

F 21:s första division

Akktu Stakki – en spaningsdivision under 70 år **Del 3: 1957–66**



1.divisionen förare på platta 1. 4:e Frv Ingemar "Farsan" Strandberg, Bo Penner, S-O Karlsson, Ström, Tore Dahlberg. Foto i F 21:s arkiv.

Av ANDERS JONSSON

Detta är tredje artikeln i en serie om Akktu Stakki, Ensamma Vargen – första divisionen på F 21 Kallax. I denna del av artikelserien om spaningsdivisionen på Kalax.

Operativ utveckling och ledning

Några rader om den operativa utvecklingen i F 21:s närområde, då detta kommer att påverka och styra utvecklingen av flygspaningsförbanden och Akktu Stakki. Utvecklingen gick i hög takt med nya etableringar, nya utvecklade förmågor, utbyggnader, större kapaciteter, för att i det kalla kriget hävda Sveriges territorium och dessutom vara avskräckande för en potentiell fiende. Därav nu några sidor om utvecklingen i Norr.

Flygspaningsförbanden har en viktig uppgift, att förse försvarsledningen med korrekt information om läget i närområdet.

Bo Hagman klar för spaningsuppdrag i S 29C. Foto i F 21:s arkiv.



det samt under krig om fienden. För att kunna göra det gäller det att ligga långt fram – om inte främst – i utveckling och taktikanpassning.

Det krävs mycket av spaningssystemen samt besättningen i spaningsflygplanet.

Riksdagsbeslut

1956 beslutade riksdagen att en ny regional ledningsorganisation skulle införas i flygvapnet. Den nya organisationen skulle i princip överensstämma med vad som föreslagits i chefens för flygvapnet skrivelse från 1955. Den 1 oktober 1957 skulle det i krig och fred bara finnas fyra eskadrer, flygeskadern E 1 till E 4. Detta innebar att från och med samma tidpunkt skulle E 5, spaningseskadern, utgå ur krigsorganisationen och uppgifterna övertas av 4:e 4:e flygeskadern, E 4. Spaningsförbanden skulle ledas enhetligt av chefen för E 4.

De i krig delade spaningsdivisionerna skulle nu dessutom slås ihop för att på detta sätt öka kapacitet och uthållighet.

Det innebar att F 21, 1. divisionen krigsdivisioner, 19:e Sdiv på Kallax och 20:e Sdiv på Hällnäs från 1956 slogs samman till en division, 6. Sdiv med kodnamn Granström. Den baserade på Fält 32 Heden tillsammans med 106. Sgrp. Kallax flygbas lämnades, då bedömningen var att basen låg alltför kustnära för fiendtlig motverkan.

Akktu Stakki tillfördes allt fler S 29C Tunnan och på spaningsflygplanen modifierades vingarna med "sågtand", vilken förbättrade flygegenskaperna vid högre anfallsvinkel. Luftströmmen styrdes runt vingen så att flygplanet blev stabilare, särskilt vid sväng inför landning. Risken för spinnliknande rörelse vid stall och oren sväng minskades. S 29C kunde också bära fälltankar på vingarna.

Bo Hagman berättar att C F 21 överste Hugo Svenow ofta flög S 29C på divisionen:

– Han var en uppskattad flottiljchef och duktig pilot. Då han var lite kortväxt kom han på divisionen att kallas för "Lonnte". Han var också känd för att bromsa hårt vid landningen och därmed taxa in med "brända bromsar", vilket inte våra tekniker uppskattade. Vi fick alla i början lära oss problematiken med 29:an, att i landningen flyga rent och vara noggrann, hålla farten och inte ta mer än 30 grader klaff. S 29C

Artikelförfattaren Anders Jonsson önskar hjälp med att återskapa historiken och är mycket tacksam om läsekresten vill kontakta med mer fakta och berättelser om F 21:s 1. division.

Divisionschefers tjänstgöring på 1. divisionen F 21 under 1940- och 50-talen är en del som inte helt kunnat fastställas. Har ni vetskap om personer och deras tjänstgöringsår? Skriv till artikelförfattaren!

2024 blir det 75-årsjubileum. Målsättningen är att tills dess få fram ett mer fullödigt historiskt underlag.

var riktigt fin att flyga, ett bra och modernt spaningsflygplan från Saab.

Utbyggnad av flygbaserna

De baser som anlagts före och under andra världskriget måste anpassas till jetepoken, flygplanen behövde längre banor med god asfaltbeläggning. Även renheten på ban-systemen är viktig eftersom jetmotorer är känsliga för ”FOD”, *Foreign Object Debris*, främmande föremål som lätt kan sugas in i motorerna. Kravet blev 1 800 meter långa och belagda banor, taxibanor och uppställningsplatser. Det ställdes högre krav på intern ledning och kommunikation inom basen och extern kommunikation för ledning och rapportering ökade kontinuerligt. Många baser och anläggningar byggdes och utvecklades.

Kc, kontrollcentraler, byggdes ut på alla flygvapnet baser som nyttjas av moderna stridsflygplan. E 4 ansvarade för att Kc inrättas på spaningsbaserna i Norr, efter Flygstabens krav.

Fält 32 Heden utvecklas

Fält 32 anlades åtta kilometer väster om Boden 1940–41. Byggnader och baracker uppfördes. Planer på bergskyddsrum för 45 stycken J 21 förverkligades däremot aldrig.

Hedenbasen blev 1956 hemvist för F 21 6:e spaningsdivision i krig, samt flygvapnets enda övningsbasbataljon, Ö-Basbat. Uppgiften liknade den som Flygbaskåren F 21 hade vid sin tillkomst 1941, nämligen att serva gästande förband. Dessa förband bedrev vanligtvis vinterutbildning på basen, men även endagarsbesök genomfördes. 1950- och 1960-talen, utgjorde storhetstiden för verksamhet på Hedenbasen.

1983 flyttade verksamheten till Vidsebasen eftersom Hedenbasen inte skulle anpassas till Bas 90-konceptet med flera banor.

Rajden

Den så kallade Rajden skapades för flygvapnets förband. Det gick normalt till så att man startade från hemmabasen på morgonen, genomförde ett anfall mot Junkön eller Nausta-målet och landade på Heden för mat och klargöring via Ö-Basbat. Sedan nytt anfall eller hemflygning. Rajd är samiska för årstidsförflyttningen med drag- eller klövjerrenar som gjordes förr.

Fält 42 Vidse bygg

1955 upprättas ett större tillfälligt skjutområde nordväst om Nausta. Syftet med anläggningen var att pröva Rb 321, samt framtida sprängprov med en svensk atombomb i FOA:s regi. Proven med Rb 321 och 322 hade tidigare genomförts vid RFK i Karlsborg men kraftigare motor och högre banprofil innebar behov av ett betydligt större avlyst och otillgängligt område.

