Kungliga Norrbottens Flygbaskårs tillkomst 1 juli 1941

Flygmuseet F 21 startade som F 21 förbandsmuseum och invigdes av flottiljchef Roland Sterner 17 juni 1995

Röda Korsets flygambulans startade i Boden 1923

Ernst Fogman, Gösta von Porat med flera flygpionjärer har gjort avtryck i Sveriges flyghistoria. De uppmärksammas i ett avsnitt med andra nämnvärd historiska händelser före och under andra världskriget.

Flygvapnet drabbades i början av 1940-talet av ett stort antal flyghaverier, många av dessa inträffade i samband med dåligt flygväder. En utredning om vädertjänsten tillsattes. Den skulle bedrivas skyndsamt. Den torde ha varit väl förberedd för redan 10 maj 1943 kunde utredningen lämna sitt betänkande och förslag till den militära vädertjänstens organisation. Flygvapnet tar över och bygger upp den militära vädertjänsten från 1944. År 1945 utbildades 17 meteorologaspiranter på Krigsflygskolan.

F21 Flygmuseet Luleå

SVERIGES MILITÄRHISTORISKA ARV UPPLEVELSEMUSEER

Häftet innehåller följande kapitel

Förord . . . . . sidan 3
Flygmuseet F 21 startade som förbandsmuseum . . . . . sidan 4
Fyra historiska flyghändelser. . . . . sidan 7
Skogsbranden på Kallaxheden år 1939 . . . . . sidan 11
Sista flygningen, flygolyckan i Sandlåudden 1939 med en S 6 Fokker . . . . . sidan 14
Flygfältet på Kallaxheden byggs . . . . . sidan 16
Kungliga Norrbottens Flygbaskår F 21:s tillkomst . . . . . sidan 19
Övningsbasbataljonen på Hedenbasen . . . . . sidan 27
Försvarets vädertjänst . . . . . sidan 31
Två flygpionjärer som har gjort avtryck i historien . . . . . sidan 42
Operation Balchen . . . . . .sidan 53
F 19 Den Svenska frivilliga Flygflottiljen i Finland . . . . . sidan 56
Första divisionen (spaningsdivisionen) Urban Röd på F 21 sattes upp år 1949 . . . . . sidan 67
S 14 Storch . . . . . sidan 68
S 18A . . . . . sidan 71
S 26 Mustang . . . . . sidan 76
År 1954 ombeväpnades första divisionen Urban Röd från S 26 Mustang till S 29C Tunnan . . sidan 85
Världens snabbaste Tunna . . . . . sidan 92
Faktablad på SAAB 29 Tunnan . . . . . sidan 93
J 29B och S 29C skickades till Kongo Leopoldville . . . . . sidan 94
Urban Blå eller Dalton är andra divisionen vid F 21 . . . . . sidan 95
Urban Gul Lätt attack SK 60B var tredje divisionen vid F 21 . . . . . sidan 97
Flygmuseets SK 60C individ 60004 . . . . . sidan 99
Urban Gul ombeväpnar till Flottiljens första JA 37 Viggen . . . . . sidan 103
Flygsimulatorn JA 37 Viggen . . . . . sidan 105
En Focke Wulf FW 58 havererade i Porsiforsen 1946 . . . . . sidan 107
Hkp 3 Agusta Bell 204 B vid F 21 . . . . . sidan 111
Hkp 4 Boeing Vertol 107 vid F 21 . . . . . sidan 119
Hkp 10, AS332 Super Puma . . . . . sidan 134
En ”odödlig” häst har förföljt helikoptergruppen på F 21 . . . . . .sidan 140
Under kalla kriget . . . . . sidan 141
Ambulansflyget startade i Boden år 1923 . . . . . sidan 144
Reguljärt flyg från Porjus på 1920-talet . . . . . sidan 160
Malmtransporter med flygplan från Sarek . . . . . sidan 163
SAAB:s flygplansfabrik under jord . . . . . sidan 164
URSAABEN . . . . . sidan 166
Några foton från Lundbergshallen på Flygmuseet F 21 . . . . . sidan 168
Flygmuseet F 21 sektion Brand & Räddning. Räddningstjänsten sattes upp på F 21 år 1956 . sidan 170
Flygstridsledning, luftbevakning, Minken, LFC ÖN3 (STRIL) och Bodens Fästning . . . . . sidan 189
Krister och Siverts tankar och betraktelser över sina år på F 21 . . . . . sidan 206
Glidflygplanet SG 38, den flygande trädgårdsstolen Flygmuseets nytillskott 2022 . . . . . sidan 208

Förord

Det här häftets tillkomst började med att jag forskade om en flygolycka som inträffade den 8 januari 1960 över Porsi, där två S 29C Tunnan från F 21 kolliderade. Ett tredje flygplan fick skador, men kunde ta sig till F 21. Mitt intresse för den flygolyckan väcktes av att en kvinna född i Porsi berättade sommaren 2016 att när hon var sex år störtade två flygplan intill folkskolan och ett tredje flygplan flög i cirklar över byn en lång stund innan det flög därifrån.

