivilliga skulle mer påtagligt medverka i förbandens taktiska uppgifter än på expeditioner, i telefonväxlar eller vid kokvagnarna. En stor mängd lottor och frivil-



C F17, övlt Rapp, med lottafunkionärer (omkr 1945)

ligt befäl tillkom. De senare ingick i FVRF, Flygvapenföreningarnas Riksförbund, bildat 1940. F17 samverkar närmast med dess region Syd, en av förbundets fem regioner.

F17 fick från 1948 under sitt ansvar två luftbevakningskompanier, med lgc i Lessebo respektive Karlskrona. För funktionerna svarade signalofficeren, och för administration och kontakter med frivilligpersonalen tillsattes en frivilligoffi-



Kn Carl-Johan Johnsson (senare kameralfchef vid F17) undervisar flygpojkar i lgctjänst

cer, frivoff, och en frivilligassistent, frivass. Frivoff vid F 17 blev kapten Henning Segaeus och frivass Margaretha Cranz.

Kort period som sektorflottilj

1970- och 80-talen kom att bli förbandsnedläggningarnas decennier. 1980 utgick Kalmar flygflottilj, F12, ur organisationen. F12 var sektorflottilj och svarade för sektor S2. F17 övertog stridslednings- och luftbevakningsenheten samt, för en mycket kort tid, uppgifterna som sektorflottilj. Det som kvarstod efter denna period var det omfattande sektorsambandsnätet samt strilenheten, med dess centraler, radarstationer och luftbevakningskompanier. F12 hade haft ansvaret för fyra luftbevakningskompanier. Lessebo- och Karlskronakompanierna slogs nu ihop till ett. F17 fick således fem kompanier och fem lgc att ta hand om. Någon luftförsvarscentral fanns inte längre.



Lslottor rapporterar



Kartmarkörer i lfc m/50

Lfc S2 bergum tömdes helt på materiel i samband med att flygvapnet införde en ny typ av lfc (typ 2). Lfc S2 utgick, eftersom man avsåg att slå samman sektorerna S1,

S2 och W2 till en sektor omfattande dåvarande milo S och milo W.

Ledning vid F 17

Vid F12 hade major Folke Martinsson och Gunvor Nilsson haft ansvaret för frivilligtjänsten. De tog nu över uppgiften vid F17, men kn Segaeus och Margaretha Cranz satt en tid kvar som förstärkning och garanter för fortsatt kontinuitet. Utöver dessa fyra var även den fast anställda personalen engagerad i verksamheten, för utbildning samt planläggning och genomförande av övningar. Några befäl inom stril hade särskilt omfattande uppgifter i frivilligverksamheten, såsom mj Conny Nöbelin och kn Thomas Robért. De har båda senare tjänstgjort som frivoff. Lt Curt Palm är ett annat namn, välkänt för många frivilliga inom stril.

Efter Gunvor Nilsson övertogs tjänsten som frivass av Inger Roos.

Mj Folke Martinsson efterträddes som frivoff av mj Torgny Holmberg, mj Lars-Erik Gullbrand och övlt Karl Erik (känd som KE) Nilsson, i nämnd ordning.

Optisk luftbevakning omvärderas

Radarteknikens utveckling hade medfört längre räckvidder och bättre skydd mot telestörning. Kravet på radartäckning på låg höjd, där den optiska luftbevakningen hade sin främsta uppgift, ansågs kunna tillgodoses med modern radarteknik. Redan på 1940-talet, när radartekniken var i sin linda, hade liknande resonemang förts. Den optiska luftbevakningen betraktades trots allt fram till slutet av 1980-talet som ett värdefullt komplement till övervakningen av luftrummet med radar inom Stril 60.

Nu ansågs emellertid den optiska luftbevakningen ha gjort sitt och man beslöt 1992 i den allmänna besparingsivern att avveckla systemet. Framtagningen av flygande radarstationer har förstås påverkat beslutet. Politikerna och försvarsledningen

fick dock snart kalla fötter. 1994 var avvecklingen nästan fullbordad, när man ändrade inställning. Erfarenheter från andra länder, bl a Tyskland, visade att optisk luftbevakning trots allt kunde ha sitt värde, när radarsystemet utsatts för skador efter fientlig bekämpning eller svår elektronisk störning.

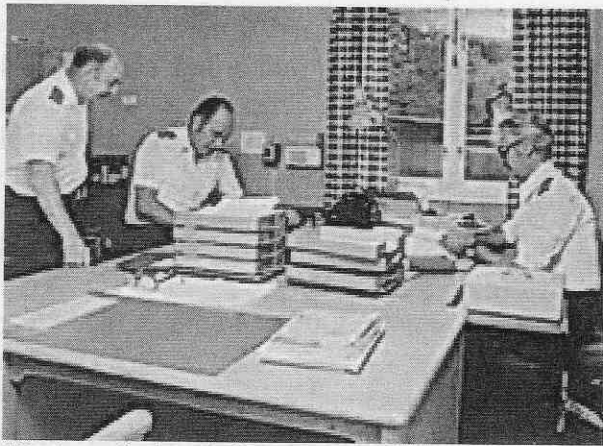
Den optiska luftbevakningen blev kvar, men i en ny, reducerad form. Det nya systemet benämndes *lomos*, uttytt luft- och markobservation. I systemet utnyttjades tekniska hjälpmedel. Vissa platser försågs med ljudsensorer och kunde lämnas obemannade. Istället för markering på kartbord utnyttjades datorer i bevakningscentralerna. Sambandet byggde på mobilnät och radio, där FRO, Frivilliga Radioorganisationen, hade en uppgift.