Flygförvaltningen ansåg att endast områden i Norrland var aktuella då skjutfältet måste ha stor utsträckning både i yta och höjdprofil. Jaktrobotarna till Draken, Rb



S 29C Tunnan klara för start på Kallax bana 32. Banändorna är betongbelagda på grund av flygplanens bränslespill. Foto i F 21:s arkiv.

27 Falcon och Rb 28 Falcon, ir-robot och ir-robot, var föremål för hemliga skjutprov. Vidsebasen som provbas tillkom 1957 och var ett av flygvapnets hemliga krigsflygfält, Fält 42. Fältet och delar av Vidsebasen färdigställdes för provverksamheten i december samma år.

I 1958 års spaningsutredning föreslogs att 61. sdiv och 62. Sdiv (ännu ej organiserade) baserades på Fält 42 Vidse, vilket skedde 1959 och då med 4. sdiv från F 21. Efter 1958 år utredning fick förbanden nya beteckningar.

Fjärde Flygeskadern till Luleå

När fjärde flygeskadern sattes upp den 1 juli 1945 var det en spanings- och marin-samverkande eskader. Staben var förlagd till Stockholm och bestod av en operations-, signal- och väderleksavdelning samt expedition. Från 1947 blev det en ren spaningseskader med flygförband ur F 2, F 11 och F 21.

1957 skulle eskaderstaben E 4 flyttas till Luleå och omorganisationsarbetet startade i juli för att vara klart till den 1 oktober.

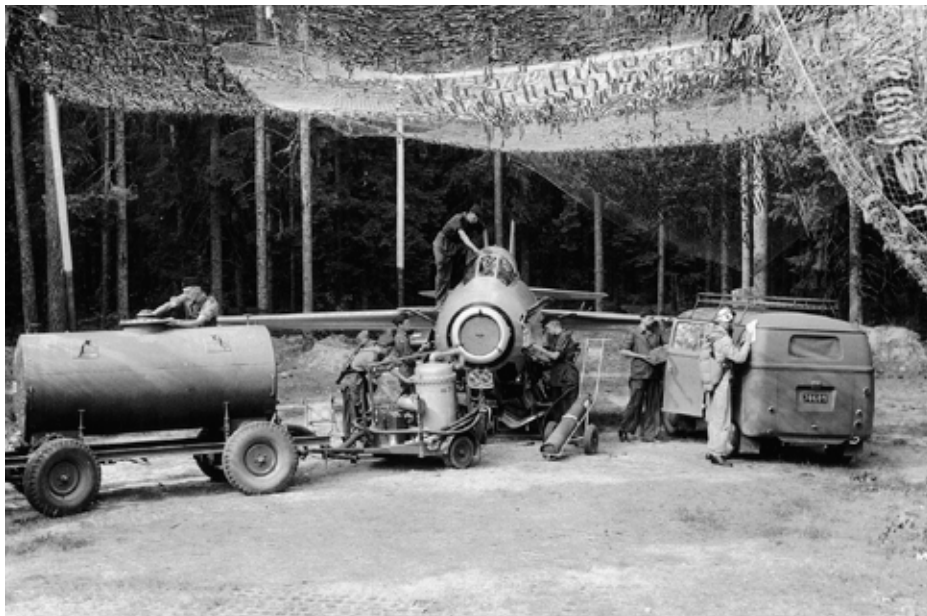
Även innehåll i eskadern ändrades, nu till en blandeskader med två flygslag – jakt och spaning, vilket inte de andra eskaderna innehöll. Detta återspeglades även i E 4:s emblem, vilket innehöll de heraldiska vapen som ingående flygflottiljer hade: Luleås nycklar, F 21, Jämtlandsälgen, F 4, Hälsingebocken, F 15, samt den sörm-ländska Gripfen, F 11.

Lokalerna på F 21, byggnad 51 ”furir-förläggningen”, hann inte bli klara så E 4 fick hyra in sig på Stadshotellet i Luleå, som blev stabsplats.

Den nye eskaderchefen, general Greger Falk, kom inte till Luleå förrän den 1 november, varför C F 21, överste Lindberg, inledningsvis även hade befälet över 4:e flygeskadern.

Greger Falk var spaningspilot och hade deltagit i F 19 operationer under 1940, dessutom på F 11 hade han varit divisionschef, Flygchef samt Flottiljchef. Så Greger Falk var mycket väl insatt i våra förhållanden i Norr, dessutom hade han stor erfarenhet från flygvapnet s spaningsdivisioner. Greger Falk bedrev sin flygtjänst på Akktu

Hedenbasen, under övning med S 29C ur F 21 1 div, 6:e spaningsdivisionen.





Greger Falk i Luleå Flygklubbs Cessna, han var initiativtagare till att flygklubben kunde etablera flygklubbsverksamhet på Unbyfältet, Sigvard Nilsson bredvid. Foto i F 21:s arkiv.

Stakki och var en omtyckt och duktig pilot. Han flög även med både flygtransporten och flygambulansen.

Den 1 juni 1958 flyttade 4:e Eskadern med stab ut till F 21 och kunde nu verka från de nya lokalerna som iordningställdes i By 51, några stenkast från By 97 där 1. divisionen var grupperade.

F 21 1:a division krigsplacerades från 1956 på Heden organiserad som en krigsdivision, 6:e spaningsdivisionen. Man förfogar då i krigsorganisationen över tolv egna S 29C. Från 1959 hade F 21 över 24 S 29C inklusive förstärkning från F 11. Divisionen leddes av chefen för E 4 med stab i Bodens berganläggning, kallat Lc, Luftförsvarscentral.

I slutet av 1950-talet ville chefen för flygvapnet ha en ny verksamhetsledning av flygbaser och göra försök med en ny typ av kommandocentraler där samordning av basens funktioner skulle ske. För detta an-

skaffades fyra baracker som skulle tilldelas respektive eskaderstab.

C E 4 fick uppdraget att placera sin barack på Fält 32 Heden och ha den fullt klar i mars 1959. Chefen för flygvapnet gav även ut direktiv att platser för Kc, Kontrollcentraler, skulle rekognoseras och anläggas vid alla flygbaser i Norrland.

1960 ombeväpnade F 15 från jakt till attack vilket innebar att den flyttades till 1:a Flygeskadern och kvar i den nya 4:e Flygeskadern blev F 4, F 11 och F 21. Detta kan dock inte spåras i emblemet för alla fyra heraldiska vapnen kvarstod. 1961 överlämnade Greger Falk E 4 till Gösta Odqvist.

I syfte att ytterligare effektivisera de regionala ledningarna infördes från och med 1 oktober 1966 sex militärområden med en chef vardera och en försvarsgrensintegrerad stab. Detta innebar att E 4:s uppgifter övergick till MBÖN, Militärbefälhavaren

C E 4 Greger Falk med Ian Iacobi och E H Nyberg. Foto i F 21:s arkiv.



Övre Norrland. E 4:s personal flyttades från F 21 till MBÖN Flygsektion i Boden, varvid E 4 upphörde som organisation.