Under vintern 2017 skrev jag den första utgåvan som är ett häfte på 45 sidor efter att jag hade forskat och samlat information om olyckan och om Spaningsdivisionen på F 21. Jag fortsatte att forska om Flygmuseets Mustang och Ambulansflyget i Boden. Flygpionjärerna Gösta von Porat och Ernst Fogman har gjort avtryck i historien och fick sin plats i häftet. Häftet har legat som pdf-fil på Flygmuseets hemsida under Historik och ersatts av det här mer omfattande flyghistoriska häftet.

Efter att det häftet var klart har jag dels fått tips, berättelser, tidningsklipp och fotografier som gjorde att jag fortsatte att forska i flyghistorien i Norrbotten och Lappland. Jag har forskat vidare om de sovjetiska bombningarna i Sverige under andra världskriget där jag har fått ett foto från Stadsarkivet i Stockholm. Lars Gyllenhaal har bidragit med dokumentation och en karta över bombningarna i Tornedalen. Den civila flygverksamheten går delvis ihop med den militära i Flygambulansen i Boden. Jag har hittat några andra händelser som är värda att dokumentera, som malmtransporter med flygplan från Sareks nationalpark och Sveriges första reguljära flyglinje från Porjus till Suorva.

Ett flygfält byggs på Kallaxheden hösten 1939 efter att en omfattande skogsbrand hade ägt rum under sommaren 1939. F 21 sätts upp från 1 juli 1941 där Gösta von Porat är Flygbaskårens andra kårchef och håller i uppbyggnaden under krigsåren fram till sin pensionering.

För er som vill läsa mer om flygplanet J 26 Mustang finns det en faktaspäckad bok som jag har använt delvis som källa i mina efterforskningar om F 21:s S 26 Mustanger. Boken heter J 26 Mustang och är skriven av Leif Hellström. En annan bok som jag har använt är F 21 Nyckelflottilj i norr som F 21 har gett ut. Gösta von Porat har gett ut ett par böcker som är läsvärda och som jag har hämtat uppgifter ur. Foton utan källhänvisning ägs antingen av Sivert Mässing eller Flygmuseet F 21.

År 2022 uppdaterade jag häftet på nytt med Flygräddningstjänsten på F 21, Flygstridsledning och luftbevakning, Minken, Laxen, LFC ÖN3 och Bodens Fästning, samt Urban blå, 2. Divisionen vid F 21 som sattes upp på F 12 åren 1942 – 1943 och flyttades till F 21 i början på 1960 – talet. Urban Gul, tredje divisionen vid F 21 som sattes upp 1973. Glidflygplanet SG 38 kom till Flygmuseet under början på 2022.

En del av flygplanskroppen på S 26 Mustang individ 26084 som har renoverats av Pelle och Kerstin Lundberg i Vännäs. Efter 18 400 arbetstimmar och 25 000 islagna nitar står hon i Lundbergshallen på Flygmuseet F 21 och glänser.

Flygmuseet F 21 Luleå 2022-06-16 Sivert Mässing

Flygmuseet F 21 startade som Förbandsmuseum

Första tankarna på att starta ett Förbandsmuseum på F 21 är svåra att spåra men faktum är att den 17 augusti 1988 gav F 21 ut ett cirkulärmeddelande där det uppgavs att ett förberedande arbete skulle påbörjas för att skapa ett F 21 museum. Cirkuläret hade som referent chefen för allmänna avdelningen kapten Gunder Karlsson. Målsättningen var att vid F 21:s 50-års jubileum 1991 kunna inviga museet.

Cirkuläret uppmanade de anställda att ta kontakt med arbetsgruppen om man hade något av intresse för museet. Troligtvis var inte tiden mogen för det kom inte in mycket mer än intendenturmateriel. Nästa försök att skapa ett F 21 museum gjordes den 5 november 1990 när K-G Andersson chef för Markteleverkstad ÖN i Luleå i en skrivelse till dåvarande chefen för F 21 Roland Magndahl framförde förslaget att skapa ett minnenas hus för F 21 inför 50-års jubileum 1991. Nya tag togs genom överste-löjtnant Alf Bengtsson som på eget initiativ bildade och ledde en museikommitté. Till skillnad från det första försöket så arbetade nu kommittén på uppdrag av chefen för F 21.

På kort sikt skulle kommittén skapa sig en bild över tillgången på intressant materiel och ordna förvaringslokal för detta. Kommittén skulle också invitera läget när det gällde lämplig lokal för en permanent utställning. Under kommittén organiserades ett antal utskott som skulle ta hand om olika specialområden. Det rörde sig om museilokalen, flygplan, flygplansmodeller, uniformer, historier, foton samt dokument. Tiden var dock för knapp för att hinna få ett museum värt namnet till 50-års jubiléet utan det fick bli enstaka föremål som ställdes ut.

