



☆☆ När Blekinge flygflottilj år 1944 började sin verksamhet i Kallinge innebar detta en betydande injektion i hela den bygd, som i dag omfattar Ronneby kommun. Förläggningen till Bredåkra hed var väl vald. Markanvändningen anslöt till tidigare verksamhet, konkurrensen med andra markintressen och ingreppen i befintlig bebyggelse och planer var begränsad, den centrala belägenheten var fin från både militär och civil synpunkt. Förutsättningarna var därmed goda; de har genom förutseende ledning och föredömligt samarbete blivit väl fyllda. ☆☆☆

Inledningsvis var bostäderna den besvärligaste frågan. Ronneby och Kallinge kommuner kunde inte ensamma bära det ekonomiska ansvaret för en så stor bostadsproduktion som flottiljen krävde. Genom en uppgörelse mellan Ronneby kommun och staten om en hyresgaranti blev det kommunen som inledningsvis svarade för huvuddelen av bostadsproduktionen.

Garantin visade sig emellertid ha negativa verkningar ifråga om uthyrningen av bostäderna och avlöstes så småningom av en engångsersättning, som befriade staten från vidare ansvar. Därefter började hyresmarknaden snabbt att fungera.

Flottiljen har direkt och indirekt starkt påverkat Ronneby och Kallinge kommuners utveckling. Ökningen i befolkningstal och skatteunderlag skapade förutsättningar för en utåtriktad och framstegsvänlig kommunal utveckling. När flygfältet senare uppläts för civil flygtrafik, fick den industriella och kommersiella verksamheten en betydande och ibland avgörande förutsättning för sin utveckling.

Kommunerna och länet fick sin flygplatsfråga löst på ett elegant sätt, med centralt läge och utomordentligt låga kostnader även för framtiden.

När jag som ung stadsfullmäktigeordförande hade de första kontakterna med ledning och personal fann vi

snabbt den gemensamma nämnaren: goda personliga relationer och samarbete för att lösa gemensamma angelägenheter.

Det var stimulerande att se, hur snabbt flottiljen byggdes upp och dess verksamhet kom i gång. Vi fick genast ett starkt intryck av, att flottiljens personal väl trivdes med miljö och människor, och att anpassningen till samhället och nya allmänna levnadsbetingelser i stort var friktionsfri.

I detta sammanhang vill jag gärna tacka för stimulerande samarbete för gemensamma intressen och mål. Flottiljen har med kunnighet och hänsyn fyllt sina arbetsuppgifter och utgör med sina ca 600 anställda en betydande och högt skattad del av våra näringar. Våra förväntningar har till fullo infriats. Morgondagens saknar inte arbetsuppgifter. ■

En landshövdingssyn på jubileumsförbandet

F 17

1944-74

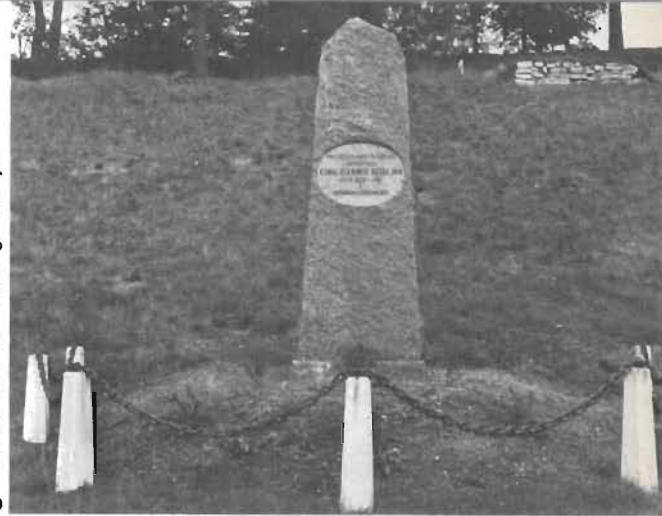
● När landshövding Thure Andersson vid årsskiftet lämnade ämbetet hade han styrt och ställt med det mesta i kommun och län under flottiljens 30 år. ▶



En 30-åring i anrik miljö:

Förband i BREDÅKRA- bygd

Minnesstenen från Blekinge bataljon.



● Lägret vid Bredåkra hed 1902. Byggnaderna sedermera rivna, brända eller bortförda till Karlskrona.