Luftbevakningstornen revs och de omkring 55 luftförsvarsgruppcentralerna ersattes med ett 15-tal observationscentraler. Inga krigsförbandsövningar med optisk luftbevakning genomfördes längre. Ansvaret för verksamheten lades på frivoff, främst för att under en tid hålla den återstående frivilligpersonalen igång. Efter 1994 fanns ingen frivilligpersonal kvar i systemet, som nu helt byggde på teknik

Från 2010 är det definitivt slut med optisk luftbevakning. Hemvärnet har tagit över observationsstationerna. Av luftbevakningens uppgifter återstår nu endast bevakning av verksamhet på marken, ytobservation. Anläggningar och materiel utnyttjas i ett system som i början kallades YOS 05. Försök att rekrytera tidigare luftbevakningspersonal till det nya systemet har gjorts, med varierande resultat. Lojaliteten till flygvapnet syns ha utgjort ett kraftigt hinder därvidlag.

Köpingsvikslägre

Kursgården i Köpingsvik norr om Borgholm på Öland utgjorde länge navet i utbildningen av FVRF medlemmar vid F12 och F17.



*Köpingsvik; kursledningen sammanträder.
Fr v kn Hans Johnsson, F17, och kn Alvar
Carlsson, F12. Mannen t h okänd.*

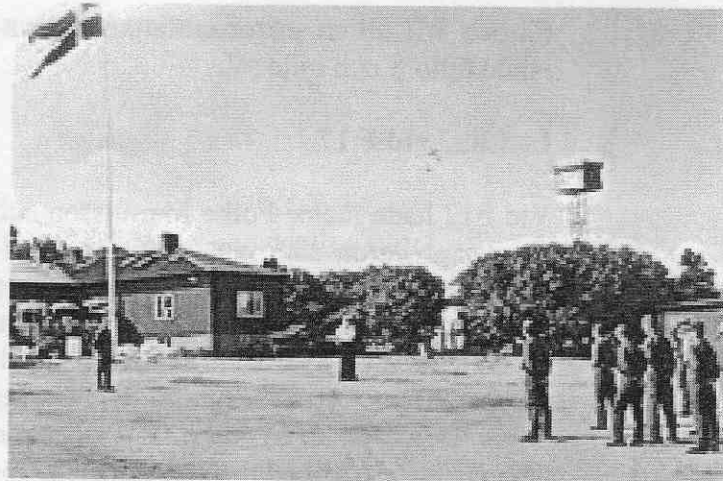
Kursgården var platsen för utbildning av manliga frivilliga och lottor av olika kategorier, liksom av flygvapenungdom (senare FVRF-ungdom).



*Kursavslutning i Köpingsvik. Gmj Berndt Östh
(t v) och C F17, öv Boo-Walter Eriksson*

Många frivilligt befäl har där fått en gedigen utbildning och upplevt ett gott kamratskap. Den erfarenheten har bland många andra förre vpl sergeanten Karl Erik Eriksson i Bräkne-Hoby, som med sin bevakningstropp under övningar bl a bevakat lgc i Lessebo.

Anläggningen har försålts och är nu vandrarhem. Dess förnämliga kök och matsal används som pizzeria.



Köpingsviksläget. Morgonuppställning

Läget idag

Vad som kvarstår av frivilligpersonal i luftförsvaret är stabslottor, FVRF-anslutna samt medlemmar i Svenska Brukshundsklubben, SBK. Dessa har sina uppgifter vid våra basbataljoner.

Fortfarande genomförs utbildning av ungdomar, FVRF-ungdomar. Verksamheten har stort värde som ett led i rekryteringen av yrkesmilitärer. Lt Bengt Bernerfalk, en period biträdande frivoff, gjorde här fram till 2010 en förtjänstfull insats.

Dagens motsvarigheter till de forna frivoff och frivass vid F17 är alla civila. I flottiljens utbildningsssenhet ingår en frivilligsektion med Eva Wemby (chef), Ingrid Lindfalk och Arne Nilsson (FVRF). Dessutom finns en frivilligsektion i Halmstad, knuten till F17.

Bilder: F17 jubileumsbok och Conny Nöbelin

Sigvard Forsberg

Hundliv på F 17



Fljpolis Torsten Lundell patrullerar. Foto; Flj-fotograf Rune Hedgren.

Hundtjänsten på F 17 har nästan lika lång tradition som flygplanen. Tidigt under 50-talet användes hundar vid patrullering och bevakning. Under andra halvan av 50-talet tillfördes flottiljerna vakthundar.

Varje flottilj hade en hundgård med en hundgårdsförman och ett antal hundskötare. De flesta var värnpliktiga. Denna personal skötte om hundarna vad avsåg mat, rastning och viss träning. Bevakningshundarna tränades i stillastående bevakning, lydnad och spårarbete (personspår). Vakthundarnas träning gick i allt väsentligt ut på att de skulle larma med skallgivning på en viss retningsgräns – oftast hangarens ytterväggar eller dörrar.

Anskaffningen av bevaknings- och sedermera skyddshundarna skedde genom inköp från Arméns Hundskola (HS) i Sollefteå. Denna myndighet hade också ansvaret för utbildning av personalen som skulle hantera hundarna samt svarade även för kontrollverksamheten ute på förbanden.

Bevakningshundarna användes mest vid patrullering under fredsbevakningstjänsten. Denna patrullering utfördes av den dåvarande flottiljpolisorganisationen. På de förband som utbildade vaktplutoner fanns avsevärt fler bevakningshundar. Dessa användes både i fredstjänsten på flottiljerna och ute på krigsbaserna när vaktplutonerna övade där.

