

F 21:s första division

”Akktu Stakki” – En spaningsdivision under 70 år

Del 1: 1949–1953



Dyna-Mike – en av F 21:s första Mustanger. Foto i F 21:s arkiv.

Av ANDERS JONSSON

Detta är första artikeln i en serie av tre om Akktu Stakki, Ensamma Vargen – första divisionen på F 21 Kallax. Det är en minst sagt spännande del i svensk flyghistoria kommer som kommer att beskrivas, från 1941 till slutet av Viggen-epoken. Artikelförfattaren började flyga S 35E Draken vid F 21:s första division 1977. Två år senare blev det omskolning till S 37 Viggen.

Denna berättelse grundas på egna studier, intervjuer samt den litteratur som finns om första division F 21. Divisionen är till vissa delar unik då den under 70 år tilldelats uppgiften flygspaning.

Första divisionen på F 21 sattes formellt upp den 1 maj 1949, grundat på händelser och utvecklingen i vår omvärld.

Beslutet föregicks av utvecklingen under 1946 med främst spökraketer i öster, där nära tusen rapporter om märkliga ljusfenomen främst från de Baltikum oroade såväl regeringen som försvarsmaksledningen. Hade Ryssland utvecklat ett nytt vapen grundat på den Tyska V3-raketen (som inte hann färdigställas)? Osäkerheten var stor. Kunde ett anfall mot Stockholm förväntas, eller? Regeringen var allvarligt oroad över utvecklingen och Stockholms säkerhet.

Säkerheten hotad?

Avsaknaden av underrättelser om främmande maktens utveckling medförde osäkerhet kring den möjliga händelseutvecklingen. Därmed kom Sveriges och Europas säkerhet att återigen kännas hotad, då främst från öster.

Efter andra världskriget var Europas länder krigströtta och inriktade på återuppbyggnad. Händelserna i öster kom ändå att påverka både Sveriges och de allierades förmåga till inhämtning av underrättelser, något som nu måste stärkas. 1947 inleddes Berlinblockaden som varade i ett par år.

Beslut fattades om inköp av begagnade Spitfire Mk.19, fotospaningsversion, från England. Amerikanerna som efter kriget hade en ganska negativ inställning till Sverige, kom så sakteliga till medvetenhet om att avsaknad av underrättelser, kunde bli förödande både för Europa och USA.

Under 1946 till 1948 framförde chefen för F 21, C F 21, Egmont Thornberg förslag om att tillföra F 21 fler flygplan, kanske en permanent division. Allt eftersom läget utvecklades samverkade C F 21 med Nils Söderberg och Axel Ljungdahl. Så småningom började en plan för en division till F 21 att ta form. Överste Thornberg framförde att fler och modernare flygplanstyper skulle innebära bättre möjligheter för att rekrytera piloter och markpersonal till flygbaskåren F 21.

Överste Thornberg hade en mer framträ-



dande roll i F 21:s utveckling än vad som tidigare är allmänt känt. Han var en god pilot och tyckte själv mycket om att flyga. Han satte för övrigt i sin tidiga flygarkarriär svenskt höjdreord.

F 21 hade sedan 1941 tilldelats några flygplan men det var främst flygplan för egenflygtränning som Sk 11, Sk 12 och Sk 15. Dessutom flygplan för målbogsering för FBS samt för Lv 7 som lokaliserades i Luleå.

Norrbottnens Flygbaskår F 21

F 21 var sedan 1941 benämnd och organiserat som en flygbaskår med basresurser för flygvapnets på F 21 baserande divisioner.



Norrbottens Flygbaskår F 21.

Organisationens förebild var den tyska flygbasorganisationen Fliegerhorst vilket skulle främja flygförbandens rörlighet. F 21 basorganisation hade uppgiften att kunna motta flygförband med personal, för att de snabbt skulle kunna vara insatta i försvaret av norra delen av landet.