Lokalfrågan löstes efter en del turer genom att man lyckades enas om att barack 32 skulle bli museets hemvist. Detta var ett historiskt perspektiv eftersom det här var en byggnad från det ursprungliga F 21. Den uppfördes 1940 – 1941 som expeditionsbarack i ett dåvarande barackläger och flyttades omkring 1950 till platsen mellan hangarerna 81 och 82. På den tiden användes stationsbaracken för spaningsdivisionen Urban Röd, F 21:s första egna flygdivision som sattes upp 1949. Senare har byggnaden inhyst många olika verksamheter, exempelvis bibliotek och expeditioner för de fackliga arbetstagarorganisationerna på F 21. Hösten 1992 kröntes den anrika byggnadens historia med utnämning till lokal för det blivande förbandsmuseet.

Trots frivillighet och entusiasm måste det finnas en motor som kan ordna samlingarna och ge kontinuitet i verksamheten. En sådan motor tillträdde som museiföreståndare den 1 januari 1994. Det var Karl-Erik Ekström som kom att bli först förbandsmuseets arkitekt och sedan Flygmuseet F 21:s arkitekt och aktiv muskelbyggare fram till sin bortgång 25 november 2016. Han hade redan i oktober 1993 på deltid börjat ombyggnationen av lokalerna samt utställningsplaneringen i samarbete med

museitekniker Anders Viklund. Karl-Erik Ekström hade ett stort genuint flyghistorisk intresse och tummen på rätta stället, stor energi och såg inga problem, bara möjligheter. Därför kunde Karl-Erik trots motvind få ordning på det hela och på F 21:s familjedag den 17 juni 1995 kunde dåvarande flottiljchefen Roland Sterner inviga F 21 Förbandsmuseum.

Den tidigare underofficersmässen (Grindmässen) blev överflödig när Flottiljens matställen minskade till två, Militärrestaurangen och Skogsmässen. I ett privat indikativ startades ett soldathem i Grindmässen varför staketet drogs om så att byggnaden kom utanför flottiljområdet. Satsningen på soldathemmet blev ingen lyckad satsning, så det avvecklades och lokalen utanför flottiljområdet blev åter ledig. På försommaren 2000 frågade dåvarande stabschefen Jan Cedergren om museiorganisationen var intresserad av att flyta Flygmuseet till Grindmässen. Detta accepterades med glädje av museiorganisationen som länge hade sökt en större lokal och ett bättre läge för en större tillgänglighet för allmänheten.

Flottiljledningen beslutade därefter att Grindmässen skulle inhysa förbandsmuséet och ombyggnadsarbetet påbörjades under sommaren 2000, med beräkning att museet skulle vara klart för visning till flygdagen 2003 när F 21 firade 40 år som flottilj. Att arbetet tog så pass lång tid berodde på en nödvändig och omfattande inre ombyggnad från mäss till mer ändamålsenliga lokaler för museiutställningar. Dessutom kulle arbetet utföras av egen personal (Karl-Erik Ekström) och därtill med en mycket knapp budget. Genom en lycklig omständighet fick museiorganisationen även möjlighet att flytta den tidigare museibyggnaden från flottiljområdet och ansluta den till Grindmässen. Idag inrymmer barackbyggnaden telefoni, radiolänk, IT, kuriosa, sjukvårds- och tandläkarutställningarna, klätterflygplanet S 35E Draken och flygsimulatorn JA 37 Viggen DI.

Före flytten av baracken fick hela museiutställningen monteras ner för att sedan åter sättas på plats i baracken efter anslutning till Grindmässen. Detta för att få en fortsatt kontinuitet av utställningsbesök medan den inre ombyggnaden av Grindmässen pågick. Efter en stor arbetsinsats av Karl-Erik Ekström tillsammans med frivillig arbetskraft, av tidigare nu pensionerade F 21 anställda kunde dåvarande flottiljchefen Jan Otterström, på F 21:s flygdag den 14 juni 2003, stolt återinviga ett nytt och större Förbandsmuseum. Nu med direkt tillgänglighet för den besökande allmänheten.

År 2005 tillsattes en utredning med namn ”Försvar i Förvar” där den fortsatta organisationen av försvarets museiverksamhet skulle utredas. År 2006 var utredningen i full gång och skickades ut på remiss. Efter remissrundan togs beslutet att en ny organisation skulle bildas, ett nätverk med statliga och statligt stödda museer, Sveriges militärhistoriska arv (SMHA).