Vakthundarna användes i hangarerna – varje hangar bestod av två ”skepp”. Dessutom fanns vakthundar i tillsynsverkstaden (Hangar 84) samt på dåvarande Avd 6 (Teknisk enhets verkstad). Det gick alltså åt 8 vakthundar under nätterna om de skulle finnas på samtliga platser. Hundarna larmade genom skallgivning som togs upp av en mikrofon ovanför hunden (skallförstärkare). I vaktlokalen fanns en mottagardel som var konstruerad så att det gick att lyssna på alla hundar eller på en hund i taget. Flottiljpoliserna lärde sig efterhand vilka hundar som kunde ”tomskälla” ibland och hur det lät när det var allvar. Det här sättet att använda hundar kan man naturligtvis så här i efterhand fråga sig om det var ett - ur etisk synvinkel – vettigt sätt, men ryktet om hundarnas farlighet hade avsedd verkan.

Om någon obehörig person skulle ta sig in i en hangar med utsatt vakthund skulle hunden attackera inkräktaren med sådan kraft att kedjan som hunden var bunden med skulle brista och sedan anfalla inkräktaren. Jag skulle inte vilja vara i inkräktarens kläder med en anfallande vakthund. Det finns exempel på att man

fått fly upp på flygplanvingarna då hunden inte tagits ur hangaren vid tjänstens början på morgonen.

Vakthundarna inköptes också främst från Arméns Hundskola; men även direkta inköp "på stan" förekom. Ett sådant exempel är en vakthund på F 17 under slutet på 60-talet – början 70-talet. Hunden kallades för Bamse – ganska naturligt eftersom den vägde ca 50 kg vilket är mycket för en schäfer. Vintertid fick Bamse rastas av två soldater, då han var så stark att när det var halt kunde en person inte hålla honom om "han ville någonstans".

Denna hund hade tagits om hand som väldigt ung. När den blev äldre kunde familjen i Kallinge inte ha den längre – man var rädda för den. När Bamse var liten tyckte ägarna att det var roligt att retas lite med den när den åt, för den morrade "så roligt".

Alltnog – Bamse växte till sig. När han var ca 10 månader ställde han upp familjen i köket och den som rörde sig fick ett rytande till svar. Familjen lyckades ringa till F 17 och personal därifrån hämtade hunden och sedan blev den vakthund. Bamse hade dock tagit med sig sin "känsla" för att mat var viktigt. En dag kom en värnpliktig in och sa att han ville förlustanmäla en mössa och att han inte ville betala för förlusten. Han berättade att han hade glömt att köra ut Bamse i yttergården och stänga luckan innan han gick in i stallet för att ta ut matskålen efter morgonens utfodring. Bamse sparade alltid en liten gnutta mat i matskålen som han sedan vaktade noga. Alltnog – den värnpliktige fann sig snabbt och slängde mössan i Bamses gap när han attackerade. Därav förlusten av mössan.

Organisationen med bevaknings- och vakthundar pågick med i stort samma uppgifter och inriktning under hela 60- och 70 talet. 1982 var hela hundverksamheten i försvaret i kris. Armén var s.k. huvudstabsmyndighet och efter avveckling av minhundarna på brigadnivå ville armén lägga ner all hundverksamhet i försvaret.

Dåvarande majoren Tommy Nilsson (F 16) tjänstgjorde på Flygstabens krigsorganisationsavdelning och hade genom sitt civila engagemang ett stort intresse för hunden i försvarets tjänst. Han kallade samman en liten grupp bestående av lt Wetterholm (F 10), kn Roland Sjösten (F 17), hundgårdsförman Kurt Karlsson (F 13) samt lt Mats Andersson (F 10). Gruppen diskuterade hur det skulle gå till att rädda kvar hundarna i försvaret. Eftersom armén inte ville längre tog flygvapnet på sig att vara huvudstabsmyndighet för hundtjänsten i försvaret. Det visade sig vara ett bra beslut. 1983 presenterade den lilla gruppen ett förslag till "CFV grundsyn hundtjänst". Den som då beslutade att vi skulle jobba i enlighet med förslaget var genlt Sven-Olof Olson (CFV). I och med den nya grundsynen indelades hundarna i tjänstehund 1, 2 och 3. Tjänstehund 3 var en helt ny dressyrförman, som bl a innebar att hunden skulle kunna frispåra och skallmarkera person i slutet av spåret. Därefter skulle hunden kunna kallas in med hjälp av t ex visselpipa. Kravet på dessa hundars mentalitet var stort och innebar att de hundförare som skulle hantera dessa hundar fick en mycket mer innehållsrik och i tiden längre utbildning.

Instruktörsutbildning av såväl civila tjänstemän på hundplutonerna som yrkesofficerare var en stor del av

hundtjänsten under resten av 80-talet. Det fanns knappt några yoff som hade kunskap om kvalificerad hundträning. Bland de första som gick instruktörsutbildning kan nämnas dåvarande fänrikarna Christer (x:et) Eriksson och Thomas Nilsson. De gick även civil instruktörsutbildning inom Svenska Brukshundklubben och hade tjänstehundar som de tränade kontinuerligt.



Kn Roland Sjösten; ansvarig för hundtjänsten på F 17. Foto: Fljtfotograf Rune Hedgren.

F 17 personal var alltså tidigt engagerad i hundtjänsten. 1984 genomfördes den första krigsförbandsövningen med nyorganiserade basbat 85 på Hagshult. Med en flygbasjägerpluton och sju närskyddsplutoner behövdes 64 hundar. Ansvarig för hundtjänsten var kn Roland Sjösten. Cirka 30 stamhundar från flygvapnet och 35 civila inlånade tjänstehundar användes under de tre veckor som övningen pågick. Under övningen gjordes också en häftig uppvisning med tjänstehund 3 inför H M Konungen med stab.