F 21:s flygande enhet benämndes från 1941 F 21 Specialdivision, allmänt kallad S-div. Benämningen grundas på att det inte var en stridande division och att man hade ett antal olika flyguppsdrag, bland annat förrare till flygambulansen. Den beteckningen kom, vad artikelförfattaren uttrönt, att bestå ända fram till 1954 då S 29C Tunnan och en underrättelsepluton tillfördes. F 21 var fortfarande 1954 en flygbaskår men divisionen kom framgent att benämnas F 21 spaningsdivision, Urban Röd.

Under Mustangepoken fanns inte på S 26 någon rödmålad spinner, utan den var metallblank, eftersom divisionen fortfarande kallades S-div, en benämning från 1941.

Även S 18 hade metallblanka motorkåpor, men efter 1954 kunde man se rödmålade sådana. S 18 kom att nyttjas fram till 1959, främst för radarspaning över hav.

Egmont Thornberg. Foto i F 21:s arkiv.



Bild 2 F 21 första flygplan Sk11 Tiger moth. Foto i F 21:s arkiv.

Flygvapnets flygförband baserade Kallax, hade under kortare och längre perioder för övningar sommar och vinter – samt under krigsåren – beredskapsuppgifter. Inte minst det amerikanska förband som under Bernt Balchens ledning 1945 genomförde operation *Where and When* med tio Douglas C-47. Uppgiften var att säkra Nordnorge från sovjetiska intressen.

F 21 är unikt i att aktivt ha medverkat i amerikanska flygförbands operationer under andra världskriget.

Under våren 1943 etablerades flygvapnets bomb- och skjutskola (FBS) på F 21. Uppgiften var att utbilda divisionsledningar och tillse att utbildade förrare/besättningsutbildades för krigets krav vad gällde skjutning mot mark- och luftmål. Ledning av flygdivisioner med ledarskapsutbildning var viktigt. För FBS-utbildning behövdes därför flygplan varför fem J 22 stationerades, därtill några flygplan som måldragare. FBS-utbildningen flyttades från F 21 under 1946 för att bli ambulerande. FBS benämns i dag flygvapnets befälsskola.

Fram till 1949 tillfördes F 21 fler flygplan: S 9, S 14 Fieseler Storch, B 5 och B

3 Ju 86. Ansvar för flygambulansen har tidigare överfört till F 21.

Flygdivision tilldelas 1949

Troligen under senhösten 1948 fattades ett preliminärt beslut inom flygvapnet, om förberedelse för uppsättning av en spaningsdivision våren 1949. Överste Thornbergs ihärdiga fokus på att F 21 skulle tilldelas en flygdivision hade nu blivit verklighet. Bidragande var en omorganisation av flygvapnets divisioner, där F 3 nu blev jaktflottilj. Formellt beslut om uppsättning av F 21 Spaningsdivision fattas den 1 maj 1949, då divisionen organiseras. Kapten Curt Berglund blev S-div första divisionschef 1949.

Två P-51D Mustang – J 26 – tillfördes F 21, troligen från F 4, främst som objekt för att den tekniska personalen skulle få utbildning på flygplanstypen. Senare övertog F 21 ytterligare två J 26 från F 4.

Artur Brännholm var F 21 förste förrare som på F 4 flögs in på J 26 Mustang. Han flög sedan F 21 första J 26 (26137) från F 4 Frösön och anlade till F 21 den 20 november 1948.

Curt Berglund vid Akktu Stakki 30 år jubileum. Foto i F 21:s arkiv.





F 21:s S 26 No 1. Foto i F 21:s arkiv.

Det var säkert en stor högtidsdag när F 21 mottog denna J 26 som sitt första krigsflygplan.

Under 1948 genomfördes en mycket hemlig operation, kallad Falun, med en vid försökscentralen, FC, ombyggd J 26 Mustang som flögs av chefen för FC Fredrik Lambert-Meuller.