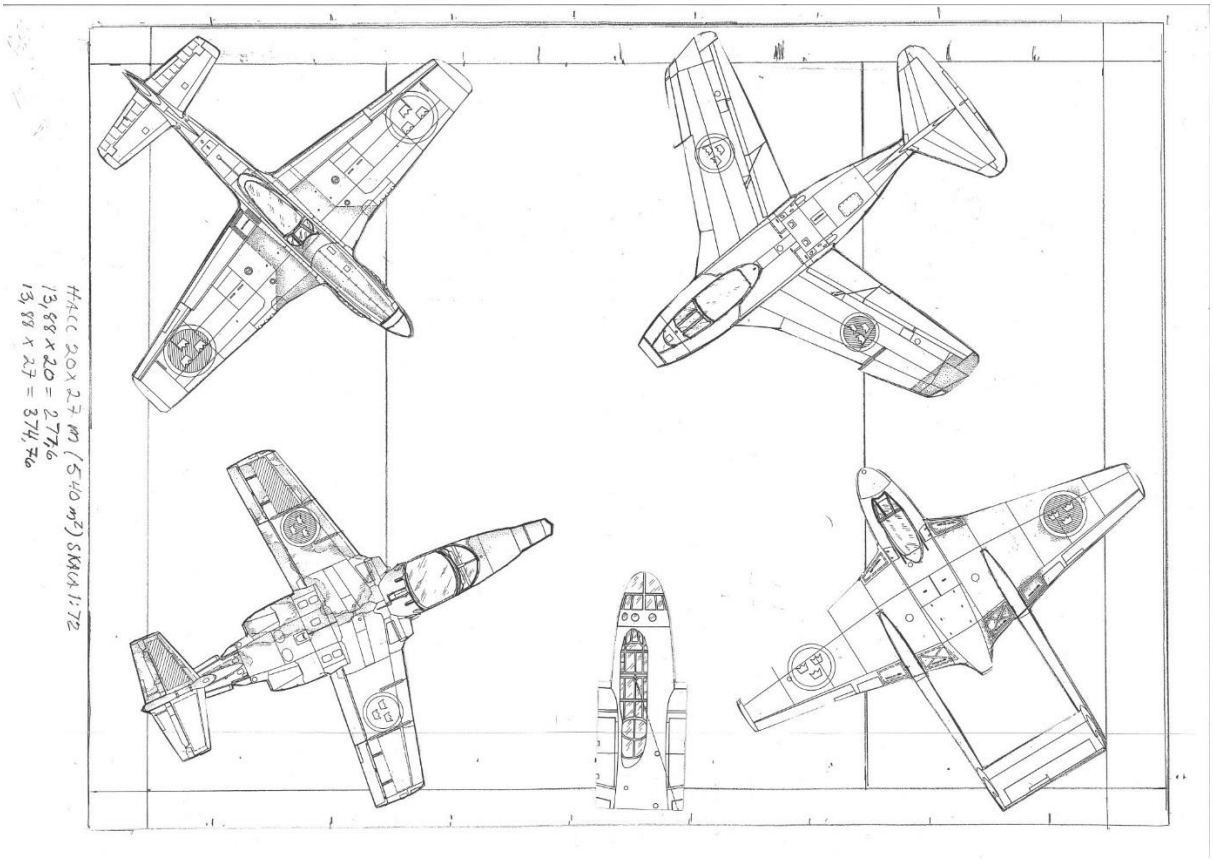
Den 31 december 2008 lämnade F 21 Förbandsmuseum Försvarsmakten och förbandsverksamheten vid F 21. Ny huvudman för museet blev Föreningen Flygmuséet F 21 som bildads den 9 januari 2009. Museet heter från och med det datumet Flygmuseet F 21 Luleå. Flygmuseet F 21 Luleå ingår i nätverket Sveriges militärhistoriska arv (SMHA) som år 2009 omfattade 26 statliga och statligt stödda museer.

Statens försvarshistoriska museer (SFHM) och statens maritima museer (SMM) leder och stöder det gemensamma nätverket där museer spridda över hela landet ingår. År 2016 byggde föreningen en flygplanshall för fyra av Flygmuseets rariteter. Även denna gång var Karl-Erik Ekström arkitekten, även denna gång kantades projektet med problem som drog ut flera år på tiden. Även denna gång såg Karl-Erik Ekström och föreningens ordförande Bernt Häggbom möjligheter i alla motgångar när vi andra var beredda att ge upp. Från första tanken till färdig byggnad tog det ca 3 år.

Sommaren 2016, inför sommaröppet invigdes Lundbergshallen uppkallad efter Pelle och Kerstin Lundberg som har renoverat Flygmuseets S 26 Mustang. Under hösten 2017 har utställningen på S 18A

flyttats ut i Lundbergshallen och utställningarna runt de fyra flygplanen S 26 Mustang, J 28B Vampire, S 29C Tunnan och SK 60C har färdigställts.

Nedan är en tidig skiss på Flygplanshallen. Första förslaget var att bygga en hall som skulle inrymma alla museets flygplan. De planerna övergavs efter att ha stött på problem efter problem i markfrågan. Efter ett omtag gjorde Karl-Erik Ekström den här skissen för fyra flygplan och S 18 utställningen.