Under hela 80- och 90-talet var personal från F 17 mycket aktiv inom hundtjänstens utveckling. Genom tillskapandet av flygvapnets och sedermera försvarets hundtjänstenhet tog hundtjänsten många snabba kliv i utvecklingen från 1984 och framåt. Vid F 17 GKÖ (Grundläggande Krigsförbandsövning) på Uråsa tjänst-

gjorde bland andra Ingrid Lindfalk och Christina Sonberg som hundtjänstinstruktörer. De var markförsvarskompani-chefens "förlängda arm" vad avsåg hundarnas träning och användning på plutonerna. Ingrid och Christina tjänstgjorde sedan på hundplutonen på F17 under resten av 80-talet och en bit in på 2000-talet.

1994 skedde en stor förbättring för hundtjänsten på F 17. Då byggdes en ny hundgård för flera miljoner kronor som fyllde alla moderna krav på uppställning, hygienutrymmen och sjukvårdsutrymmen för hundarna.



På Krigsbas. Foto; Fotograf Torbjörn Karlsson.

Efterhand har det tillkommit nya dressyrformer, som naturligt nog blev aktuella beroende på terroristhot, men även på de internationella åtaganden Försvarsmakten har. Hundar som kan leta upp och markera sprängmedel samt markera minor kom in i den dagliga träningen. Utbildning till minhundar upphörde 1982 vid Hundskolan i Sollefteå. Den kom senare tillbaka inom Försvarets Hundtjänstenhet på Tullinge under 90-talet och sedan dess har vi haft hundar i tjänst som kan markera minor.

Hundtjänsten på 20-hundratalet

Med de nya JAS-anpassade hangarerna på

F 17 år 2000 avskaffades vakthundarna och larmfunktionerna övergick i stället till elektroniska hjälpmedel och vaktrondringar.



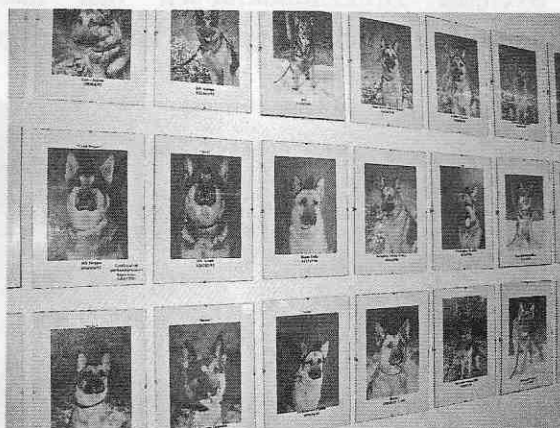
Nuvarande chef. Kn Niclas Foleby och Hebbe 6 år.
Foto; Boo-Walter Eriksson

I och med att de värnpliktiga inte skulle få utföra "civila" arbetsuppgifter - grå arbetskraft i försvaret - ersattes de med civilanställd personal, med början 2006. Samtidigt flyttades flygbasjägarskolan från F 7 i Sätenäs till F 17. I dag är nio dressörer anställda på F 17, med uppgift att utbilda och sköta dressyr och omvårdnad av hundarna.

Hunddetaljen har idag en chef (kn Niclas Foleby), en stf chef, också yrkesofficer, och de nio dressörerna. Här råder verkligen jämlikhet, då fem av dressörerna är kvinnor. Att det är hundvänner som arbetar på hunddetaljen går inte att ta miste på, då de flesta har sina privata hundar med på arbetsplatsen. Man får således inte lida av

allergier då man har ett jobb på hunddetaljen.

På många arbetsplatser ser man fotografier av gamla chefer hänga på väggarna men här har man i stället satt upp fotografier på gamla trotjänare på väggen i ordersalen på skolan.



Trotjänare i ordersalen. Foto; Boo-Walter Eriksson

Krigsorganisation och uppgifter

Hundarna utbildas för att ingå i flygbasjägarplutoner och flygbassäkerhetsplutoner. En uppgift är att patrullera ett flygbasområde och inhämta information om en angripares inträngande på basen, så att den kan spåras och bekämpas innan den lyckas anfalla och förstöra materiel och anläggningar.

En annan uppgift är att flygsäkra och skydda ett landningsområde inför landning av transportflygplan.

En tredje uppgift är att undsätta nödställda som hamnat inom fientligt område, till exempel flygförare som tvingats hoppa. Det innebär att hunden skall kunna följa med i flygplan och helikoptrar för att lösa förbandets uppgifter.

I fred skall hundarna dessutom kunna delta vid den skarpa bevakningen av anläggningar och förråd.

Dessa uppgifter skall kunna lösas av alla hundar. Dessutom kan vissa hundar specialutbildas. F 17 har två som är utbildade på vapen- och ammunitions-sökning. Speciellt inriktas utbildningen på sprängmedel. I år har ett ekipage (förare plus hund) från F 17 och ett ekipage från Ing 2 deltagit i två omgångar i Afghanistan. Uppgiften var att säkra vägar och vägbankar så att transporter kan genomföras på ett säkert sätt. Den har lösts på ett föredömligt sätt och gett goda erfarenheter för att verka i fredsbevarande missioner.

Rekrytering och uttagning av hundarna

Försvarets hundtjänstenhet har sitt säte i Märsta med armén som huvudansvarig och Svea Livgarde som stödförband. Enheten har en hundavelsstation i Sollefteå, där man avlar fram hundar för försvarets behov. Man började aveln 2005 och har idag passerat 400 födda valpar. Anskaffning av avelsdjur pågår kontinuerligt genom egen avel och genom inköp.