Flygvapnet fick, med bistånd från Storbritannien, låna en amerikansk K 22-kamera med 92 cm brännvidd, dessutom ”lånad” film för att inget skulle misstänkas eller upptäckas.

Mustangen byggdes om med placering av K 22:an bakom kabinen, se ritning på motstående sida. Vissa andra modifieringar gjordes av bland annat tändsystem för att kunna uppnå än högre maximal höjd när Mustangen med Lambert-Meuller utförde sina spionflygningar österut.

Detta var början på hemligt organiserade flygningar med syfte att spionera mot Sovjetunionen – men det är en annan historia

som inte berörs här och nu. Denna Mustang kom under 1949 att tillföras F 21 S-div som S 26 med märkning F 21 Nr 1.

Om den amerikanska kameran satt kvar är okänt men troligen kom den senare att bytas ut mot en SKa 10, vilken var standard på de övriga S 26 som byggdes om och tillfördes F 21.

S 26:orna modifierades vid CVM på Malmen enligt de ritningar som FC tagit fram när den första J 26 skulle utrustas för operation Falun och Lambert-Meullers flygningar.

I USA fanns en spanings-Mustang benämnd F6, men Sverige fick inte tillgång till dessa ritningar. Trots detta gjorde FC en egen modifiering som var ganska lik den amerikanska F6:an och fungerade utmärkt. Kroppstanken kunde inte tankas fullt, då flygplanet då blev så baktungt att det hamnade utanför bakre balansgräns.

En vikt på 20 kg monterades längst fram i nosen för att till viss del kompensera det

baktunga flygplanet. Kroppstanken fick således endast deltankas.

J 26:orna modifieras en efter en till S 26 och året 1952 var alla flygplanen operativa i sin nya roll.

Mustang och S 18

Då F 21 Spaningsdivision sattes upp våren 1949, tillfördes både S 26 och S 18 divisionen. Utöver personal rekryterad på F 21, utbildades besättningar och teknisk personal för att flygplanen snarast skulle vara operativa. Personalen rekryterades från främst F 2 Hägernäs, F 3 Malmen (som alltså omorganiserades till jaktflottilj) och F 4 Frösön. Men även spaningsflottiljen F 11 Nyköping och F 16 Uppsala bistod vid uppsättandet av spaningsdivisionen.

Flygplanen var ganska slitna, vilket medförde att personalen fick jobba hårt. Vissa flygplan kom vid reservdelsbrist att under en tid vara ”slaktade” på reservdelar, det sattes upp röda lappar som talade om vilken individ som fått vilken reservdel.

Mustangerna hade problem med motorerna. De hade många gångtimmar, det var främst fokus på kamaxeldrivningarna. Men F 21-folket är segt och uthålligt trots kyla, mörker, mygg och sand så det blev sakta bättre.

”Sanden tar dom” myntade en av F 21:s chefer. När nya onödigt nitiska individer dök upp så sa man till varandra: ”Vänta bara, snart tar sanden dem också”. Det var nämligen så att när flygfältet byggdes 1939 utbröt en stor svårsläckt brand på den blivande fältytan. Efter branden återstod mest bara sand och sot på Kallaxheden. Så det var sand överallt; i sängar, kläder, mat, golv, verktyg ja nästan allt var besudlat med denna sand. Varning för sandstorm! utfärdades till flygförbanden vid stark blåst.