SWENORDA, samarbetet inleds

Chefen för E 4, Greger Falk, med Fjärde Flygeskadern såg gärna att utbytet med grnpländerna utvecklades och fick också gehör för detta. E 4:s stab uppdrogs ta vederbörliga kontakter med Norge och SWENORDA. Utbytet mellan ländernas flygvapen startade gradvis och Akktu Stakki blev besöksmottagande division. Numera finns ett utvecklat samarbete där även Finland ingår. En av de gemensamma övningarna kallas för ACE, Arctic Challenge Exercise.

Sista flygningen med B 3

Bo Hagman berättar:

– 1. divisionens B 3 med nummer 21 var verkligen personlig på många sätt. Under flygningarna flaxade vingarna stundtals till passagerarnas stora förtret, framförallt om de tillhörde armén. Passagerarna mätte allt sämre ju närmare destinationen man kom. Det blåste också väldigt mycket, inte bara utanför utan framförallt innanför. Flygsignalisten Rune Lindschoug döpte B 3 till Vindarnas hus. Vintertid fick man vara uppmärksam på motorvarvtalet, så att inte någon av motorerna stannade. Landstället kunde fällas ut elektriskt men ofta fick en mekaniker veva ut det och låsa det.

På försommaren 1958 flög Bo Hagman och flygtekniker Lars Engström F 21 ned den sista B 3:an, nr 21, till Malmen och Flygvapenmuseum. Med på resan följde även fältflygare S-O Wiklund:

– Ett vanligt uppdrag tyckte Engström och jag, tills vi varseblev uppståndelsen vid starten. F 21:s fotograf Tore Olsson, kallad Svär-Olle, hade rustat sig med hela sin arsenal av kameror och assistenter för att föreviga vår avfärd. Då insåg vi äntligen att något historiskt var å färde.

Vi fick ställa upp oss på alla upptänkliga ställen med B 3:an som bakgrund för att fotograferas ur alla vinklar. Hela fotograferingen ackompanjerades av Svär-Olles osande svordomar, omväxlande med glada skratt. Så kom vi då äntligen i väg, jag lade mig på 2 000 meter. Allt fungerade perfekt. Men säg den glädje som varar beständigt. Plötsligt smäll det till, och huven försvann. Det hände över Dalarna, och i flera dagar oroade jag mig för om någon dalkarl helt ofrivilligt kommit i burdus kontakt med delar av mitt flygplan. Till yttermera visso passerade vi också någon regnskur, och jag kände mig som Biggles när flyghalsduken fladdrade i vinden. Jag trill till och med att flygtekniker Engströms pipa slocknade.

Jag landade på Malmen efter c:a tre timmar och 50 minuters flygning. Mottagandet blev betydligt lugnare än avfärden. På F 3 fanns ingen som intresserade sig för att sista kapitlet i B 3:s historia i svenska flygvapnet just skrivits... Vår B 3 är enligt uppgift enda bevarade Ju 86 i världen.

Flygspaning med S 29C

Signar Åström berättar om flygningar med S 29C i Norrland och fick från sin första flottiljchef med sig några visdomsord:

– Kom ihåg pojkar, ni kanske tycker er vara fullfjädrade piloter nu efter flygskolan. Men en sak skall ni lägga på minnet: En flygare blir ALDRIG fullärd!!

Och de orden har sannerligen besannats under årens lopp.

Signar berättar om ett av flera tillbud:

– Ett av mina otäckaste haveritillbud upplevde jag efter något år på F 21 när jag en disig och gråmulen vinterdag med endast 200 meters molnhöjd skulle genomföra en pejllandning med S 29. Jag hade gjort det många gånger tidigare under motsvarande väderförhållanden utan problem. Jag hade gjort sista insvängen mot banan och befann mig över Bottenviken på drygt 500 meters höjd. Började reducera farten och förbereda mig för sista delen av inflygningen, och låg fortfarande – som jag bedömde det – i moln och flög på instrument.

Då ser jag plötsligt en samling småbjörkar rakt framför nosen! Hissar snabbt planet över björkarna – förvirrad – björkar på 500 meters höjd?

Samtidigt upptäckte jag felet, jag hade läst av höjdmätaren 500 meter fel. S 29 var försedd med en så kallade klockhöjdmätare, där ens visaren roterade ett helt varv för var 500:e meter. Det hade hänt att tidigare att förare läst fel. Jag hade således varit nere på 0 meters höjd istället för 500 meter, och allt var vitt runt omkring mig. Med undantag för dessa småbjörkar, som turligt nog råkade hamna mitt i min flygriktning.

Efteråt försökte jag rekonstruera flygningen, och fann då att det endast var ytterssta spetsen på Stora sandgrynnan som hade en liten björksamling. Allt runt omkring på flera kilometers omkrets var snötäckt is. Behöver jag tala om att denna lilla björksamling i skärgården för mig har blivit lika helig som en av samernas sejtjar!

Signar berättar vidare:

– Spaningsdivisionen på F 21 var det enda permanenta flygande förbandet här uppe i Norrland. Det fanns gott om plats i luften. Att kunna flyga på lägsta höjd är en viktig gren i en spaningsflygares utbildning, och här uppe är man inte begränsad av tät bebyggelse. Litet svårt är det alltid i början innan man lärt sig känna igen typiska bergsformationer och formen på sjöar, ja, även älvdalarna har sitt karakteristiska utseende. Men snart hittar man i terrängen som i sin egen byxficka. Den civila trafiken kom emellertid att öka, och en nyttig påminnelse om att man inte längre var ensam i lufthavet fick jag vid ett fotouppdrag mot ett av våra flygfält som skulle fotograferas från 5 000 meters höjd. Uppdraget skulle lösas taktiskt, vilket betydde anflygning på lägsta höjd. Omkring tio kilometer från fältet skulle jag ”hissa” till fothöjden och efter fotograferingen, som tog ungefär tio sekunder, dök jag åter ner på lägsta höjd för återflygning mot Kallax.



Republic RF84F Thunderflash, i norsk spaningstjänst 1956–69. AZ-G från 717 skvadron i Rygge, besöker F 21 och 1.div, troligen 1957. Foto i F 21:s arkiv.



De norska Swenorda gästerna från Bodö, med E 4 Major Ian Iacobi i mitten. I bakgrunden en Republic F-84G Thunderjet. Foto i F 21:s arkiv.

När jag landade fick jag en rejäl utskällning av flygchefen. Vid upptagningen för fotouppdraget hade jag i stigningen passerat bara 300 meter framför en Metropolitan, som var på en extra tur med passagerare till Kiruna.