★ ★ Militärförbandens förankring i kringliggande bygd har ofta omvittnats, och mycket har gjorts för att främja samarbetet och stärka samhörigheten. F 17:s förste flottiljchef Torsten Rapp – sedermera ÖB – uttryckte sig kort och distinkt i ämnet: "Gör denna bygd till din egen". Han fick bra gehör, det kan sägas nu trettio år senare. F17-anställda har sett många goda skäl att stanna kvar, att förbli blekingar. Åtskilliga värnpliktiga med tjugo mil till hemmet har inte varit lika förtjusta, det är begrip- ligt. Men nu skall rekryteringsområdet minskas så att kommande vpl-kullar får närmare hem. Man kan skönja en återgång till hemtraktens beväring. Detta kan gynna förhållandet mellan förband och bygd.

★ ★ ★

F17 har haft sin föregångare i Blekinge bataljon. Det finns nostalgiska

skildringar från den gamla lägerplatsen Bredåkra vid Kallinge. Historieprofessor Fredrik Böök såg den som en lantlig idyll full av en säregen trevnad. Platsen var full av liv och rörelse. Måssingsknappar blänkte och anhöriga kom dit. Detta var kring sekelskiftet.

Vi har kvar några gamla fotografier av helskäggiga officerare kring bordet med punschflaskan. Till helt nyligen har vi tyckt att dessa pondusskägg varit egenheter för en annorlunda epok. Men nu finns likheter...

Blekinge bataljon, I 30, uppsattes för Blekinge läns beväring 1886, men ingick redan efter 16 år i Karlskrona grenadjärregemente. Övningar på Bredåkra hed bedrevs ännu under världskriget 1914–18 och i början på 1920-talet.

Före flottiljens tillkomst täcktes nuvarande flygfältet nästan helt av skog. Där var omtäckta strövmråden och jaktmarker. På en gammal flygbild ses bataljonens skjutbana som en gata i skogen, fram till slutningen vid den enkla paradplatsen. Där placerades fö minnesstenen från Blekinge bataljon för inte så länge sedan.

På ett sätt kom Blekinge bataljon att bidra till att flottiljen hamnade här: en betydande areal var redan Kronans. Men i början på 1940-talet övervägdes även andra alternativ som förläggningssort för F17. Slätterna kring Ramdala i östra Blekinge syntes lämpade som flygplats, och det var en lösning som livligt stöddes av Karlskrona stad. Så kom det sig att kommunalmän från Karlskrona och

Kallinge som konkurrenter gjorde täta uppvaktningsresor till Stockholm.

Det slutliga valet av naturvänliga Bredåkra-området framför Ramdals feta jord och öppna terräng var säkert välbetänkt. Bidragande skäl var också att Kallinge (egentligen Ronneby landskommun, med Kallinge som centralort) kunde avstå rätt stora markområden, bl a nuvarande förläggningssområde och västra delen av flygfältet.

I ett speciellt avseende var samhället sedan en tid berett att ta emot förbandet. År 1942 hade nämligen Kallinge ersatt sina gårdsbrunnar med kommunalt vatten och avlopp! Detta var en betydelsefull inledning till omfattande samhällsmodernisering. En modernisering som F17 bidragit till genom åren, med anställningar och skattekonor.

Utvecklingen av bostadsfrågan för flottiljens anställda blev intressant. F17:s personal kom att gynnas av rivalitet mellan Ronneby och Kallinge... Dåvarande Ronneby stad visade tidigt sin iver att ta hand om



▲ Parti av flottiljorområdet med kanslihuset i bakgrunden.

► personalen. Att bo i Staden var ett "måste".

Så tillköm AB Flygbostäder, med bra lägenheter. En stor del av F17-folket blev stadsbor och fyllde bussarna till och från Kallinge. Långt senare, när villabyggnandet tog fart, fick Kallinge ånyo sin chans genom att sälja tomtmark till det häpnadsväckande låga priset av en krona per kvadratmeter, och ge andra betydande förmåner.

Även i Ronneby ökade småhusbyggnandet, men med begränsad tomttillgång. Åtskilliga flygare flyttade till landskommunen. Genom villaägande och bättre boendestandard ökade strävan att stanna på orten.

Nu är kapitlet avslutat: Ronneby och Kallinge har sammanlagts till en kommun. F17-personalen har god spridning, vilket är en fördel. Endast enstaka "ansamlingar" förekommer. I ett nytt villaområde bor således sju familjer som kom från F3 och F18 i fjol. Det kan måhända vara bra så, de första åren: sammanhållningen medförs, och börjar inifrån.

Flygfältet är en del av vad geologerna kallar Bredåkra randdelta. Det bildades av inlandsisen och är en rullstensslätt med plan yta och god dränering. Åt nordost sker plötslig övergång till ett kuperat terrängavsnitt, täckt av blandskog. Det utgjorde lämpligt förlägningsområde. Även här syns isens verkningar: slipade berghällar, flyttblock och sänkor.