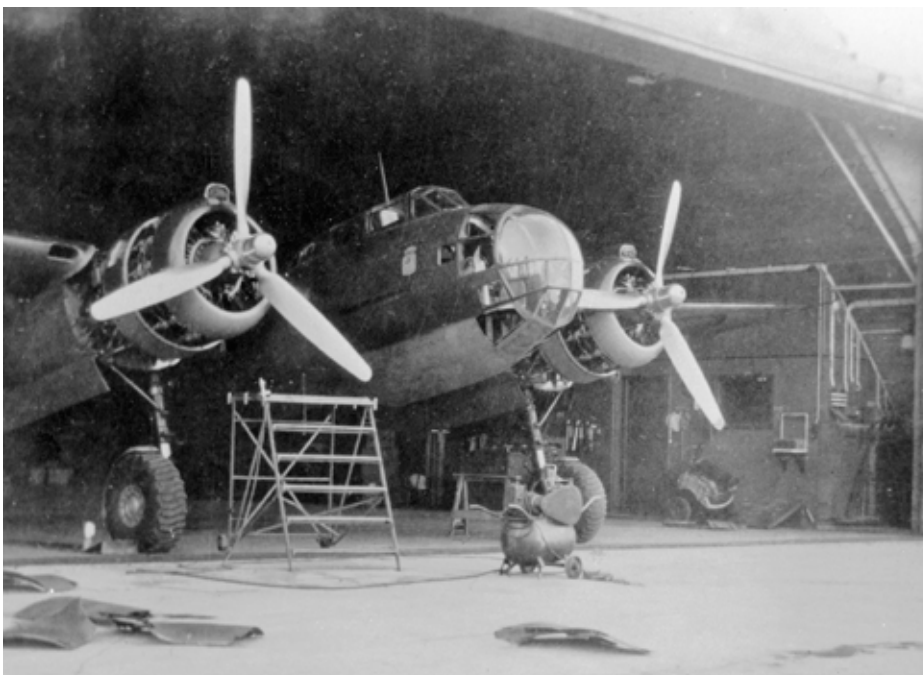
J 26 omtyckt av piloterna

S 26 Mustang var en dåtida JAS som kunde uppträda i alla roller: Jakt, attack och spaning. S 26 beväpnades med sex automatkanoner kaliber 50”, svensk beteckning m/45 kaliber 12,7 mm. Normalt flög S-div med enbart fyra akan, då kunde man medföra mer ammunition per akan. Mustangerna försågs med det nya siktet K-14 som var ett bra gyrosikte med automatisk framförhållning. I luftstrid så lades ”ruteresset” på fiendeflygplanet och när vingspannet inrymdes innanför var det lämpligt skjutavstånd. Siktet tog då även hänsyn till aktuell belastning på det egna flygplanet varvid framförhållningen blev riktig. Mustangen hade som långdistanseskort för jaktskydd, en enorm räckvidd. Piloter har berättat om flygningar runt hela Sverige utan mellanlandning.

S 26 var mycket omtyckt av sina piloter. Flygegenskaperna var utmärkta – därtill ett fantastiskt ljud när Packard Merlin V 12:an gick på högvarv.

Också Saab 18 i spaningsversion, S 18, tillfördes F 21. Det var B 18A som modifierats för spaningsuppdrag med en framåtrik-

S 18 utanför H81. Foto i F 21:s arkiv.



tad kamera SKa 10 med 92 cm brännvidd. SKa 5 användes för lodfoto, med möjlighet att bära en spaningsradar, PH 10A. Spaningsradarn hade en teoretisk räckvidd på nära 15 mil, men operativ räckvidd var snarare 60-70 km vid spaning efter fartyg över hav. S 18 var även utrustad med lysbomber och kunde bära SKa 13. Bränsletankarna modifierades för större bränslemängd.

S 18 hade tre mans besättning: förare, signalist och spanare. Signalisten satt med ryggen mot piloten och flög således med ryggen i färdriktningen. Spanaren satt längs fram på en liten ”pall”. Beväpningen var urmonterad och S 18 var således helt oöppnad. S 18 levererades främst från F 3, som då omorganiserades till jaktförband.

Spionflygningar österut

Sommaren 1949 fattades ett hemligt beslut om att förbereda spionflygningar till Sovjetunionen, första mål Kandalaksja. F 21 tilldelades, troligen redan under sommaren, en S 31 Spitfire från F 11 (nr 27) som Erik Goliat nyttjade för övningsflygningar och förberedelser för det mycket hemliga uppdraget.