Flygfotografering kom till god nytta även civilt. Kartorna över stora delar av Norrland var undermåliga. Största skalan var 1:200 000. Jag minns hur vi vid ett tillfälle hjälpte lappfogden med flygfotografering av terrängen vid Taavaeno, mot norska gränsen. Ett renstängsel på flera mils längd skulle byggas, och det var svårt att med tillgängliga kartor kunna beräkna den lämpligaste sträckningen. En timmas flyguppdag räckte för att lösa problemet. Resultatet blev att stängslet kunde dras på ett enklare sätt än som ursprungligen planerats, vilket sparade tusentals kronor, avslutar Signar Åström.

På 1.divisionen F 21 pågick, i samverkan med F 11, en utveckling av både taktik och kameraanvändning. Akktu Stakki fortsatte att utveckla uppträdande i rote, där avsikten var att ”skydda ryggen” på varandra och därmed öka möjligheter att i tid upptäcka fientlig jakt och därmed öka möjligheten



De Norska gästerna markerar Bodö och Kallax på E 4:s karta.

Nedan: Besöksdagen avslutades ofta i goda vänners lag, med bastu och pilsner, längst till höger C F 21 Bengt Bellander och C E 4 Greger Falk. Bilden troligen från 1959, bastun E 4 stab By 51 inne på F 21. Foton F 21:s arkiv.





F 21 B 3 på F 21 platta 5. Bo Hagman flög den sista B 3:an ner till Malmén, försommaren 1958.
Foto i F 21:s arkiv.



Cockpit i S 29C Tunnan med mätare och instrument, höjdmärens noteras. Foto i F 21:s arkiv.

till överlevnad och för att kunna komma hem med flygfilmen. Tyvärr så minskade kapaciteten av antalet företag.

I grunden beräknade man att varje besättning skulle genomföra 1,5 företag per dag.

S 29C har inte någon mörkerkapacitet, utan uppträder endast dagtid.

När dagarna är som kortast i Norr är det fotoljust endast fyra timmar per dag. Detta bekymrade chefen för E 4, men någon bra lösning fanns inte med S 29C.

Fientlig jakt ökade nu förmågan på höjd, liksom luftvärnssystemen med både robot och automatkanoner. Det medförde en anpassning och ökat uppträdande på låg höjd, vilket krävde fler låghöjdskameror. Försök pågick även med framåtriktad Ska 10 med 1 500 millimeters brännvidd. Föraren kunde då vid god sikt fotografera utanför av Lv försvarat område – eller inom området – så kort tid att Lv inte han verka. För att få bra bilder i målet krävdes dubbla sikten mot fotoavståndet, vilket begränsade möjligheterna till foto på långa avstånd, vid begränsad sikt.

Flygambulans Tp 81 Goose

Flygambulansens stora värde var odiskutabelt när det under början av 1950-talet var dags att anskaffa ett nytt flygplan. Från Norge inköptes hösten 1951 ett amfibieflygplan typ Grumman Goose, Tp 81. Det placerades på Kallax den 4 oktober i stället för som tidigare i Boden.

Inte förrän den 25 maj 1952 utfördes det första uppdraget. Det bestod i att hämta en skadad arbetare från Sourva. Nästa notabla flygning gjordes en månad senare då en fågelforskare som drabbats av hjärnblödning på en synnerligen otillgänglig plats räddades. Man landade på en sjö åtskilliga kilometer från patienten, och tvingades flyga och hämta bärarhjälp innan man kunde ta sig till olycksplatsen och därefter bära den sjuke till flygplanet. Hela hämtningen tog 18 timmar!

Utöver rutinmässiga lokala sjukflygningar kom Tp 81 att användas för långflygningar från Boden, Kiruna och Luleå ner till Malmö. Framst för transport av njursjuka som fördes till den ”konstgjorda njuren” i Lund. Dessa långflygningar kunde inte göras utan en eller två mellanlandningar för tankning. Den längsta flygningen, från Kiruna, omfattade 155 mil.

Många gånger var det besvärligt för ambulansplanet att nå den nödställda beroende på väder och tillgång till lämplig landningsplats, vanligen en sjö eller älv. Under vintern på is, under sommaren på vatten. Vid ett tillfälle gällde transporten en sjuk sjöman på ett fyrskepp i Bottenhavet. Svårigheten var att finna fartyget då tät dimma rådde. Man tvingades helt enkelt att landa på havet när man ansåg sig vara i närheten av fyrskeppet. Därefter stannades motorerna för att lyssna efter fyrskeppets mistlur. Sedan startades motorerna för att köra en bit på vattnet och upprepa förfarandet, till dess att man kom fram till fyrskeppet och kunde ta hand om sjömannen.

Den fast placerade föraren på flygambulansen var Olov ”Doggen” Olsson, som hade ett förflutet i flottan och var väl förtrogen med flottörförsedda flygplan.

Under 1957 överfördes ansvaret för flygambulanstjänsten från flygvapnet till civila företag. Ambulansplanet Tp 81 kom därvid att istället användas som vanligt transportflygplan vid F 21, huvudsakligen för persontransporter.

Under start från Hemavans flygplats den 5 april 1962, flög planet strax efter lättning in i ett träparti vid flygplatsgränsen och

totalhavererade. Ingen av de ombordvarande skadades, förutom föraren som fick mindre blesyrer i ansiktet. Flygplansvraket lämnades på platsen då markägaren var intresserad av att ta hand om skrotet.

S-div sista tid med S 18

S 18 kom under sina sista år att nyttjas allt mindre som krigsflygplan utan fick andra uppgifter, bland annat transportverksamheten.

Evert Knifström berättar om en flygning med S 18:

– Den 24 april 1958 fick spaningsdivisionen order om en ”specialhumanitär” insats genom att flyga upp ved till de insnöade fjällstugorna vid Unna Alakats, på den tiden en betydelsefull gruva nära norska gränsen. Besättningen i S 18-planet var kapten Jan Sjöquist, förare, löjtnant Per Sjölander, spanare, och jag själv signalist. Lasten, som spanaren Pelle skulle släppa genom instigningsluckan, bestod av sågad, huggen och buntad björkved.

De första buntarna spreds ut över Alakats med omnejd, men efterhand kom vedutkastaren Pelle underfund med hur det hela skulle utföras och han lyckades till och med placera en bunt på det snöiga taket till en av stugorna.

Efter det att vi släppt den sista buntens steg Janne brant, varvid den vänstra motorn plötsligt och oväntat behagade stanna. Inga omstartningsförsök hjälpte. Snabb rådslagning följde. Skulle vi gå till Bodö i Norge eller hem till Kallax, dit det var dubbelt så långt? Såväl Pelle som jag röstade för Bodö, men chefen bestämde så det blev de cirka 35 mil mot Kallax. Risken med längre enmotorflygning med S 18 var att den fungerande motorn skulle överhettas och stanna. Allt gick dock bra och efter 1,5 timmes flygning landade vi snyggt och prydligt på Kallax. Ordern var utförd, veden var levererad.