Kanslihuset fick ett framträdande läge på en liten bergudde som skjuter ut mot fältet. En smula arkitektpompa blev det, men ett uselt skyl! Trafikledaren fick visserligen god överblick. Det fick flottiljchefen och hans närmaste män också, på gott och ont. Bästa utsikt, mesta buller och kallaste väggar.

Alla övriga byggnader inplacerades varsamt i terrängen. Gamla träd står kvar helt nära väggarna. Kasernvårdare har genom åren förstått att behålla områdets parklika karaktär. Vackrare kasernområden är sällsynta. Och området norr därom blev en utmärkt övningsterräng, mellan flygfältet och Ronnebyån, som delvis flyter fram i en ravin.

Många avundas oss en god miljö, och det gäller inte bara flottiljorområdet. Blekinges kustbygd hör till de soligaste och torraste trakterna i vårt land, med ungefär samma klimat som Öland. Om skärgården har sagts att den är i klass för den kräsne.

Här finns många kulturminnen. Det kan nämnas att några bautastenar invid flygfältet kom att utgöra flygsäkerhetsrisk. De fick inte flyttas, och frågan var problematisk tills man fann lösningen, att sänka dem djupare i jorden.

Vid kusten ligger kyrkorna tätt. Utgå exempelvis från Listerby kyrka vid riks-

väg 15. Därifrån 2 km österut ligger Förkäla kyrka, 2 km norrut Hjortberga kyrka, 3 km åt nordost Edestad kyrka, dessa bägge från 1200-talet.

Helt nära Listerby finns ett annat minnesmärke, den fyra meter höga Björketorpsstenen med kryptiska runor sedan 500-talet. Och i sydostlig riktning 3 km är nästa minnesmärke vid Hjortahammar, med vikingars stenar i mångfald.

Våra gäster kanske tilltalas av andra besök, såsom klyftan vid Djupafors, bokskogarna vid Listersjön eller Ronneby brunnsspark som sägs vara landets största fritidsanläggning. Men lilla Blekinge är kontrastrikt. Vi ser i tidningen att i skogsbygden ett par mil norrut väntar ännu en del bybor att få elektriskt ljus installerat!

Blekingarna är inte många, ungefär 150.000. En relation: malmöborna är 100.000 fler. Nu frågar sig blekingen, så som han gjort tidigare århundraden: blir det danskar eller svenskar som kommer hit? Gränslandet har fått ökat intresse; det gäller att erövra fritidshus. Och Blekinge är inte längre en avkrok, kommunikationerna är goda.

Nu är också blekingens inställning till folk utifrån mycket välvillig. Annat var det förr, som en följd av seklers pinor och plågor. Då sades om blekingen: "Han låter icke befalla sig utom av dem som därtill hava ostridig rätt". Men det finns ett gammalt trotsigt tillägg: "och knappast ens av dessa".

Samhörigheten mellan förband och bygd gagnas av ömsesidig hjälpsamhet. Här kan som avslutning ges ett trevligt exempel från 1954. Yrkesfiskarna i Blekinge, som ibland fått hjälp med flygspaning, visade sin tacksamhet genom att gratis stå till tjänst med sin fiskeflotta. Det blev en rätt imponerande armada som spelade en verklig-hetstrogen roll som invasionsstyrka. ■

Nils Börjeson

▼ F17:s entré/flottiljvakt.



★ ★ När F9 i Göteborg och F18 i stockholmsområdet försvann in-
nebar beslutet en indragning av såväl jaktflygdivisioner som flot-
tiljadministrationer. För F3:s del handlade det dock bara om
indragning av själva flottiljadministrationen, varför de intakta
divisionerna endast behövde en ny "husse". En sådan fanns i
Kallinge, då den beslutade FV-minskningen av antalet attack-
flygdivisioner i första hand kommit att drabba F17. ★ F17
skulle således bli jaktflottilj. Beslutet fattades i god tid, men
verkställighetsordern angav en tidpunkt som låg ett år närmare
i tiden än vad som ursprungligen tänkts. De problem detta med-
förde hade inga direkta konsekvenser för flygsidan, för vilken
det hela mera handlade om flyttningar än omskolning. ★ ★ ★

Förarens syn på:

Bytet från attack till jakt

De planer som angavs av
Chefen för flygvapnet inne-
höll inte någon omskolning
av flygande personal. Efter
hand som A 32-divisionerna
minskade i antal förflyttades förare
och navigatörer till andra E 1-förband
och för ett fåtal fanns möjlighet för an-
nan verksamhet inom F17.