Försvarsmaktens behov är ca 50 dressyr-ämnen per år. Efter åtta veckor placeras de ut hos privata fodervärddar som får behålla hundarna till 18 månaders ålder, då de testas för de uppgifter som de skall utbildas till i försvaret. Hundmat och veterinärvård bekostas staten. Om hunden blir godkänd i testerna går den till de militära förbanden för utbildning. Om den inte blir godkänd erbjuds fodervärden att köpa den för 1500 kronor. För den som är intresserad av hundar är detta ett utmärkt tillfälle att lära känna och kanske rent av få köpa en hund till en ringa penning. Kontakta i så fall hundtjänstdetaljen på F17.

Tjänstgöringstiden för en tjänstehund varierar mellan ca sex-nio år. Då den utgår ur

organisationen erbjuds den som gåva till intresserade. Det är även här ett bra tillfälle till att skaffa en vädresserad hund.



Sir Arthur. Foto; Boo-Walter Eriksson.

En ovanlig medarbetare var den korthåriga collien Sir Arthur som skänkts till F 17 av en kennel. Sir Arthurs och min pensionering sammanföll 1998 då jag slutade som C F 17. Jag fick då överta honom till stor glädje för hela familjen.

Framtiden

Omorganisationerna i försvaret torde inte vara slut ännu. Niclas Foleby informerar om att man tänker avveckla de flesta dressörerna och att hunden i stället skall vara med i hemmet hos sin förare. Det är polisens modell man tittar på för att få kostnadsminskningar.

Hunden. Människans bästa vän.

Många värnpliktiga har muckat från tjänsten på hundgården och setts gråtande sitta och ta avsked från sin trogna vän. Uppgifterna för hundar i försvarets och människans tjänst kommer inte att försvinna, utan tvärtom att öka.

Text: Boo-Walter Eriksson med underlag från övlt Roland Sjösten och Kn Niclas Foleby.

Divisionsliv på 1950-talet

Det var tidigt 50-tal inom Kungl. Blekinge flygflottilj på historiska Bredåkra exercished i Kallinge, ett stort gräsfält med skog på tre sidor. Bara åt havet i söder var det någorlunda fritt. Här fanns de militära anorna och en kort cementbana, 01-19, samt ett grässtråk, 11-29. Flygplantyperna var T 18 B, B 18, SK 16 samt några få exemplar av B 3 och S 14 Storken. Nya Tp 83, SAAB A 21 R och A 32 Lansen skulle snart komma. Man bidade liksom tiden i något slags tillstånd av "uppehållande krigföring".

Flygtillägget på den sparsamt tilltagna lönen var 270 kronor per månad för förare och 210 för en flygsignalist.

Det var ju sedan sommaren 1945 fred, men väl kallt krig i någon bemärkelse mellan de två stora maktblocken och vi låg mitt emellan. Allvarliga varningar österifrån hade vi fått genom nedskjutningen av en DC 3 och ett spaningsplan Catalina på försommaren år 1952. Vid flygningar öster om Gotland, med tyngd på nattövningar, kunde vi då och då ana att Mig 15 fanns i närheten och höll ett öga på våra förehavanden. Radarbevis på sådan närgångenhet fanns ofta, merendels under de höstövningar som eskadrarna brukade genomföra. Ibland fick vi en varning om att ett extra flygplan hade anslutit ytterst i någon av våra samlade divisioner, alltid förstas med släckta ljus. Att underskatta ryskt flyg skulle ha varit ett stort misstag.

Briefing

Ibland kunde tjänsten börja redan strax före halv åtta på busshållplatsen vid torget i Ronneby mitt emot Handelsbanken. En sergeant med mord i blicken rättade till skärm-mössan på en 20-årig furir, som han ansåg var lite för äventyrlig med sin mösspåtagning. Den nybakade furiren var jag. Sedan bar det av på vägen över Kallinge city mot dagens storbriefing i skolsalen klockan 0745. Vid vakten tog den militäriske sergeanten Maxe emot med skarpladdad kpist. ID-kort var då ett okänt begrepp. Uniform och det ärliga utseendet fick räcka. Regoff 1, major Rissler,

lämnar av till flottiljchefen, översten Sten Rydström, före detta sjöofficer, en bister men populär herre. Givakt, manöver, sitt ner, börja föredragningen !

Flygande personal från de tre divisionerna närvarade, den röda, den blå och den gula. Chefer var kaptenerna Carlmarker, Rehnvall och Olin, tre resliga män som ingav förtroende. En av dem blev senare general. Meteorolog var för det mesta Anders, en hedersman som varit sjökapten i sitt tidigare liv. Förste trafikledaren, den lugne och saklige Lennart Bergén höll sin del av föredragningen. Det visades några bilder på ryska krigsfartyg under gång eller för ankar, vilka någon olycklig fick uppdraget att identifiera. Ibland gick det bra, men ofta inte alls.

För dagen kunde det gälla dykövningar mot ön i sjön Mien, fällning av 8 kilos övningsbomber, cementklumpar försedda med rökgranater, mot den gamla cementbåten utanför Hällevik eller anfall i högervarv mot målet på Bollöarna.

"Några frågor? Formering på divisioner!" Fort ner till respektive hangarer så att man hann med ett besök vid fikabilen, en gammal husvagn som brukade komma från markan just innan det första passet skulle starta.

Människor man minns

En flygspanare fanns på förbandet, major Holmberg från armén, som var regoff 2. Han var en lugn och sänlig man, märkligt nog med signaturen Hg, den kemiska beteckningen för kvicksilver. De båda regoff fungerade som flygchef respektive ansvarig för flottiljens mer markbundna ärenden. Jag kan inte minnas att de båda regoff var lika populära som flottiljchefen. En chef som emellertid hölls mycket högt av sin personal var kapten Bo Carlmarker.