Bo Hagman berättar om en flygning med General Rapp:

– Jag flög överbefälhavaren Torsten Rapp till Bromma i en S 18 sent en eftermiddag. Eftersom det var mycket dåligt väder mellanlandade jag i Söderhamn för att tanka. Klockan var 17.30. Förvaltaren som tog emot oss vid en hangar började skälla på mig för att jag kom med en så gammal kärra sent en fredag. Men jag hade ett ess i ärmen: Överbefälhavare Rapp! När han anträdde planet och hans guldgaloner på flygverallen började synas genomgick förvaltaren en metamorfos. Han gjorde honnöret, även när jag taxade ut. Jag mätte mycket bra.

1959 parkerades de två sista S 18 på Kallax som reserv. F 11:s S 32C Lansén hade nu placerats på F 21:s spaningsdivision och övertagit uppgiften havsövervakning med flygburen spaningsradar. Officiellt kasserades då S 18. Historien säger att de båda S 18 flögs till Heden för att skrotas. Karl-Erik Ekström gjorde sin värnplikt på Heden 1959, och där fanns inga S 18.

Under det arbetet med artikelförfattaren ett flygfoto av Kallaxbasen från försommaren 1962. Där syns två S 18 på västra sidan av platta 1, som ligger väster om H 85. Troligen städades allt gammalt (S 18, S 26, B 5) bort under hösten 1962 – oersättlig materiel förstördes.

Typ 83 Pembroke

Redan 1957 insågs att persontransportkapaciteten var otillräcklig på F 21. 1. divisionen tilldelades därför samma höst ett transportflygplan typ Typ 83 Pembroke med plats för tio passagerare och två mans besättning. Pembroken omplacerades redan i februari 1960 till F 8 Barkarby, F 21 stod åter inför problem med flygtransporter. Under 1966 fick F 21 emellertid åter en Pembroke, populärt kallad Silverpilen på grund av sin snabbhet och sitt metallblanka yttre. Typ 83 gjorde god tjänst på F 21 under sju år.

Akktu Stakki omorganiserar

Cheferna för E 4 och F 11 fick i uppdrag att i fyra etapper under 1958, redovisa en stor utredning om flygspaningen. Den skulle behandla uppgift, organisation, basering med mera. Efter omorganisationen 1956, blev det alltså redan 1959 stora förändringar. Det gällde inte reduceringar utan en anpassning till tiden, för att hålla högsta effektivitet på flygspaningsorganisationen. Kraven på flygspaningen ökade.

Akktu Stakki kom nu att åter delas upp från 6. Sdiv till två divisioner till 61. Sdiv och först 1961 organiserad 62. Sdiv. När förslaget i spaningsutredningen fastställs från maj 1959 skulle chefen för F 21 producera två krigsdivisioner. 4. Sdiv baserad på Fält 42 Vidsele samt 9. Sdiv baserad på Kallax. S 18 hade nu utgått ur krigsorganisationen, endast ett fåtal S 32C från F 11 fanns kvar på F 21. S-div ansvarade dessutom för produktion av två spaningsgrupper, 106. Sgrp baserad på Fält 40 Fällfors samt 107. Sgrp baserad på Sundsvall.

Nattsol, E 4 eskaderövning i norr

Mellan den 8 till 12 juni pågick en övning i Norr i syfte att öva den nyligen uppsatta ledningsorganisationen i Sektor ÖN 3. Sektor N3 fick utgöra motståndarsida.

Fem krigsbaser var igång, där Fält 40 Fällfors och Fält 42 Vidsele deltog för första gången.

På Vidsele var F 21 spaningsdivision, 4. Sdiv, med kompani och underrättelsepluton utgångsbaserade. Totalt deltog 152 flygplan på A-sidan, försvarssidan.

Flygspaningens grundtaktik med uppträdande på lägsta höjd med hög fart var framgångsrikt och antalet bekämpade spaningsflygplan var lågt. Flygspaningsförbanden löste väl sina uppgifter till beställarna. Förarnas förmåga att navigera på lägsta höjd visades sig vara mycket god. Även havsövervakning kunde genomföras med ögonspaning med gott resultat, särskilt nu under sommaren då det var ljus nästan dygnet runt.



Typ 81, Grumman G-21 Goose, på F 21 platta 1, övning med lastning av patient i bår. Foto i F 21:s arkiv. Nedan: Typ 81 rester på Hemavans flygfält. Foto via Flygmuseet F 21.

Luftförsvarets effektivitet höll inte samma kvalitet i Norr som i södra delarna av landet. Det skulle visa sig då flygspaningsförbanden snart deltog i den stora flygvapenövningen under hösten.

Flygvapenövning 1959

1959 års flygvapenövning, då nästan hela flygspaningsorganisationen och två spaningsstaber deltog, pågick i nära två veckor i september-oktober. F 21 deltog med en division på B-sidan som målförband.

Under övningen pågick en noggrann utvärdering av flygspaningsförbandens överlevnad. Luftbevakning och stridsledningssystemet hade nu ökat sin effektivitet så att det fick ett överraskande bra resultat för försvarssidan, vilket medförde att förlusterna för flygspaningsförbandens S 29C blev höga. Om S 29C skulle ha en möjlighet att komma undan jaktflygplanen måste extratankarna på S 29C fällas innan man kom in i jaktförsvaret område.



Slutsatsen blev att spaningsuppgifterna måste anpassas efter hotbild och flygplanens prestanda. Att fälla extratankar i fredstid var inte möjligt då det medförde stora risker för allmänheten. Prov med kamouflagemålade S 29C kom senare att göras av F 11.

Chefen för F 11 konstaterade efter övningen:

– Med hänsyn till de ytterligare komplikationer verkliga förhållanden medför, torde man komma sanningen närmast, om man

Gruppfoto, framför en Typ 83 Percival P.66 Pembroke, från ett besök av gäster från England och USA. Officerare från Sverige, från vänster N H Nyberg och Ingemar Strandberg. Foto i F 21:s arkiv.





E 4:s övning Nattsol med C E 4 Greger Falk och Ian Iacobi till höger. Foto i F 21:s arkiv.

räknar med att "två" spaningsplan fordras över målområdet för att lösa en uppgift.

Taktiken att uppträda i rote var något som F 21:s spaningsdivision, som nämnts, redan tillämpat. Akktu Stakki tankar om alternativ taktik var nu en framgångsfaktor.

S 32C Lansen på Akktu Stakki

Under mitten av femtiotalet var det aktuellt att utse ersättare till S 18A. Valet föll på S 32C Lansen. Vid den här tiden var Lansen inte klar utan S 18A behölls vid F 21 fram till 1959. Dessvärre sparades inte ett enda exemplar trots att en S 18 faktiskt ställdes upp på Heden med avsikt att bevaras.

S 32C Lansen i spaningsversion hade en för den tiden modern radar för havsövervakning vilken navigatören-radaroperatören i baksits hade hand om.