- Från F3 flyttades våren -73 Draken-
förare (35 F) för ungefär en jaktdivi-
sion, och från F18 kom under somma-
ren samma år sex förare (35 B-utbil-
dade). Slutligen skedde smärre "kom-
pletteringar" med förare från F1 och
F13. Flottiljens arbetsinsats inskränkte
sig till en skillnadsomskolning av 35 B-
förarna.

De direkta tjänsteproblemen har så-
ledes varit små, de sociala något större.
Det är kanske inte så lätt för en i Ron-
neby etablerad förare att inse det rik-
tiga i att han tvingas bryta upp samti-
digt som andra förare anländer till byg-
den och börjar installera sig.

Varför kan inte han själv få stanna
kvar? Det behövs ju bara en omskol-
ning — och det kan väl inte bli "dyrare"
till fpl 35 än till fpl 37?

De nyanlända jaktförarna har haft
(och har) de vanliga omställningsvärig-
heterna, men de är mera motiverade —
deras gamla flottiljer försvinner. Något
alternativ till en förflyttning finns alltså
inte. Ronneby kommun har gjort lov-
värda insatser på bostadsfronten me-
dan Försvarets Civillförvaltning varit
något mer "svårflirtade" då det gällt de
ekonomiska förhållandena.

Den omskolade
verkstaden och de omskolade kompa-
nierna har från flygsidans synvinkel fun-
gerat över förväntan, men man har trots
detta inte lyckats producera vad som
behövts. En inte helt okänd situation i
samband med ombeväpningar.

Flygtidsuttaget, och därmed utbild-
ningen, har halkat efter något. Dock



▲ C F17, öv Larsson, hälsar de nya jakt-
männen välkomna till Blekinge och Kal-
linge, 1973.04.02. Här ett representativt
urval. Fr v: Lt Jonsson, lt Palm, kn Eng-
lund, kn Bjurström samt serg Larsson. —
(Se även FV-Nytt nr 3/73, sid 27.)



F17

utan att man ännu kan tala om nedsatt
effekt som resultat. Skillnadsomskol-
ningen av 35 B-förarna har genomförts
utan allvarligare svårigheter.

För den kvarvarande attackflygdivi-
sionen har det senaste året varit arbet-
samt och i vissa avseende rent besvär-
ligt. I princip flygslagsutbildning och ett
antal smärre kurser. Till detta ett större
antal förare på allmän flygträning och
av olika kategorier, som mest ca 80
"signaturer".

F17 blev alltså
en "blandflottilj". Erfarenheterna är i
stort enbart positiva. De gamla in-

vanda rutinerna på F17 fick förstås
ändras en del och nykomlingarna fick
slipa bort lite av sitt "så gjorde vi på
F3" — eller F18.

Till den blandade bilden hör förvisso
också helikoptergruppen (flygvapnets
största med nio förare, fem navigatörer,
färdmekaniker och ytbärgare), även om
det härifrån inte finns några högre
konkurrerande krav på gemensamma
hjälpmedel, som t ex luftrum och ban-
system.

Som flygchef undrar man ibland över
vad grabbarna med bara ett flygslag,
och bara en regionalchef, sysselsätter
sig med för att få dagarna att gå. Dom
kanske flyger och idrottar? ■

Sven Borgvald

▼ "Fillo" kom från Malmen... (dock ej 'mu-seet').



☆☆ Det gick "hemska" rykten ganska länge att ärorika bomb- och attackflottiljen F17 skulle ombeväpnas till jaktförband. Så småningom stod det klart för oss, att dessa rykten var sanna. Vi tekniker (som varit bomb- och attackfrälsta ända sedan vår förste flottiljchef, den jovialiske Torsten Rapp, "klädde på sig" sin Fiat 500) började bäva. Vi hade alltid tyckt att jakten var ganska 'kass'. De stack bara upp och ned i lufthavet dagarna i ända. Det var liksom aldrig något rejält, som när en division B 18 eller A 32 gav sig i väg med tunga bomber, robotar eller raketer. ☆☆☆

Markmännen smått mörkmän vid omställningen till jakt

Nåväl, försvarsanslagen började krympa, och i det läget fick vi vara tacksamma om vi ens fick vara kvar i vapnet som jaktflottilj.

Det blev att ta skeden i vacker hand. Den 9 januari 1973 stod det på order att den första markomskolningsomgången på flygplan 35F Draken skulle starta. F14 i Halmstad stod för utbildningen.

Att sätta sig på skolbänken efter så många års uppehåll var väl lite ovant i början, men efter någon vecka gick även det. Så småningom ägnades eftermiddagarna åt praktik under ledning av duktiga instruktörer. Och dagarna gick.