Dagarna före uppdraget flögs ytterligare en S 31 upp till F 21 (nr 44). Det var med den individen som Goliat troligen skulle beordras att genomföra det hemliga uppdraget. Det genomfördes den 25 september, men av Ingemar Wängström från F 11.

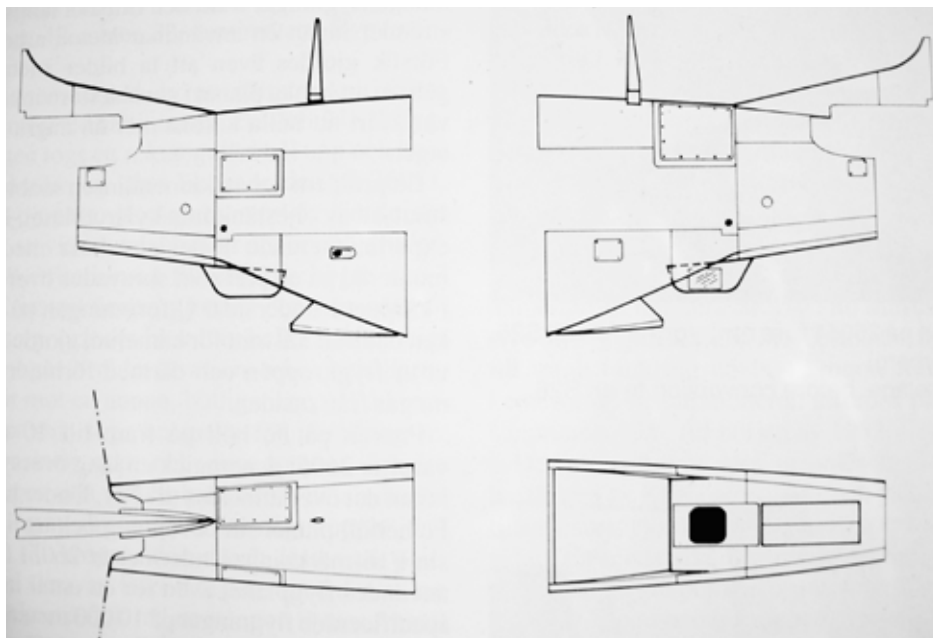
Vi lämnar den flygningen där och återkommer i SFT om detta. Nya rön har framkommit i artikelförfattarens forskning – alltså kan vi se fram emot en spännande fortsättning!

Flygningarna under första året bestod i mångt och mycket av utbildning. Både flygarna och markpersonalen, med F 21:s första värnpliktomgång, skulle utbildas. Divisionen härbärgerades i byggnad 97 (By 97), kallad sommarvillan. Brand- och räddningstjänst var placerade i källaren och hade en ramp uppför för att komma ut ur By 97. Det blev snabbt trångt och räddningstjänsten kom att placeras på annan plats, huvudsakligen utomhus. Flygplanen parkerades i de fyra hangarerna H 81 till H 84 samt på Avd 6 ”teknisk enhet”.

H 81 till 84 kallades för jordhangare då de var täckta med jord som splitterskydd. Avd 6 användes för längre tillsynsarbeten på flygplanen. I en ”jordhangar” rymdes tre S 18, så det var ofta utrymmesbrist. För lite längre tids förvaring flögs flygplan över till Boden när det blev trångt, där fanns hangarer sedan tidigare. Arméns flygväsende med 2. flygkompaniet etablerades i Boden redan 1916 och flygambulansen organiserades 1923.

Sensommaren 1950 togs detta foto av F 21:s första värnpliktsomgång med divisionschef och personal. Alla uppställda framför F 21:s S 18 där man tydligt ser kamerafönstret för SKa 10.