En reservare skulle introduceras på T 18 B och B 3. Det var löjtnanten och SAS-kaptenen Knud Havel, en rese som tidigare i karriären varit flygvapenmästare i kulstötning, alltid med skämt i blicken. Han skulle senare bli Boeingpilot i tyska Condor.

På vår division hade vi två mogna och erfarna piloter, sergearter och så kallade kategori B-are. Blomberg hade varit mekaniker och Björkryd kom från signalsidan. Det var grabbar att hålla i handen när det blåste.



Från Lars Blomberg, Karl Erik Odebo, tekniker Gösta Malmsten och värnpliktig som vi inte har namnet på.

Senare skulle Blomberg bli chef för helikopterdivisionen och Björkryd DC 10-kapten i SAS. Det var inte alltid vi tyckte att ledningen tog hand om sina begåvningar på rätt sätt, men det skulle bli bättre sent omsider. Utvecklingen och framförallt behovet skulle åstadkomma detta.

På mässen fick man ofta höra om någon trevlig upplevelse av humoristen Einar Gas-Pelle Pettersson. Den här dagen var det från helgens gäddfiske, där han sade sig ha fått fem fina gäddor. "En gav jag bort och den andra stekte frun till söndagsmiddagen".

En dag i veckan spelade flottiljens förnämliga musikkår populärmusik i stora matsalen under ledning av musikdirektören Ellström. Korpralen Bengt Fridfors, sittande med sin klarinett längst bak, blev efter många år musikchef i Ronneby. Konserterna var mycket uppskattade.

Dag- och mörkerflygningar

Tisdag och torsdag stod som regel öppna för kvällsflygningar och då var det behagligast med en ett par timmar lång navigeringsflygning över södra Sverige. Maximalt kunde man hålla sig i luften med SAAB T 18 B i tre timmar och femton minuter. Farten var strax under 400 km per timma.

Den här dagen skulle jag flyga med Björkryd. Blomberg skulle få någon annan av

de grönaste signalisterna. Vi skulle fälla bomber på Bollö. Passlängden brukade vara så tilltagen att man klarade av två flygpass före lunch och två efter.

Efter tre varv lossnade huven i vårt flygplan och flög iväg. Nu var stolen osäkrad, varför man inte fick dra i den läderstropp som hängde över höger axel, för då utlöstes krutpatronen under stolen och man flög iväg mot andra problem. "Du får ta radion", skrek Björkryd. "Jag hör inte vad de säger. Minskar farten till den lägsta för att få ner vindbruset. Säg att vi går rakt in via Ronnebyhamn på bana 01 och landar!" Ingenting att hetsa upp sig för!

På värdkanten hade eleven Lindborg, som hela livet i flygsammanhang skulle gå under smeknamnet Hoburg, och jag kvaddat flygplan blå Martin efter en genomsjunkning under sättningen. Stället slogs in och de båda propellrarna gick i marken. Planet girade 90 grader mot öster (vi landade på bana 19) och stannade, kraftigt rykande. "Fel hastighet, is i pitotröret" stod det i haverirapporten.



Fältflygaren Kaj Hedlund på förarplats i B 3.

Efter lunchpausen skulle jag assistera den duktige och erfarna fältflygaren Kaj Hedlund, enligt uppgift med 9,5 i flygbetyg från F 5. På den tiden nyttjades ett stråk med såväl en bit cement som gräs i riktning ost/väst. Vi skulle landa från Kallinge in mot bana 29. Man passerade då huvudvägen till flottiljen. Fältområdet var avskärmat med ett kraftigt nätstängsel, ett par, tre meter högt. När Kaj vid landningen skulle passera vägen var han lite för snål med höjden och rev med sig hela

stängslet, som hade fastnat i landstället. En bagatell vid den tidens övningar! "Sån't som händer", sa vår markstyrkechef på divisionen, kapten Karl Evert Karlsson, och satte genast stationsavdelningschefen, förvaltaren Helmer Gadd, och hans manna i arbete med att reparera skadan. No big deal!

Brottslingar

Den sista fjärdedelen av arbetsdagen var ofta lite "småkriminell". Då smet många till som det hette andra uppgifter. Dessa var ganska diffusa och svävande. En kollega som var speciellt begåvad i denna konst var det senare så produktiva och framåtsträvande kommunalrådet Roland Andersson, en gång sergeant och mästare i pistolskjutning.

Klockan 1630 tidigast var det tillåtet att passera vakten på väg hem. Kom man tidigare blev man antecknad.

"Nej, ni får inte åka hem före utsatt tid", sa vår chef. Ni skall ut en timme och få frisk luft!" - "Men jag kan öppna rutorna i min bil när jag åker hem", föreslog den kloke och slagfärdige Nisse Hoburg. "Då får jag korsdrag och all den friska luft jag behöver." - "Dumheter! Nu springer Lindborg i stället trekilometersslingan vid skjutbanan och Sänksjön och sedan gäller bastu." Den senare låg i källaren under skolsalen.



Nils Erik Hoburg Lindborg efter ett svettigt pass i SK28

Vid "icke flygdag" drogs det ofta en spader längst bak i ordersalen. Dobbel förekom aldrig. De flesta hade inte mycket pengar att spela om.

En fantastisk tid

T 18 hade under en tidig period varit utsatt för en del haverier, tyvärr också med omkomna. Under mina år, 1953-56, inskränkte sig haverierna till några buklandningar samt en händelse då besättningen lämnade sitt flygplan med fallskärm över Bornholm efter, som man förmodade, felnavigering i mörker och med en mycket kraftig nordlig vind. Inget fel på planet kunde konstateras.