De första S 32C saknade kameror då dessa inte var klara. S 29C hade ett bra kamerasystem och tillsammans kompletterade flygplanen varandra väl. Först under 1962 löstes kameraproblemet med S 32C, kamerasystemen för hög och låg höjd monterades in i flygplanen. Från 1962 var S 32C ett mycket modernt och komplett flygspaningsystem om än något motorsvagt.

En S 32C Lansen klargörs på F 21, S32C troligen Röd Filip. Foto i F 21:s arkiv.



Genom kombinationen av radar med operatör, kamerasystem för spaningsfoto på låg och hög höjd, samt foto från korta och långa avstånd så var flygplanet mycket användbart. Det var ett riktigt allväderssystem som medgav inhämtning av spanings- och underrättelseinformation dygnet runt, i alla väder.

Fartskillnaden mellan S 32 Lansen och S 18 upplevdes enorm då Lansen kunde flyga dubbelt så snabbt.

Fem S 32C placerades på F 21 åren 1959–1961, fram tills dess att en jaktdivision J 32B tillfördes F 21. S 32C disponerades främst för beredskapsuppgifter samt taktikutveckling i Norr. Uppgiften var att radarövervaka Bottenviken och norra Bottenviken. S 32C kom inte att ingå i F 21 producerade krigsförband, utan tillhörde F 11. Tyvärr saknas dokumentation om S 32C i Norr åren 1959–1961.

Starkare luftförsvaret i norr

Efter andra världskriget stod det klart att Nordkalotten skulle få ökad strategisk roll. Sovjetunionen investerade på Kolahalvön, inte minst för att kunna försvara unionen från anfall över polerna. Detta påverkade givetvis både Sverige, Norge och Finland vilka insåg nödvändigheten av utbyggnaden av övervakning och försvar av det egna luftrummet.

För F 21:s vidkommande innebar detta att S-div med S 26 Mustang och S 18 sattes upp 1949. Mustangen var utrustad för insatser för såväl jakt, attack som fotospaning. S 18 kunde insättas för attackuppgift samt foto och radarspaning, främst över hav.

Intresset för våra grannars utbyggnad, främst Sovjetunionens, var stort. Inhäftandet av underrättelser kring Nordkalotten intensifierades och F 21 fick här en central roll.

Vid spaningsdivisionens ombeväpning

till S 29C, 1954, saknades ett permanent baserat luftförsvaret vilket i längden inte skulle vara trovärdigt gentemot omvärlden. Osäkerheten kring ifall främmande makts flygplan kränkte svenskt luftrum ökade i takt med att fler baser anlades på Nordkalotten. Flygplanen utvecklades dessutom snabbt prestandamässigt, mot högre flyghöjder och överljuds fart.

På chefen för flygvapnets förslag, beslutade Kungl Maj:t den 10 november 1958, att tillföra F 21 en division J 32B Lansen. Omfördelning av ett av flygvapnets jaktförband från södra delarna av landet till de norra var ett av de första stegen för att stärka försvaret av Övre Norrland. Uppgiften tillföll chefen för F 12 Kalmar, överste Tomas Stålhandske.

J 32B var ett mycket modernt vapensystem och kom att särskilt markera den vikt som Sveriges regering lade på att hävda svenska intressen på Nordkalotten. En kontinuerlig utbyggnad av stril- och basystemen fortsatte, och Övre Norrland kom härnäst att prioriteras. F 21 kom i flera fall att leda utvecklingen inom flygvapnet.

I dagens lugnare läge kan det kännas överkligt med permanent incidentberedskap, spaning och jakt, dygnet runt. Men under det kalla kriget var situationen helt annorlunda och osäkerheten stor. Spänningen var stor främst mellan supermakterna.

Luftbevakning och stridsledning

På F 21 började även stridslednings- och luftbevakningskapacitet byggas upp.

Chefen för E 4, general Greger Falk, hade i en skrift rörande Deccastationer sett att man kunde skydda materielen med cementringar placerade ovanpå varandra till en silo, varför en sådan byggnad uppfördes vid Måttsundsberget. och i denna placerades en PS-41/T, en transportabel L-bands markradarstation för spaning mot flygplan.

Bästa skyddet fick man naturligtvis om stationen kunde placeras i berggrum. Med medel från Arbetsmarknadsstyrelsen, AMS, anlades ett antal bergskyddsrum för PS-41. Den första anläggningen byggdes vid Piteå.

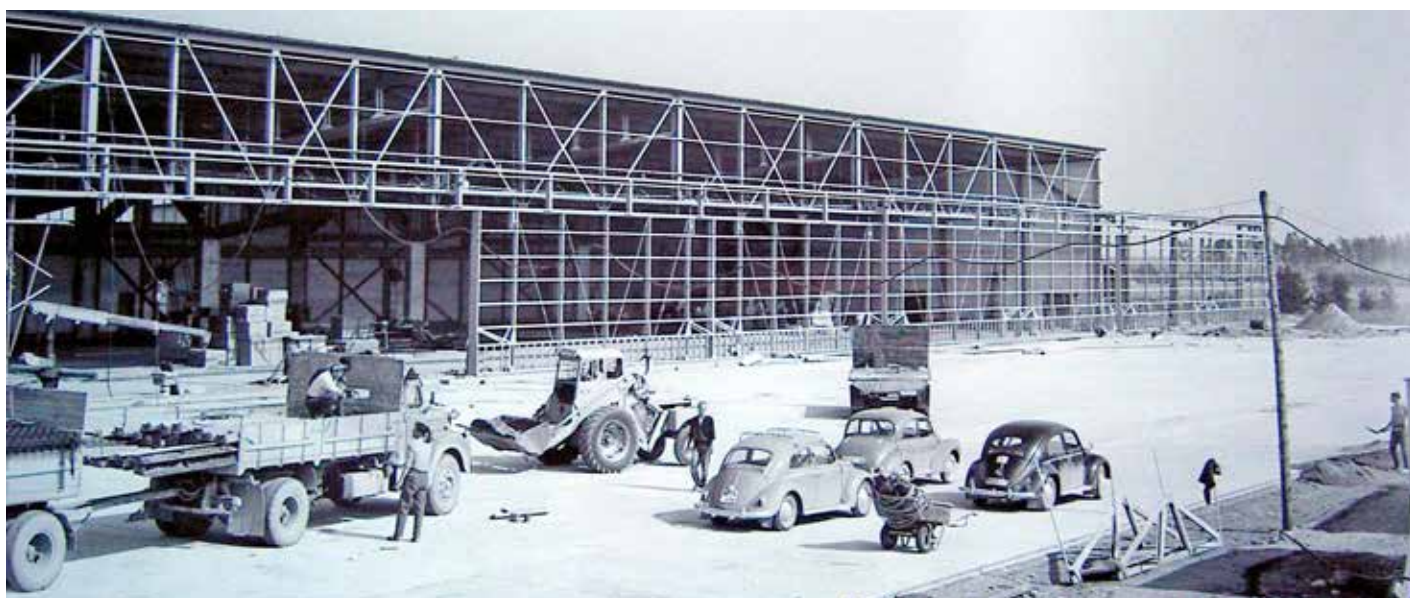
PS-41/T hade uppställningsplatser från Vittangi i norr ner till kust och skärgård inom Övre Norrland. I kustlandet och i skärgården fanns fasta platser på Malören, Uddskär och Rödkallen samt vid Byske och Piteå. Eftersom stationen var transportabel rekognoscerades och utprovades flera alternativa uppställningsplatser.