För den tekniska tjänsten, som nu var mycket trångbodd, fattades beslut om att byggnad 32, som stod nere i gamla barack-



Kamerainstallation i S 26 Mustang. Ritning i F 21:s arkiv.

lägret, skulle flyttas. Man valde att ställa upp byggnaden mellan H 81 och H 82, varefter By 32 inrymde teknisk försörjning i många år. Byggnaden kom under 1992 att tilldelas F 21 förbandsmuseum och hade år 2000 flyttats till Flygmuseet F 21, utanför flottiljvaktan.

Flyghändelser

Den 16 november 1949 startade en S 18 med flygförare fänrik Lennart Bergström, spanare löjtnant Harry Andersson och signalist furir Göte Holmgren. Efter start upptäckte besättningen att molnbasen endast var 60 meter, dessutom med befarad dimma. Flygföraren försökte genomföra en instrumentlandningsprocedur med hjälp av landningsfyran. Men hydraulolja har trängt in i antensystemet så felaktiga värden angavs och omöjliggjorde landning. Beslut fattades om att flyga till F 16 Uppsala där vädret var bra. Under flygningen upptäckte besättningen att bränslet inte

skulle räcka. En värnpliktig utan erforderlig utbildning på S 18, hade tankat flygplanet till endast till 80 procent av beställt bränsle.

Besättningen beslutade att flyga till Sundsvall-Härnösand. På flygningen söderut nedisades flygplanet i det fortsatt dåliga vädret. Flera inflygningar gjordes mot Sundsvall-Härnösand men föraren erhöll inte marksikt någon gång. Nu började mörkret att infinna sig och bränslet var snart slut. Tio kilometer nordost om Alnön fick besättningen marksikt och beslutade att nödlanda på vattnet i Tynderösundet. Föraren tände strålkastarna och huvarna fälldes. Spanaren klättrade upp och satte sig i signalistens knä.

Fänrik Bergström landade sin S 18A på vattnet i 200 km/h. Flygplanet bromsades snabbt upp och flöt en stund tack vara de tomma tankarna. Efter fyra minuter började flygplanet sjunka och en lokal fiskare var snabbt på plats och kunde undsätta den oskadda besättningen. S 18 bärgades och

Hangaren H 81 kom efter 1949 att byggas ut till instruktionsverkstad och filmsalsbyggnad. notera F 21:s första flygledartorn på take! Parkerad framför hangaren, FBS B 17. Foto i F 21:s arkiv.





By 97 "sommarvillan" S-div divisionslokal. Foto i F 21:s arkiv.

skänktes till en yrkesskola i Vindeln.

Under sommaren 1952 beordras S-div till baseringar både på Bunge och Björklinge. Orsaken var det ansträngda läget då vår svenska DC-3 och Catalina blivit nedskjutna av ryssarna.

Baseringarna genomfördes väl, och avslutades med hemflygning till F 21 Kallax.

Den 8 oktober landade S 26 Mustang 26084, F 21 nr 10, på Kallax utan anmärkning. Dagen efter så övningsflög flygförare Irhem navigering i rote med detta flygplan. Roten passerade på låg höjd och med normal marschfart de stora myrarna söder om Nausta by när Irhems motor började gå tungt. Rotetvåan anmälde att det rykte svart från avgasrören. Motoreffekten avtog och Irhem steg så högt han hann och lämnade snabbt S 26:an med fallskärm, fortfarande på låg höjd. Skärmen utvecklas strax före Irhems islag i blötmyren, "med lågskor". Myren var mjuk och Irhem var oskadd och kunde vinka till sin rotekamrat. Det är långt till närmsta bebyggelse och mycket besvärligt att forcera en sådan blötmyr, därtill i oktober. Sent på kvällen anlände Irhem till Nausta by där han kom under tak samt fick mat och värme.

Denna S 26 bärgades 1998–99, för att med start 2006 under drygt åtta år restau-

reras till utställningsskick hemma hos lantbrevbärare Pelle Lundberg i Vännäs.

Pelle Lundbergs undergörande händer och hjärna har återskapat flygplanet till statisk utställning. Hans hustru Kerstin har varit mothåll när 25 000 nitar applicerats.