Aktuell information om Flygmuseet, Flygmuseets verkamhet, flygplan, helipoptrar, räddningsfordon, utställningar, flygsimulatorn, öppettider, kontaktuppgifter, m.m. finns på Flygmuseets hemsida och Facebooksida. Se länkarna nedan:

www.flygmuseetf21.se

https://www.facebook.com/Flygmuseet-F-21-Luleå-1427341980894470/

Flygmuseet F 21 sektion Brand & räddning har en hemsida där de lägger ut nya bilder och information om museets fordon och renoveringar. Se länken nedan.

www.f21-oldfirefighters.se

Polcirkeln – ovanifrån, Carl Florman på långflygning

Fältflygaren löjtnant Carl Florman planerade en långflygning med ett flygplan försett med skidor, från Boden till Kengis strax öster om Pajala kyrkby – Kiruna – Gällivare – Boden. Det blev en händelserik tredagars flygning som slutande med att de landade i Vittangi i stället för Kiruna och stod sedan på näsan i snön ute i skogen utanför Gällivare. Det framgår inte av gamla dokument vilket år den här flygningen ägde rum, men mest troligt var det vintern 1916. Här är Flormans berättelse.

Ett Thulinplan vid flygskolan i Ljungbyhed. Fotot är lånat från Vänersborgs museum.

Fakta om G F Carl Florman: arméofficer, flygare och flygtrafikpionjär. Carl Florman var nyutnämnd löjtnant vid Svea artilleri när han hoppade över till flyget. Redan en vecka efter första världskrigets utbrott anmälde han sig som flygspanare vid arméns flygkompani på Malmslätt. Efter tjänstgöring i Boden tog han 1915 sitt flygcertifikat (nr 35). Han uppmärksammades av högre myndigheter och blev flygsakkunnig vid generalstaben.

”Maskinen klar löjtnant” meddelade Flormans mekaniker i telefon till kvarteret i Boden. På den tiden benämndes flygplanen för ”maskin” och det gör jag när jag återger den här berättelsen. Det skulle bära av på långflygning med Haparanda som närmaste mål. Löjtnant Lindgren på Skaraborgs regemente skulle följa med på färden. Han är redan färdig med kartor, kikare, flygkamera och allt annat som hörde till utrustningen på en modern spaningsmaskin på den tiden. Den här gången hade de tagit med en hel del utrustning, för de hade i all tysthet beslutat att de skulle göra en riktig långfärd där Haparanda endast skulle utgöra första etappen.

Det var i februari så de var omsorgsfullt påklädda för det var bistert kallt med -26 grader när de gick till flygplanet. Hade man en enda bit av ansiktet bart under flygningen så var det snart förfruset. Maskinen står färdig vänd mot vinden, de klev in på sina platser och mekanikern fick sin sista order ”kontakt”. Propellern drogs runt och vid första försöket startade motorn snällt. Florman låter den gå i 15 sekunder, under tiden håller mekanikern fast maskinen så att Florman kan kontrollera varvtal m.m. Allt ser bra ut så han nickar åt mekanikern, frågar sedan spaningsofficeren om han är klar och ger till sist mekanikern tecken att släppa maskinen. Motorn får full bensin, glasögonen dras ned och deras kära lilla biplan startar vackert efter konstens alla regler. Kursen var Töre – Nedre Kalix – Seskarö – Haparanda. Vinden är ganska kraftig men jämn så den besvärade dem inte eller ställde till några bekymmer.

Starten i Boden skedde tio minuter i två, efter omkring en timme började de närma sig de finska gränstrakterna. Över Haparanda samt över hela kustlandet runt Torne älven låg emellertid en tät tjocka. De hade 1800 meters höjd och såg Torneälven vid Karungi, men Haparanda var helt dolt av molnen som inte nådde upp till deras flyghöjd så de flög i det härligaste solsken. Däremot gick Haparandaborna omkring i dimma och mulet väder nere på marken.

Florman funderade en stund på hur de skulle göra. Antingen skulle de flyga sista biten efter kompassen tills de beräknade att vara framme i Haparanda och därefter dyka ner tills de kom under molnen och kunde urskilja marken, eller också kunde de gå ner under molnen nu och flyga längs kusten efter kartan. Florman ville gärna fortsätta sista biten ovan molnen för det var en ovanligt vacker dag. Han slog av motorn för att kunna ropa och rådfråga Lindgren om hur de skulle göra. Lindgren ropade tillbaka, kör på du, jag tänker fotografera molnen från ovan, men gå ner i tid så vi inte kommer in i Finland.