Fält 40 och 41 byggs

Fält 40 Åmsele

Vid planering av Umeå flygplats 1959 undersöktes om flygvapnet önskade basering på det civila fältet. Flygvapnet ansåg emellertid att anläggningen skulle komma att ligga för nära kusten och hade redan fått tillstånd att bygga ett flygfält vid Åmsele.

Fältet anlades 1959–61 och hade ett flertal byggnader som expeditjonsbarack, tre



Hangar 85 på Kallax byggs 1960–61. En av de största i Europa just då. Foto i F 21:s arkiv.

förläggingsbaracker, två fälthangarer, stationskompanibarack, flygtjänstbarack, matsalsbarack och drivmedelsbarack. Åmsele blev 1962 en av Akktu Stakki krigsbaser.

Fält 41 Fällfors

Fältet projekterades 1954 och anlades 1955–56. Bastropp placerades här hösten 1960. Vid inventeringen 1966 upptogs bland annat baracker expedition, stationskompani, förläggning, matsal och garage samt två fälthangarer. Fällfors nyttjades främst som jaktbas och under 37 Viggens-epoken var Fällfors T-bas för flygspaningsförbanden.

Fotoavdelning och undpluton

Från den 1 maj 1960 organiserades en fotopluton under flygchefen med en fotoofficer som chef. I denna ingick även fotograf Tore Ohlsson och ett antal värnpliktiga. Denna enhet kunde således framkalla, kopiera filmen samt tolka resultatet.

Enheten byter namn till underrättelsepluton 1963.

J 32B till F 21

Den 1 oktober 1961 anlände till F 21 från F 21 Kalmar en division, åtta flygplan, av det nya allvädersjaktplanet J 32B Lansens. Exakt klockan 14.00, under ledning av divisionschefen Stefan Båldh, bröt divisionen över fältet. På plattan möttes F 21:s flygbaskårchef överste Bengt Bellander och eskaderchef överste Gösta Odqvist, samt avlämnande överste Tomas Stålhandske, chef för F 12.

Nästa dag skrev Norrbottens Kuriren:

”Överste Tomas Stålhandske tog emot sina mannar från Kalmar och vände sig mot överste Bellander och sade:

– Jag har den äran att till F 21 överlämna eder nya allvädersjaktdivision. Och jag är övertygad om att den kommer att bli väl omhändertagen. Alla stod i stram givakt och tystnaden var faktiskt påtaglig. Överste Bellander gjorde honnör och yttrade:

– Jag tar befälet över divisionen.

Flygspaning med S 29C, 1961–66

En ny era för Akktu Stakki tog fart. På dagligbasis gick det nu att samverka med ett jaktflygförband.

Taktiken med krigsmässig fotospaning förändrades lite från S 229C till SF 37 Viggen.

Piloten flög på låg höjd med högsta fart och valde en flygväg som gav bäst skydd mot upptäckt och motverkan. Radiotyst och signaltyst för att inte röja sin närvaro. I vissa fall uppträdande i rote för att säkra egen rygg mot jaktförband, samt avleda och mätta luftvärnet runt målområdet. Återflygning på lägsta höjd med högsta fart. Det var viktigt att kunna ha en stridsreserv, men då målen ibland låg långt bort var reserverna små.

Chefen för E 4 och krigsdivisionerna flygspaning, förberedde de skarpa flygspaningsföretagen mot fienden som förväntades komma via Finlands kommunikationsnät. 1.divisionen F 21 planerade företagen och försökte utvärdera olika risker, samt minimera dessa genom taktikanpassning,

hotbilden, väderförutsättningar, ljuset i målområdet med mera.

1.divisionen samövningar med 2 div utvecklade taktiken och kompetensen för överlevnad. Sovjetisk jakt antogs inte var riktigt lika vassa som J 32B:s besättningarna. Dessutom var många ryska jaktflygplan ensitsiga och relativt J 32B begränsade i sin radaranvändning på låga höjder.

Akktu Stakki blev i Norrland specialist på flygspaning över land. Norrland är en gles befolkad del av Sverige med stora skogar och myrar, få vägar, få samhällen, berg som synes oändligt lika – där är Akktu Stakki i sitt esse.

Den 30 november 1961 införs incidentberedskapsspaning för Akktu Stakki på Kallax. Under tjänstetid hade ett flygplan en timmes beredskap, under icke tjänstetid två timmar. En S 29C med låghöjdskameror, en S 29C med höghöjdskameror. Jaktberedskapen var koordinerad så att jakt vid behov skulle kunna skydda och eskortera. Spaningsflygplanen fick då flyga som närmst finska gränsen med 20 kilometer

"Cirkus Brucker" – F 21:s underrättelsetropp på väg, uppkallad efter F 11 Kn Sten Brucker. Foto i F 21:s arkiv.





Åtta J 32B Lansen från Ludvig Röd anländer exakt k.l 1400 till Kallax. Foto i F 21:s arkiv.

över land, under dager och säker navigering som närmast en kilometer. Baltiska kusten fick man flyga som närmast 70 kilometer, dessutom hålla sig utanför räckvidden för främmande makts örlogsfartygs luftvärn.

Under 1962 kom regelverket att ändras. 1964 omnämns även Norge och Danmark i spaningsberedskapsorder. Spaningsflygplanen fick då flyga som närmast dessa län-

ders gränser med tre distansminuter (5,55 kilometer). Spaningsberedskap har alltid varit en uppskattad verksamhet, som ligger ganska nära krigsuppgifterna.

Rapporterna beredskapsföretagen skulle sammanställas och telefoneras till Försvarsstaben och FRA. Flygfoto negativ och kopior gick med expresspost eller flögs till beställaren.

C F 12 Kalmar, överste Tomas Stålhandske, överlämnar Ludvig Röd till C F 21 Öv Bengt Bellander. Foto i F 21:s arkiv.



Junkön – skjutmål i Norr

Junkön kom att utvecklas som skjutmål främst efter att F 21 fick en jaktdivision.

S 29C kunde få uppgift att utspana flygbas, som fiktivt byggts och maskerats så att allt skulle vara realistiskt. Efter att S 29 utfört sin flygspaning och rapporterat till beställaren, och staberna kunde grunda beslut om åtgärd på rapportunderlaget. Staberna övades i att fatta beslut om anfall med attackförband eller i många fall med F 21 2.divisions J 32B. Med denna metod kunde hela kedjan övas och utvärdera i alla moment med analys av anfallets effekt.