Flygplanet består i dag av omkring 85 procent originaldelar. 26084 finns nu att beskåda på Flygmuseet F 21 i Lundbergshallen. Missa inte ett besök på Flygmuseet F 21, där finns denna hela fantastiska restaurering beskriven. Därtill med panorerande Merlin-muller längs hallens väggar!

Några minnen

Seth Ivan Holmström var en av F 21:s "frälsta" Mustangpiloter. Han var mycket hängiven detta fina flygplan och vid omskolning till S 29C Tunnan var han inte så imponerad utan fördrog sin S 26 Mustang. Seth Ivan flyttade sedan till Kiruna, blev slöjdlärare och flög mycket fjällflyg – särskilt med Beaver och andra stora enmotoriga propellerflygplan.

Seth Ivan havererade 1954 med en S 26 strax norr om Kallax under luftstrid där flygplanet gjorde en rörelse liknande en "hjulning", som övergick i okontrollerad spinn. Seth Ivan hoppade ut med fallskärm, men slog i flygplanet vid uthoppet och bröt lårbenet. Flygplanet sönderdelades kraftigt vid nedslaget och vissa delar har senare bärgats av F 21.

Aven Bo Hagman, pilot på S-Div från 1952, minns detta:

– En händelse jag minns starkt är när min bästa kamrat Seth Ivan Holmström, Kirunabo, kom i okontrollerat läge med Mustangen. Han hamnade i spinn i ryggläge, vilket kunde få dödlig utgång. Men Seth Ivan ville annat. Han kämpade sig fri från planet, slog av lårbenet och föll på ett isflak omgivet av mycket vatten. Jag fick

S-div första värnpliktsomgång framför en S 18 sensommaren 1950. Sittande chefer från vänster. Flygtekniker Stig Lundberg, Fanjunkare Sköld, Divisionschef Kapten Ljungberg, Stationsavdelningschefen Förvaltare Valemark, Flygtekniker Helge Gustavsson. Foto i F 21:s arkiv.



Mustang nr 26084, Pelle och Kerstin Lundberg efter montering vid invigningen i Lundbergshallen på Flygmuseet F 21 den 15 juni 2016.

uppdraget att söka honom. I en Sk 16 flög jag runt, sökte och fann honom på ett isflak. Han låg helt orörlig, så jag trodde han var död. Jag dirigerade räddningspersonalen till platsen, så de kunde ta med honom till Luleå sjukhus. Hans ena ben blev något kortare, men han var glad och positiv livet genom.

Bo Hagman en av de nu äldsta piloterna från Akktu Stakki. Han började i flygvapnet 1949, flög S 18 och S 31 på F 11 för att den 7 juni 1952 placeras på F 21. Bo har mycket att berätta, bland annat en flygning med Karl-Erik "HOK" Henriksson, bördig från Pajala. Bo berättar:

– Vid ett tillfälle ledde jag en rote Mustangar med HOK. Molnundersidan var 125 meter och översidan 9 000 meter. Jag fick ingen ordning på instrumenten så vi bytte plats. Jag lade mig som tvåa. Vi låg i moln och jag flög så nära honom jag kunde. När vi träffades efter 30 år så sade HOK att han aldrig haft någon som legat så nära i rote. Jag var ju rädd att tappa honom ur sikte! HOK blev provflygare i Linköping och var en mycket duktig pilot.

Tragedi omintetgjorde museiplan

Under hösten 1954, då den stora Skåne-manövern genomfördes, så avslutades S 26-epoken på F 21. Efter övningen monterades kamerorna ur och flygplanen färdigställs för försäljning till främst Nicaragua. En S 26 sparas på F 21, nämligen 26043, då Röd 14. Avsikten var att den skulle flygas till Malmen och ingå i det blivande flygmuseet där. Så kom det dessvärre inte att bli.