Allt mer trängde vi oss in i 35:ans inre, och den var sannerligen innehållsrik. Elektroniken var nu mycket

mer dominerande än i tidigare flygplantyper t ex B 18 och A 32. Visserligen hade vi fått tre veckors kompletterande el-utbildning, men "långrevarna" var besvärliga. För övrigt fanns väl en hel del vi kände igen från 32 Lansen – men bränslesystemet var helt annorlunda. Kurschefen hade det rätt besvärligt... Och lärobokshögen blev ganska stor!

Så lades den ena veckan till den andra och de regelbundna återkommande proven klarades med gott medelbetyg. När den ljuvliga Blekingevåren började göra sig påmind, var kursen slut, lika plötsligt som den börjat. Men att fpl 35 Draken kan vara mera krävande att hålla i luften än gamla trojänaren A 32 det är vi ganska säkra på. ■

Carlsson

Från magra års provisorium

☆☆ Samtidigt med den stora luftrumsändringen (Luftrum 74) togs Ronneby Kontrollcentral, RKC, i full operativ drift. Detta skedde 74.02.28. ☆ Uppbyggnaden har under de två senaste åren inte enbart påverkat trafik- och flygavdelningar utan också i stor utsträckning övriga avdelningar i kanslihuset. Man ville, både av kostnads- och tidsskäl, slippa att bygga nytt och i stället bereda plats i kanslihuset. ☆ Parallellt med uppbyggnaden har kontrolltornet renoverats och anpassats för att kunna integreras med terminalkontrollen, TCC. Dessa ombyggnadsarbeten har inneburit att trafikledningen under två år fått verka under någon form av provisorium. ☆☆☆

till ett

modernt RKC

F17

Från augusti -72 till juni -73 bedrevs tornkontrolltjänsten från gamla trafikledartornet på kanslihusets tak. Provisoriet var tekniskt godtagbart, men ventilationen och siktförhållanden var dåliga. Under samma tid bedrevs terminalkontrolltjänsten från kontrollcentralen där även precisionsinflygningsradarn varit placerad under hela ombyggnadstiden.

Under tiden har också den successiva ombeväpnningen till jaktflottilj ägt rum. Blandad trafik med fpl 32 och 35 samt civilt reguljärflyg och taxifyg ställde stora krav på trafikledningen.

För att möjliggöra en trafikavveckling utan långa väntetider och bränslekrävande procedurer bedömdes då radar-kontrolltjänst som en nödvändighet. Den 30 augusti 1973 påbörjades radar-kontrolltjänsten från Vissefjärda inom F17:s terminalområde och kontrollzon. F17 var därmed den sista flottiljen inom flygvapnet som fick möjlighet till radar-

kontrolltjänst om man bortser från den inflygningskontroll som sker med precisionsinflygningsradar.

Provisoriska radar-kontrollen från Vissefjärda motsvarade väl förväntningarna. Detta gjorde att TL vid öppnandet av RKC kände sig väl förberedd. RKC svarar nu för terminal- och inflygningskontrolltjänst till såväl Kalmar som Ronneby.

Radaruutrustningen medger dessutom möjlighet till inflygningskontrolltjänst till bl a Uråsa. – I centralen tjänstgör fem trafikledare och två trafikledarbiter.

Kontrollcentralens tillkomst samt renoveringen av kontrolltornet har gett bra lokaliteter och teknisk utrustning av hög standard. Förhoppningen är att Ronneby KontrollCentral skall motsvara de krav som ställs från såväl flygvapnet som luftfartsverket. ■

Ågren

▼ Provisoriet i Vissefjärda.

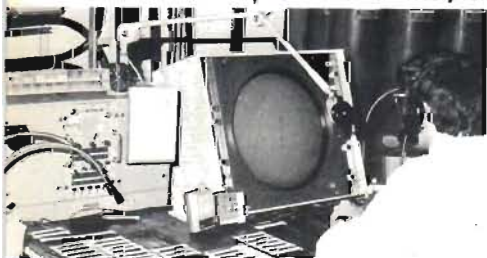




Fig 1

☆☆ Våren 1971 kom beskedet: Ombeväpning till J 35 F Draken. Det lät OK. Men hur var det med verkstadsutrymmena för den nya materiel? Ekonomin medgav inte några utvidgningar i form av nybyggnader. Flygverkstaden var dimensionerad efter krav som rådde under 40- och 50-talen. Det som i första hand krävde en lösning var de sk miljölokalerna för hydraul-, elektronik- och instrumentmateriel. Den elektroniska utrustningen är ju minst sagt omfattande i J 35 F; det är inte för inte den "vassaste" versionen. ☆☆☆

Omsättningen krävde att lokalfrågorna löstes helt inom de befintliga lokalerna. Alternativa förslag till ändringar och dispositioner skissades och diskuterades. Ett avgörande resultat blev att regionala televerkstaden (TV3) fick flytta till hyrda lokaler utanför flottiljen (fint samarbete med stadens fäder!). De lokaler som fick förtur för anpassning under första etappen var hydraul-, svets-, säkerhetsmateriel-, tele- och instrumentverkstäderna.