Ur F 21:s bok Nyckelflottilj i Norr

I F 21:s bok Nyckelflottilj i Norr berättar Roy Fröjdj:

– En stor flygvapenövning anordnades i september 1965 och naturligtvis skulle Junkömålet bjuda på något extra. Målet skulle bli en flygbas. Sedan skulle det vara upp till den som beordrade anfallet att bestämma vad som skulle anfallas. Fanns det bara en bro med fordon att anfalla var beslutet enkelt. Nu skulle det finnas en hel flygbas med flygplansväg och massor av mål.

Banan markerade vi på bästa sätt och flygplanen blev 35 Draken i full skala byggda i fyrkantsvirke och täckta med masonit. Flygplanen placerades på medar, för så fort alla anfallsbilder var tagna för målbeskrivningen då flyttade vi runt flygplan och fordon. Det var ju en flygbas och där rör sig hela tiden allting utom byggnaderna.

Byggandet gick bra ända tills vi kom till markeringen av banan och flygplanvägen. Då hängde mitt löjtnantsliv i en mycket tunn tråd. Jag hade räknat ut att om vi spred kimrök på marken så skulle det se nästan riktigt ut. Vi skaffade kimrök men efter första dagens försök ringde Harnesk till mig och varnade mig. Två kolsvarta beväringar, före detta svenska värnpliktiga, hade lovat att göra processen kort så fort de fick tag i mig. Det blev ingen mer kimrök spridd och jag överlevde.

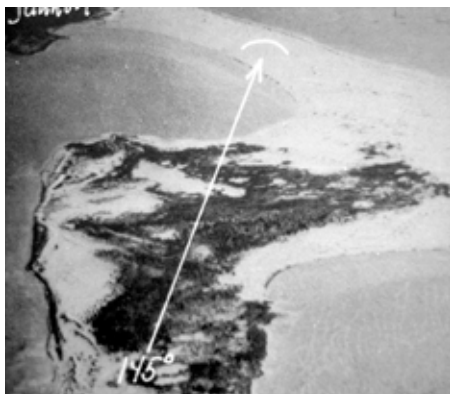
Målet blev en succé men resultat från anfallen blev kanske inte de bästa. Jag hade lyckats skapa den förvirring som behövdes när vi flyttade runt på målen. Själv var jag med i en helikopter och gjorde några resultatfilmningar. Det var spännande att se hur alla månader av jobb erbjöd de anfallande divisionerna ett vettigt mål.

Fyrgrupper för uppvisning

F 21 1.divisionen satte upp en egen fyrgrupp S 29C för flyguppvisning och senare även en blandfyrgrupp med två S 29C och två J 32B.

Roy Fröjdj influen på 29 Tunnan redan 1953, utsågs att med J 32B leda blandgruppen.

Roy berättar att det inte var helt enkelt att leda gruppen, 29:or som var lätta ”fladdrade” gärna i sina ytterflanker och med J 32B:s dragkraft och tyngd fick man hålla igen för att gruppen skulle vara följsam och samlad i sina rörelser.



Junkön byggdes om till ett taktisk mål. En hel flygbas med bla. flygplan byggda av masonit. Foto i F 21:s arkiv.

E 4 Eskaderövning Ö/63

Första veckan i mars 1963 deltog Akktu Stakki i eskaderövningen Ö/63. De baserades på Fält 41 Åmsele med 9. sdiv som förstärkts med personal från 4. Sdiv, då divisionen deltar på B-sidan, anfallssidan.

Flygverksamheten var omfattande och det flögs många spaningsföretag varje dag. Kylan gjorde sig, som alltid, påmind här uppe i norr. Den 26 februari skickades de första rapporterna med fotospaningsresultat från underrättelseplutonen. 9. Sdiv flög 15 företag per dag trots att vila och utspisning inte hade kunnat ske på normala tider. Flygdygnet var c:a tolv timmar.

S 29C blev anfallna av jaktflyg vid flertalet tillfällen. Metallblanka flygplan ansågs vara en av orsakerna till upptäckten. Prov kommer senare att göras med kamouflagemålade S 29C.

Under övningen provades olika beredskapsgrader, den snabbaste var att vara i luften inom fem minuter. S 29C stod då i främre klargöringsområdet på Åmselebasen.

Radarsituationen i Norr 1964

En PS-65 var under montering i Murjek men var ännu inte i drift. Tackan i Bälinge var en marin radarstation, PS-47, som var avsedd för en jagare som hade avbeställts. Dess placering blev vid Luleälvens strand bredvid en PS-16 var för att få maximal räckvidd med hjälp av vattenytan som reflektor.

Tomtarnas Vaktparad, flygförare på F 21: 1.division, julen 1963: Åke Alne, Erixon, Folke Larsson, Ulf Wennerström, Ove Olsson, Lars-Erik Nordström, Anders Wahlsröm. Foto i F 21:s arkiv.



Fyrgruppen bestod av följande förare: 1:a Fröjd 2 div, 2:a Jernling 1 div, 3:a Edman 1.divisionen och 4:a Sandin 2 div. Fotot taget av en S 29 ovanför fyrgruppen. Foto i F 21:s arkiv.

Vidare fanns tre PJ-21:or, R 211 på Bodenbergets hjässa, R 212 vid Råneå och slutligen R 213 vid Skellefteå.

R 213 kunde leda över området på höjder över cirka 1200 meter. Vidare fanns ett antal gamla PS-41 stationer men dessa var sällan i drift.

Haverier under Tunnan-epoken

Naturligtvis har Akktu Stakki drabbats av haverier. Dock var flygsäkerheten vid divisionen relativt god. Fem haverier inträffade under Tunnan-epoken med sex flygplan inblandade. Man måste beakta att den tidens haveristatistik var hög jämfört med dagens flygsäkerhet. Vi kommer i en sammanfattande artikel att återkomma till haverierna.

Avslutning av S 29C epoken

Signar Åström berättar om avslutningen på 29-epoken:

– Flygande Tunnan var den sista generationen maskiner där föraren mest manövrerade rodren med sin egen muskelkraft, och där instrumentlandningen i huvudsak

genomfördes av föraren ensam, med ringa hjälp från marken. Efterföljande flygplans typer hade servostyrning och sofistikerade landningshjälpmedel, vilket naturligtvis underlättade arbetet. Jag hann med att flyga även både Lansen och Draken vilket nu känns meriterande.

Akktu Stakki del 4

I nästa nummer av SFT fortsätter historien med införandet av S 35E och GFSU 1977, ett 30 års jubileum och nu förbereder Akktu Stakki för Viggens epoken.



Ovan: S 26 Mustang 26107 försvinner i lågorna oktober 1962, notera propellerbladen som är raka. Nedan: Epoken med S 29C Tunnan är över på F 21 1 div. Foton i F 21:s arkiv.