Under leveransflygning i dåligt väder den 22 september 1954, havererade F 21:s

S 26 nr 26146 och slog ned i Göksjön, nära Bygdeträsk. Flygplanet hade hög fart och sönderdelades kraftigt. Föraren, fanjunkare Jansson från Umeå, omkom omedelbart. Vissa delar av flygplanet bärgades och efterforskningar i Göksjön har gjorts på senare tid. Möjligen har tio meters dy på sjöbotten gjort sökningarna resultatlösa. Artikelförfattarens föräldrar bor ett par kilometer från nedslagsplatsen, varav ett särskilt intresse för haveriet.

Detta tragiska haveri innebar dock att Mustang Röd 14, som fanns kvar på F 21, utsågs som ersättare i exportaffären i stället för det blivande flygvapenmuseet.

S 26 Röd 14 lämnade F 21 med Lennart Nyberg vid spaken den 24 november 1954. Rykten gick, när artikelförfattaren började på F 21 1977, att "en Mustang blev kvar". Några av de äldre flygteknikerna berättade att en S 26 mustang blivit kvar på F 21. Liksom att det på Heden skulle finnas två S 18 som renoverats vid Avd 6 och flugits till dit, för att sedan skrotas. Hur har dessa rykten uppstått? Det får vi veta när vi är inne på 1960-talet och framåt, del 2 av artikelserien.

S 29 C Tunnan till F 21

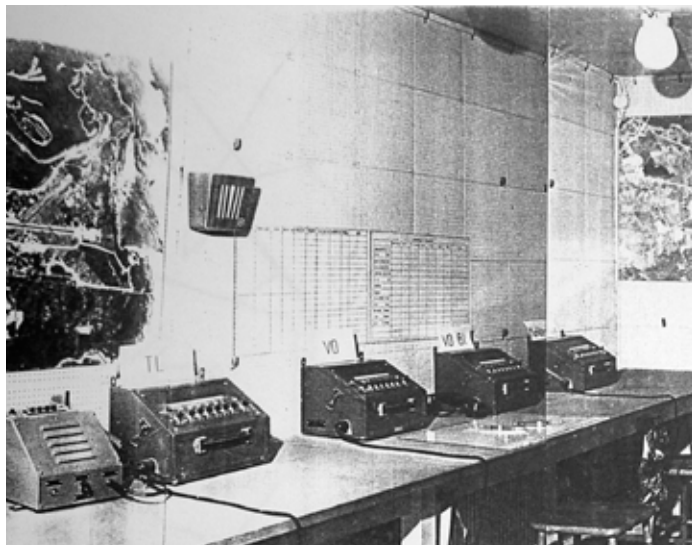
1953 tilldelades F 21 S-div två J 28 Vampire, för att förbereda ombeväpning och inflygning på S 29C Tunnan. F 21 förbereddes för jet-epoken och med moderniseringar av såväl luftbevakning som stridsledning samt inne på F 21:s basområde.

Divisionschef under S 29C införandet var kapten Ingemar Hansson. Nu blev 1 div F 21, Spaningsdivisionen, Urban Röd, och begreppet S-div upphör. Under 1953 förlängdes rullbana 14/32 till 1 800 meter med betongbeläggning i respektive banände. Taxibana byggdes och nu var F 21 förberedd för jet-epoken.

Inom kort gjorde "Akktu Stakki", Ensamma Vargen, sitt inträde. Mer om detta i nästa del!

Anders Jonsson är regionordförande SFF Norrbotten.

Kontrollcentral KC byggs i källaren på byggnad 1 som 1953 är F 21 kanslihus 1. Foto i F 21:s arkiv.



Bilderna ovan: Nödlandad S 18A som bärgas. Foto i F 21:s arkiv.

Den nu enda kända bilden på F 21 utbyggnad av RWY 14/32 inför jetepoken. På bilden till vänster syns fotos placering på kontrollcentralens vägg. Foto i F 21:s arkiv.