Alltså uppmärksamhet på gränsen. Glidflykten började på 2000 meter och det skulle bli intressant hur högt molnen gick. Höjdmätaren visade 1900, 1800, 1700 meter, först på 1100 meter försvann de in i molnen. De dök ner i molnen och såg varken himmel eller jord. De fick vara mycket vaksamma för flygning i molnen var inte lätt med dåtidens flygplan med enkel instrumentering. Molntäcket var denna gång 900 meter tjockt så de såg marken från 200 meters höjd. Haparanda låg en bit framför dem och de befann sig till all lycka på rätt sida om gränsälven. De gjorde en lov runt Haparanda och därefter landade de i Salmis hamn och åkte längs isen fram till Axel Sipolas gård. Han var flygarnas gästfria värd och hos honom var de inbjudna att övernatta. Flygtiden blev 1 timme och 30 minuter för sträckan Boden – Haparanda.

Dagen därpå klockan 11:30 skulle de starta upp för nästa dagsetapp som gick över trakter som de aldrig tidigare hade besökt. De skulle följa gränsen via Karungi, Övertorneå, Svanstein och landa vid Kengis strax öster om Pajala kyrkby.

På bestämt klockslag startades motorn. Vinden var nordlig så de fick åka ett stycke ut på isen för att lyfta in mot land. Allt gick bra och de satte kurs på Haparanda som de gjorde några svängar över. De skymtade Karungi och Övertorneå. Avasaksa, midnattssolens berg såg helt obetydligt ut invid stranden till Torne älven från deras höjd. Några mil norr om Övertorneå passerade de Polcirkeln, Hurra! Klockan 14:30 började de skymta Torneälvens krökning åt vänster vid Kengis gård, efter en sväng fram till Pajala landade de vid Kengis klockan 15, så dagens flygtid blev 3 timmar och 30 minuter.

Deras ankomst var väntad då de i förväg underrättat pastor Sohlberg om sin flygning. Det var mycket folk som samlats för att se när de landade på isen. De hörde en lustig historia av gränsvakterna, de sa att den ryska posteringen på andra sidan älven hade ställt upp sig för att skjuta på dem vid landningen då de trodde att det var en tysk maskin. Hur det nu var så hördes inga skott och de kände inte av några under landningen. Efter att de hade njutit av pastor Sohlbergs storartade gästfrihet och tillbringat en dag i hans angenäma hem var de åter klara för nästa etapp. De skulle nu gå västerut till Kiruna över Lovikka, Junosuando, Vittangi och Jukkasjärvi, men för den färden måste de rusta sig noggrant för det var sträng vinter norr om Polcirkeln. Om de tvingades att övernatta i dessa öde trakter kunde det bli riktigt besvärligt om de inte hade ekiperat sig ordentligt. De medförde under den här etappen skidor, mat, ficklampor, torrvedsstickor, stormstickor, yxa, kompass med mera.

Strax efter klockan 12 var de klara för start och en stor skara folk hade samlats även när de skulle starta. Många hade kommit miltals ifrån med renskjuts bara för att få se flygmaskinen starta. Allt gick bra och vädret var utmärkt men med kraftig motvind. De passerade Lovikka på 1200 meters höjd och temperaturen avläste de på termometern som visade -22 grader. Vinden haade blivit allt starkare så de konstaterade att det gick långsamt framåt i motvinden. Höjden var 1800 meter och de såg mörka snömoln som närmade sig. De hade inte tillräcklig höjd för att gå över dem så de måste dyka under molnen. Florman började bli orolig över att de inte skulle nå fram till Kiruna under dagen. De passerade Vittangi ytterst långsamt i motvinden och de insåg att de inte kunde övervinna vindstyrkan. Efter 20 minuter såg de en skarp krökning av älven och de såg att de befann sig över samma punkt hela tiden. Det betydde att vindstyrkan var 30 meter per sekund. Löjtnant Florman började bli helt utpumpad av

att parera de ytterst besvärliga vindstötarna med stormstyrka, så det var inte värt att försöka nå Kiruna utan så de beslöt att vända tillbaka till Vittangi. På ett par minuter hade nått Vittangi i medvinden där de kunde landa samtidig som en fruktansvärd snöstorm drog fram över byn. De betraktade det båda två som ett under att de lyckades landa i närheten av människoboningar och att de lyckades landa välbehållna. Florman och Lindgren konstaterade att man måste ha tur ibland. Florman tittade på sin amulett före starten i Kengis och han trodde att det kunde förklarade att gick bra och att de var välbehållna. Flygtiden den här dagen blev 2 timmar och 30 minuter.

De vistades några dagar i Vittangi i pastor och fru Bergfors gästfria boning. Pastor Bergfors var en ytterst angenäm bekantskap, han var lätt att ha att göra med efter att han förvissat sig om att de inte var en ny bombexpedition (det här var ju under första världskriget). Efter att det visade sig att de hade fredliga avsikter blev de hans omhuldade gäster. De fick göra nytta för sig i prästgården då de vid ett barndop fick var värdiga representanter för kåren flygfaddrar till lille Jan Olof Bergfors. Snöstormen varade under några dagar där Lindgren utmärkte sig som lärare i Lappseminariet. Han påstod att han hade gett eleverna mycket ingående kunskaper i geografi.