Ombyggnadsarbetena började i maj -73 och var klara i nov -73. I den forna torpedverkstaden - från begynnelsen var F17 torpedflottilj - har inrymmts tele- och instrumentverkstäder. Snickeriavdelningen överfördes till hydrauldito. Plåt- och maskinavd fick lämna utrymme till svetsavd. Säkerhetsmaterielavd fick ytterligare en del av flygmaterieförrådet.

De nu färdiga lokalerna har blivit av högsta klass, efter nu gällande miljönormer; ljusa, rymliga och trivsamma. Belysningsarmatur och provbänkar ger tom värme i sådan omfattning att en klimatanläggning fordras för att hålla temperaturen vid en för personalen behaglig nivå!

Under 1972 blev bilverkstaden utvidgad och ombyggd. Så även på den sidan är det tämligen välbeställt, trots att allt inte kunde bli idealiskt.

Vad som närmast står på önskelistan är att personalrummen - tvätt- och omklädningsrummen - moderniseras enligt tidens krav. Liksom att flygplanhallen renoveras och ett reparations- och planeringsförråd inrättas. Drivmedelsaggregatverkstad och ett motorförråd saknas heller icke på önskelistan.

En del av önskingarna räknar vi med skall gå i uppfyllelse till hösten detta år. Det som sedan återstår kommer väl - får vi hoppas - att givas när Moder Svea får pengar i börsen.

Vi får väl vänta och se. ■

Roos

Bättre miljö ökad trivsel i ombyggda F 17-lokalerna



▲ Övan: Instrumentmontörerna Kronvall och Ohlsson tycker lokalen har blivit ljus och rymlig med trevnad och arbetsglädje. De känner sig helt nöjda med den nya miljön.

▼ Nedan: För att klara skötsel av de nyttillkomna bromsskärmarna fick säkerhetsmtrivkstaden en ny lokal. Vm Stålvirt och reparatör Håkansson griper sig an en bromsskärm.



▼ Nedan: Renovering och utvidgning av bilverkstads lokaler har efter en lång väntan slutförts. Samtidigt med renoveringen tillfördes verkstaden moderna hjälpmedel och utrustningar. Verk M Carlsson och fordonsreparatör Larsson diskuterar framvagnsproblem.



▲ Övan: Telereparatör Svensson och vm Olsson vid en PN 594. Båda är överens om att de nya lokalerna är trivsamma och miljövänliga. Övergången till 35 F tycker de inte har medfört några påtagliga problem. Nyheter stimulerar.

▲ ● ● Fig 1: Fpl-reparatörerna Fransson (tv) och Christensson har vardera mer än 30 FV-ljänstear. De var båda med om FV:s expansion under 40-talet och åtskilliga är de fpl-typer de fått arbeta med. Bägge tycker att omställningen till Draken har gått bra. Några större svårigheter har det icke inneburit... om man bortser från 35:ans kompakta konstruktion.

▼ Nedan: Interiören från televerkstaden visar en ljus, rymlig och trivsam arbetslokal - en modern miljö.



☆☆ Flygräddningstjänsten på F17 med Boeing 107-helikoptern, HKP 4, tog de första stapplande stegen våren 1966, då den första helikoptern anlände. Den kom då från dåvarande moderförbandet F8 tillsammans med erfaren förare. F17-besättningen hade dessförinnan under hösten och vintern fått sin utbildning. ☆ Ett år senare fanns två fulltaliga besättningar utbildade. Våren 1967 stod transport- och helikoptergruppen, som den då kallades, på egna ben och kunde svara för flygräddningsberedskapen på ordinarie flygövningstid. Gruppen hade då fått sin andra HKP 4. Det är givet att föret var kärvt i början, mekanikerna hade bråda dagar med den nya och komplicerade materielen. Det kunde hända att båda helikoptrarna stod på marken. Gamla TP 83 Pembroke fick då ingå i räddningsberedskapen för spaning med nödmottagare.

☆☆☆



"SUBVENIMUS": Vi kommer till undsättning

också tjänstgöra som hjälpmekaniker. Ytbärgningsutbildningen är centraliserad till något helikopterförband i flygvapnet och omfattar tre veckor.

Normalt baseras helikoptern på Ronneby. Därifrån når man med rimliga flygtider till aktuella övningsområden för flottiljerna i sydligaste Sverige.