Åren på division, 53-61 med avbrott för tre vinterhalvårs utbildning i Uppsala och Västerås, var på många sätt en fantastisk tid. Ändå hade man kanske som ung inte förmågan att uppskatta allt som var positivt. Negativt var förstås den näst intill obefintliga lönen som bara tillät mat, hyra samt ett enda besök per månad på det då ännu inte nedbrunna Brunnshotellet. De allra flesta av oss yngre varken rökte eller söp. Men kamratskapen åt vänster, höger och nedåt var god.



Det anrika Brunnshotellet brann ned till grunden 1959

Emellertid fanns klasskillnaden uppåt kvar och störde väl inte sällan stämningen. Jag vet förstås inte hur det var inom andra vapenslag. Under helikopterskolan i marinen i början av år 1962 märktes dock en markant skillnad i jämförelse med den vapengren som ju var yngst och modernast och därför borde ha haft den mest positiva inställningen till jämlikhet.

Men, jag hade glädjen att kunna konstatera att det snabbt bättrade sig. Men då hade jag tyvärr redan lämnat mitt kära flygvapen med inriktning på det kommersiella för att aldrig mer göra ens ett möte, och det är något som jag saknar så här på ålderns höst!

Ulf Wiberg

GENOMFÖRD VERKSAMHET

Våravslutning i brunnsparken 2010

Den 18 maj avslutades vårterminens verksamhet inom styrelse och förening. Av gammal god tradition inbjöds styrelse och föreningsfunktionärer till lunch, denna vår på Brunnsparkens restaurang i Ronneby. Styrelseordföranden Benny Hellström framförde ett stort tack för tid och energi som lagts i föreningsarbetet samt önskade oss alla en skön sommar.



Naturligtvis fanns utrymme för såväl erfarenheter som nya idéer kring kaffebordet i den vårfagra brunnsparken.

Resan till flygvapenmuseum och flygdagen på Malmen

Tidigt lördag morgon den 12 juni gick en fullsatt buss, med förväntansfulla och flygintresserade medlemmar ur kamratföreningen och SFF Blekinge, till Linköping och Malmen. Eftermiddagen var avsatt för besök i det nyöppnade och under dagen återinvigda flygvapenmuseum som nu blivit dubbelt så stort, i tre plan varav plan 1 under marknivå.



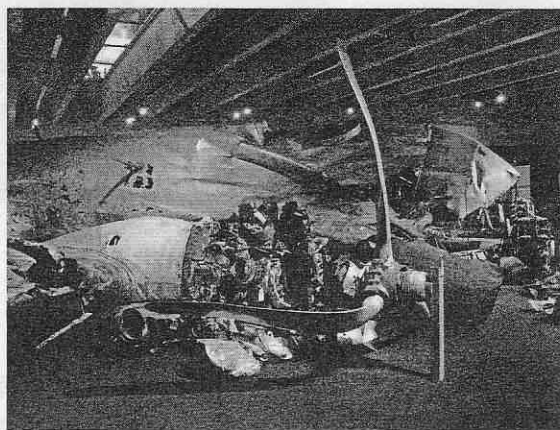
Väl framme vid museet väntade fantastiskt fina utställningar om flyget i Sverige och annorstädes.



Den tidigare utomhus parkerade Tp 47 Catalina har nu putsas upp och fått plats inomhus. Över den syns en S 31 Spitfire.

Utställningen om *Det kalla kriget och ryssskräcken* var mycket välordnad, intressant och lärorik.

Flygplanvraket efter den nedskjutna svenska DC-3 samt fakta kring händelsen fanns utställt i eget rum i plan 1.



Vrakets av den nedskjutna DC-3 i monter med dämpad belysning.

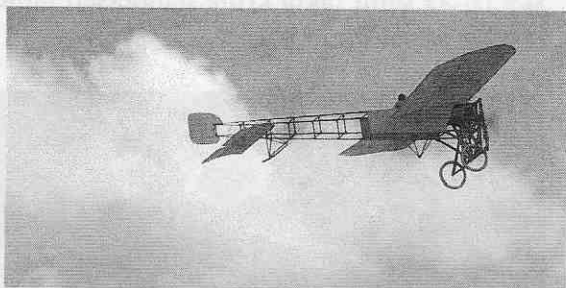
Flygplan från Carl Cederströms Blériot till våra dagars JAS 39 Gripen fanns att beskåda, även stridslednings- och marksystem i övrigt fanns överskådligt utställda och gav en fin historisk bild av det svenska militära flyget.

Söndagen den 13 juni inleddes med en uppiggande fotmarsch i strålende solsken från hotellet i Ryd till flygfältet vid Malmslätt.



Bo Hagertz (th) pratar gamla minnen med Johan Karlsson framför en Gulfstream IV.

Tillsammans med 10 000-tals övriga besökare fick vi avnjuta en flygdag som innehöll det mesta i flygväg, från Tummelisa och Spitfire till Tunnan och Gripen. Bland helikoptrar kunde Hkp 14 ses och visst bör nämnas att Breitling-gruppen gjorde en snygg flyguppvisning.



Mikael Carlsson i sin replik av Blériot XI. Originallet flögs i Stockholm 1910 av Carl Cederström som var förste svensk med flygutbildning.

Efter en lång dag på fältet återvände ett trött, nöjt och lite solbränt gäng till Blekinge, väl omhändertaget av vår bussförare från Skönevicks Buss.



Tp 84 Hercules under taxning samtidigt som grupp JAS 39 Gripen ur F17 gör sitt uppvisningsprogram.