Efter snöfall kommer solsken och det infann sig så de gjorde maskinen klar för start, de hade slagit ur hågen att landa i Kiruna för att istället flyga ner till Gällivare. Det gick som det skulle och dagen därpå gjorde de maskinen klar i -32 grader och två meter djup snö i Gällivare, nu återstod sista etappen hem till Boden.

Starten i Gällivare var inte problemfri, de åkte ut på isen för att starta i motvind, motorn började gå ned i varv och låg 100 varv per minut lägre än normalt. Florman blev bekymrad över varvräknaren men tänkte nonchalant att det går nog i alla fall, men det gjorde det inte. Då de nådde skogshöjderna på andra sidan sjön hade de endast 15 meters flyghöjd. Den tungt lastade fältmaskinen tycktes inte vilja stiga mer än så, oaktat att Florman bad den så snällt om det. Efter ett ögonblicks eftertanke kom han fram till att det var omöjligt att vända och landa på isen igen. Enda möjligheten var att gå rakt fram och söka stiga så att de skulle få minst 50 meters höjd, för att därefter vända åter till sjön. Det misslyckades och maskinen törnade emot ett par större träd och störtade med nosen mot marken. Han hann i sista stund stänga bensinkranen och slå av tändningen så det avlöpte utan materiella skador. Båda kravlade sig fram ur snön och konstaterade med stor förvåning att alla lemmar var i gott behåll. Det hela hade slutat lyckligt oaktat att de hade stått på näsan i djupsnön**.**

Amiral A. Lindman är här ”flygfärdig”. Till vänster kapten Carl Florman vid en Junker år 1930.

Foto: Svenska Dagbladet AB/Tekniska museet.

Första flygplanet har landat i Kiruna 1916

Den första flygmaskinen som landade i Kiruna den 28 april 1916 var en Albatross. Det framkommer inte av texten på fotots baksida om flygplanet var stationerat i Boden eller på Malmslätt. Det enda säkra är att texten på fotot är skriven av Elis Nordqvist som troligen också är fotografen.

År 1917 byggdes tre hangarer vid Bodträsket i Boden

Försommaren 1917 var äntligen tre uppvärmbara trähangarer uppförda vid Bodträsket

Historisk flyghändelse under året 1918

Den svenske greven Eric von Rosen skänkte en Thulin Typ D, en svenskbyggd version av en fransk Morane-Saulnier till det nyligen självständiga Finland. Flygplanet flögs från Umeå den 6 mars 1918 med Nils Kindberg som pilot och landade på isen utanför Vasa. Därmed hade Finland upprättat sitt Flygvapen Ilmavoimat.

Senare anlände ytterligare ett Morane och tre Albatross-N.A.B.-biplan från Sverige. Två av Albatross flygplanen erhölls som gåvor och ett köptes.

Skogsbranden på Kallaxheden 1939

Gäddviksskogen och Kallaxheden blev illa åtgångna av en våldsman skogsbrand som bröt ut tisdag den 6 juni 1939 av okänd anledning vid 13-tiden med början vid Kvarnträsket. Det avbrända skogs-området var sex km långt och på sina ställen uppgick bredden till tre km. Toppeld gjorde att elden spreds fyra km på tre timmar. Nederluleås två brandfogdar var i Älvsbyn på en skogsbrandkurs. De fick så småningom bud om branden, men då var det för sent. Det uppstod stundtals stor förvirring bland brandbekämparna när det inte fanns något befäl på plats som kunde ingripa metodiskt. Så småningom infann sig sakkunnig hjälp på plats som kunde ingripa för att hindra branden att sprida sig mot norr och nordost ut, efter cirka sex timmar var branden under kontroll.

Elden hade börjat vid Kvarnträsket ute på den så kallade Sandudden som delar sjön i nordost och sydost. Man hade vid undersökningar funnit rester efter en eld och på goda grunder antagit att campare varit ute på udden. Redan på ett tidigt stadium under släckningsarbetet spred sig uppgifter om att tre skolflickor torde vara de skyldiga. Det framkom senare att de unga okända flickorna var oskyldiga. Skomakare Strömdahl som hade varit vid Kvarnträskets nordöstra ände vid sin båt och har uppgivit att när han efter att han upptäckt branden tvärs över sjön, begett sig springande mot Gäddvik mötte han de tre flickorna på väg mot Kvarnträsket. Hans uppfattning var att de under inga förhållanden hade hunnit runt träsket efter att de hade varit på Sandudden.