Stora krav ställs på flygräddningspersonalen. Den skall ständigt vara beredd att rycka ut under sämsta tänkbara förhållanden. Utbildningen måste därför drivas intensivt och varje tillfälle till övningsflygning tillvaratas. Även om flottiljen i övrigt har "icke flygdag" p g a dåligt väder, fortsätter helikoptergruppen ofta sina flygövningar.

Största vikten läggs vid instrumentflygning samt uppdragsträning under dager och mörker. Nästan dagligen finns en nödsändare utplacerad i terrängen eller i en livbåt till havs för att markera en nödställe.

Varje man i besättningen måste engagera sig helt för att sådana övningar skall kunna genomföras. Förste-föraren flyger instrument, andre-föraren är säkerhetsförare och sköter radiotrafiken, flygnavigatören Decca-navigerar och beordrar kurser mot nödsändaren, färdmekanikern övervakar motorinstrumen-

ten och är vinschoperatör. Till sist vinschas ytbärgaren, iklädd våtdräkt, ner.

Sjöräddningskryssare eller F17:s egna mindre båtar engageras vid vinschning av personal och bår från fartyg under dager och mörker.

En av förarna berättar: Ett uppdrag kan vara lätt eller svårt, ibland mycket svårt; därom vet vi väldigt litet när vi startar en flygning. "Dramatiskt" är det i alla händelser inte — för besättningen. För att tillgodose de högsta krav på flygsäkerhet arbetar vi efter vissa system, som vi tidigare inövat och analyserat.

Dramatiskt kan det däremot kanske vara för den skadade, som utan kännedom om vårt arbetssätt och ibland under smärta och ångest konfronteras med en helikopters hänsynslösa vinddrag och oljud. Kraftiga byar av regn och snö med en sikt på några hundra meter, en vindstyrka på kanske 20 m/s och därunder ett vresigt och upprört hav.

Flera är de flygare, sjömän, fiskare och andra som i mer eller mindre svåra situationer under årens lopp blivit lokaliserade och upplockade. Många är de ambulansinsatser som gjorts från fartyg till lasarettens längs kusten eller från de mindre sjukhusen till region-sjukhuset i Lund med tex njursjuka personer som kräver snabb specialvård.

Samarbetet med alla inblandade parter fungerar bra och underlättas bl a av att HKP 4 har en omfattande radioutrustning. Den täcker alla behövliga frekvensband. Radioförbindelse kan vara nödvändig med kustradiostationer, handelsfartyg, tull, polis, brandkår, frivilliga sjöräddningen, vår danska motsvarighet m fl.

Vi i flygräddningsgruppen är glada över att ha fått resurser till vårt förfogande så att människoliv kan räddas i de mest skiftande vädersituationer. "SUBVENIMUS" är signum på flyghjälmarna och det kan fritt översättas med "Vi kommer till undsättning". ■

Håkansson



Från januari 1968 var helikoptergruppen av sådan storlek på personalsidan att besättningarna kunde svara för all flygräddningsberedskap, och dessutom hålla en timmes startberedskap i bostaden för civila ändamål. Detta innebär oftast beredskap var tredje vecka för besättningarna.

I nuläget består flygande personalen av sju förare, fyra navigatörer och sex färdmekaniker. Naturligtvis skall kategorin ytbärgare inte glömmas bort. Det finns alltid tre väl utbildade ytbärgare. De är en mycket viktig länk i räddningsarbetet, då tex landning är omöjlig och skadad personal behöver hjälp vid uppvinchning i sele eller i värsta fall i bår.

Vpl-ytbärgarna är specialuttagna med speciellt intresse för tjänsten och har som regel god civil utbildning. De skall





Unik fotoinsats!

☆ ☆ 1965 bad (nu framlidne) professor Mårten Stenberger chefen för flygvapnet om hjälp med flygfotografering av Eketorps fornborg på Öland. Utgrävningen av borgen hade börjat 1964. Under de år som förflöt fram till 1973, då borgen var helt utgrävd, har F17 inom sitt ordinarie övningsprogram kunnat lägga in fotografering av borgen. Detta har skett sedan utgrävningarna för året avslutats. ☆ Såväl detaljbilder av stenkonstruktionerna, lodbilder av hela borgen samt snedbilder har tagits. Bilderna har sedan legat till grund för kommande års utgrävning. Fotograferingen har, såvitt det har varit möjligt, skett samma månad årligen, samma tid på dagen. För att få fram skuggor i stenkonstruktionerna och för att kunna mäta upp olika avstånd i borgen, har det varit nödvändigt med sol. ☆ ☆ ☆

Mårten Stenberger var en flitig brevskrivare. Såväl flottiljen som undertecknad fotograf har under årens lopp fått många brev, där professorerna framfört sin stora uppskattning av den hjälp han fått.