Nationaldagsfirandet i Brunnsparken

Nationaldagsfirandet 6 juni började i år med samling i Ronneby centrum, på torget.



Fanmarschen utgick från torget, här över söderbro med F17 fanvakt i täten. Foto: Thomas Lähdet

Fanmarschen gick sedan över söderbro och övre brunnsvägen till brunnsparken där det traditionella nationaldagsfirandet fortsatte. Ronneby blåsorkester stod för takt och ton. Vår förening var i vanlig ordning med i ledet med Ulf Alderlöf som fanförare. C F17 hade hedersuppdraget att högtidstala inför en stor uppslutning ronnebybor i den varma och sköna brunnsparken.



C F17 öv Mats Helgesson hade nöjet och äran att högtidstala.

Föreningsträff med information om riksdagens försvarsutskott

Av olika skäl har den föreningsträffen flyttats fram till måndagen den 15 november. Rapport kommer i nästa nummer.

Text: Herbert Lindblom, Bo Hagertz, Ulf Alderlöf
Foto: Bo Hagertz, Gunnar Mossberg, Herbert Lindblom, Thomas Lähdet och F17, Alf Andersson.

Till minne
Hedersmedlemmen Gunnar Eriksson



Gunnar Eriksson har avlidit den 24 juni 2010 i en ålder av 85 år.

Gunnar Eriksson började i FV 1942 som flygtekniker på F1 i Västerås och kom till F17 1945 med tjänst på B3, och senare T18. Han gick mästartkurs 1950-51. 1953 fick han anställning vid Försvarets robotvapenbyrå, där arbetet bestod i forskning och utveckling av nya robotsystem. 1958 lämnade Gunnar Försvarsmakten för IBM där han under resten av sitt yrkesverksamma liv, cirka 30 år, kom att arbeta med datorutveckling och applikationer inom industriell produktion.

1990 invaldes Gunnar i F17 kamratförenings styrelse, där han var kassör 1990-99. Vid uppbyggandet av F17 förbandsmuseum från 1992-93 var han den som inledningsvis åtog sig samordnings- och ledaransvar. 1995 kunde museet officiellt öppnas och visas upp för press och TV. Gunnar hade god förmåga att komma ihåg och teckna vardagshistoria, något som vi museivänner hade stor nytta och glädje av.

Gunnar lämnade sitt uppdrag som museichef 2000 och invaldes i samband därmed som hedersmedlem i föreningen.

Vi tackar Gunnar för hans idérika, uppmuntrande och målmedvetna arbete i såväl kamratförening som förbandsmuseum.

Styrelsen

Medarbetare för arkivarbete söks !!!

Styrelsen har en positiv inställning till att biträda F17 i arbetet med fotoarkivet, detta gäller i första hand att identifiera och scanna bilder för ett digitalt system för bildhantering och register.

Arbetet är omfattande och fler medarbetare behövs. Datorkunskap är naturligtvis en fördel men utbildning ges självklart för att klara arbetet, prova gärna på.

För upplysningar och intresseanmälan, kontakta Herman Pålsson.

Tel: 0457-24272

E-post: herman.palsson@hotmail.com

F17 fotoarkiv efterlyser bilder !!!

Arkivet innehåller endast ett fåtal foton från flottiljens begynnelse fram till 1954. Förklaring och orsak därtill är att flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld uppmanade flottiljcheferna att enbart blicka framåt, inga bilder skulle sparas.

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

Kontakta Herman Pålsson som svarar på frågor och förklarar.

Tel: 0457-24272

E-post: herman.palsson@hotmail.com

KOMMANDE VERKSAMHET

Program och inbjudan

13 december 2010, kl 1300 i hangar 47

F17 inbjuder kamratföreningens medlemmar till flottiljens helårsgenomgång 2010.

C F17 årsgenomgång börjar 1300 och beräknas pågå till ca 1430.

Kamratföreningen är välkommen även till luciafirandet i matsalen Sleipner som sker under förmiddagen med början kl 0900.

Anmäl ditt deltagande senast 8 dec till e-post anmalan@f17kamratforening.se eller 0457-14086

17 mars 2011, kl 1800 i F17 aula

F17 Kamratförenings årsmöte 2011

Kl 1800 inleds årsmötesförhandlingarna.

Försvarsinformation kommer att följa direkt därefter. Ämnet för dagen kommer att framgå i kallelsen till årsmötet.

Ca 1930 inbjuds till suventionerad middag på Bredåkramässen.

Särskild kallelse till årsmötet kommer att utsändas under februari månad 2011.

Någon dag under april månad 2011

Föreningsträff med föreläsning om UAV, obemannade luftfarkoster

UAV-systemen får allt större betydelse och är på bred frammarsch i försvarsmakten.

Lars-Olov Hansson, Materielsystem Flyg kommer och berättar om teknik och användningsområden samt verksamheten i dag och i framtiden.

Särskild inbjudan planeras utsändas i samband med kallelsen till årsmötet 2011.

Resa till Göteborg den 5-6 maj 2011

*Bussresa till Göteborg
Besök vid Volvo Torslandaverken och
volvomuseet samt
Aeroseum flyg-/upplevelsecenter på Säve*

Närmare information om program, kostnader och avresetider kommer i särskild inbjudan som planeras utsändas i samband med kallelsen till årsmötet 2011.

Intresseanmälan kan dock ske redan nu till Ulf Alderlöf 0457-24674 alt 0708-578935 Bo Hagertz 0457-21689 alt 070-5654723

Alla varmt välkomna !!!

Styrelsen

**God Jul och Gott Nytt År
tillönskas**

**Alla medlemmar
och
Bredåkrabladdets läsare**