Här några citat:

"Sedan jag nu i lugn och ro studerat den stora och fina samling flygbilder av Eketorp, som jag hade glädjen att mota från Dig, vill jag gärna än en gång framföra mitt varma tack såväl till flottiljen som till Dig för det utomordentliga stöd Ni härmed skänkt vårt företag.

Jag är fylld av beundran över det fina bildmaterialet, och jag överdriver inte, om jag säger att det knappast finns någon större arkeologisk utgrävning i vårt land som fått sina fältresultat så fint registrerade som Eketorp".

Nytt brev: "Ett varmt tack för besöket i Eketorp sistlidna torsdag samt för de båda försändelserna fotografier, som jag mottog i går. Det var helt charmanta fotografier, som vanligt, men otvivelaktigt ännu mera lyckade än förra årets, då ju översvämningen inom vissa områden gett kalkstenarna en

Under järnålder och äldre medeltid var Öland en rik bygd med jordbruk som huvudnäring och handel som viktig binnäring. Öns rikedomar lockade ofta grannfolken till plundringståg. Eftersom landskapet inte gav något naturligt skydd, tvingades man att bygga befästningar. Av de nitton som finns på Öland är Eketorp en. De flesta byggdes under folkvandringstiden 400—500 e. Kr.

Ekatorp är den sydligast belägna borgen. När utgrävningen började 1964 syntes bara den av rasmassor dolda ringmuren och den låga yttermuren, men en halv till en meter under markytan hittades lämningar efter tre byggnadsfaser lagda koncentriskt ovanpå varandra.

Befästningsverket bestod av en vall av kalksten, på insidan kantad av gråstensblock. Innanför vallen låg husen samlade kring ett centralt torg. Det ständiga hotet om fientliga härjningar tvingade folket att flytta ihop för att kunna försvara sig bättre.

Ett 25-tal hus kommer att återuppbyggas med mellanliggande gata och torg tillsammans med tillhörande sträcka i ringmuren. Söder om borgen uppförs en museibygnad för att göra det möjligt för besökaren att se föremålen i deras rätta miljö. Resten av borgen kommer åter att täckas med jord, det arbetet har redan påbörjats. Mårten Stenberger fick dock inte vara med om att se sitt livsverk förverkligas!

Genom åren har arkeologer från Danmark, England, Finland, Jugoslavien, Kanada, Norge, Tyskland och USA deltagit i utgrävningarna. I facktidskrifter över så gott som hela världen har Eketorp beskrivits. Med revolutionerande arkeologiska flygbilder signerade FV/F17/Rune Hedgren.



. . . och 1973.

gråaktig färgton. Jag är mycket tacksam och lycklig över årets resultat."

Ännu ett brev: "Herr Överste, mitt och mitt forskarlags varma tack för det stöd Ni än en gång givit oss. Vårt tack går också till den fina helikopterbesättningen, som nu hjälpt oss flera somrar i följd, alltid med samma goda humör, kamratlighet och beredvillighet."

Det var brukligt att så snart utgrävningen för året var avslutad i Eketorp kom arkeologen Gustav VI Adolf på besök. Så här skriver professorn i ett brev: "Jag lämnade som brukligt över några fotografier till konungen vid hans besök här på Eketorp.

Konungen slog sig ner på en sten för att studera bilderna. Jag vet inte hur länge han satt där, men det var ganska länge, han sade inte ett ord under tiden. Slutligen reste han på sig och utbrast: Detta kan man titta på hur länge som helst!"

Brev från vakthavande adjutanten:

"På uppdrag av Hans Majestät Konungen ber jag få framföra Hans varma tack för de utomordentligt trevliga fotografierna från utgrävningen vid Eketorp som så vänligt tillställts honom och HKH Prinsessan Sibylla. Hans Majestät har satt mycket stort värde på gåvan."

En kommitté har bildats under riksantikvarien för att föra projektet Eketorp till slut i framlidne professor Mårten Stenbergers anda, och där nu fru Stenberger är medlem. Senaste brevet kom från henne: "Jag råkade bli den som tog emot och öppnade paketet med den sedvanliga spänningen. Tack! Vilka charmanta bilder, så knivskarpa att vi kan läsa varje detalj i stenkonstruktionerna. Och sned bilden är inte bara klart redovisande av monumentets form och läge mot Östersjön. Den är dessutom mycket vacker. Varmt tack!"

Rune Hedgren

Professor M. Stenberger Instruerar "sina" foto-hkp-medarbetare. Fr v: G. Pettersson, Å. Spångberg, R. Hedgren + T. Johansson.