Vid halvtvåtiden iakttogs från både Luleå stad och byarna i Nederluleå att ett rökmoln steg upp över Gäddviksheden. Det växte snabbt i omfattning och vid tvåtiden uppmärksammade en bilist bortom Börjeslandet upp mot Råneköl en det väldiga rökmolnet från skogsbranden. Hela bygden hade då uppmärksammat att skogsbranden hade utbrutit och inom kort kom ordern om utryckning. Gammelstads brandkår som larmades kvart i två ryckte ut med fyra man och en motorspruta under brandchefens befäl. De var framme vid området vid halv tretiden, men de hann inte med hjälp av tillströmmande släckningsmanskap hindra branden från att korsa Kallaxvägen. Redan då hade elden hunnit åtskilliga hundra meter på andra sidan om Kallaxvägen och spred sig i den torra mossan och skogen med stor hastighet. Där skogen var tät gick elden fram i topparna så träden stod som flammande eldkvastar på långa sträckor under spridningen. Genom länsstyrelsens försorg bådades det upp släckningsmanskap från kringliggande byar och från Boden rekvirerades omkring 200 militärer. Släckningsmanskapet hade ett hårt jobb med att hindra elden från att sprida sig. Det var brist på vatten så motorsprutan från Gammelstad stod oanvänd. Nu började det strömma till folk från byar längre bortifrån med rekvirerade bussar, bilar och lastbilar från Bälinge, Antnäs, Ersnäs och ännu längre bort ifrån. Även från Luleå stad strömmade det till arbetsfolk som hjälpte till. Jägmästare Bele Bergström kom huvudstupa från skogsbrandutbildningen i Älvsbyn där han hade deltagit.

När Norrbottens-Kurirens medarbetare som var första reporter på plats kom, var toppbranden i full gång. Det var omöjligt att bilda sig en uppfattning om den våldsamma branden som spred sig snabbt i den västliga vinden. Reportern beskriver läget att elden kastade sina brandbomber i den kruttorra renlaven på andra sidan Kallaxvägen och i ett huj var det eld överallt, hopplöst skriver han.

En annan skogsbrand som härjade på Kallaxheden hade statat onsdagen veckan innan, men den här skogsbranden var våldsammare. Den här branden gick fram över Gäddviks- och Kallaxhedarna, från Kvarnträsket och ända ner till strandmyrarna vid Granudden. Under den explosionsartade utvecklingen hann eldfronten sprida sig trattformigt ned till Kallaxbyns ägor, samt över det område på Luleå stads ägor som hade klarat sig från skogsbranden veckan innan. Åt andra hållet spred sig branden från Kvarnträsket till några hundra meter från Höträsket och därifrån i en båge mot norr i riktning mot Ytterbergnäset, där kraftiga moteldar och ett övermänskligt arbete från de allt större skarorna som

strömmade till för att hjälpa till med släckningen. Skogen mot det tidigare brandområdet brändes av helt. Sågen med sågat och osågat virke som klarade sig från förra branden gick att rädda även den här gången, dels medhjälp av moteldar och dels genom att det kalhuggna fältet framför sågen som stack in som en kil i skogen. Beräkningar som gjordes sent på tisdagskvällen uppgick till cirka 400 hektar skog som fullständigt eller nästan fullständigt hade bränts av. Gäddviksböndernas skog och Luleå stads skog samt en mindre remsa längre söderut som möjligen ägdes av Kallaxbönder brändes av.

Det här var en av de största skogsbränderna i Norrbottens kustland i mannaminne där större delen av den ståtliga Kallaxheden gick till spillo skrev Norrbottens-Kuriren.

Nr 128. Onsdagen den 7 juni 1939.

Norrskensflamman

Organ för Sveriges Komm. Parti. 34:e årg. Lösnummer 10 öre. Proletärer i alla länder förena er!

...r en förhärjande skogsbrand vid Luleå.

Gäddviksskogen och Kallaxheden illa åtgångna.

Kallax och Granudden hotade

En 6 km. lång sträcka avbränd.

En skogsbrand, som i våld- | da bybefolkningen i byarna på söd-

...s på Tjuren.

Stationsbyggnad i Warschava eldhärjad.

Ålandsfrågan är känslig f... regering

Lindhagen klubbas ned av ...

Sverges sändebud i Moskva hem... information.

Vid remissen på tisdagen i för- | sta kammaren av k. m:ts skrivelse | med återkallanden av Ålandspro- | positionen, begärdes ordet av hr | Lindhagen, socialdemokrat, som i | ett halvtimmeslångt anförande ut- | vecklade sina synpunkter.

I fortsättn... Lindhagen om... terpellationer... blivit besvara... — Vad är ... ter, yttrade ... självklart at...

Ovan är ett klipp från den kommunistiska tidningen Norrskensflamman den 7 juni 1939.

Alla tre länstidningarna, Norrländska Socialdemokraten, Norrbottens-Kuriren och Norrskensflamman hade större eller mindre reportage om skogsbranden, som är upprinnelsen till att flygfältet ligger där det ligger. Du kan läsa mer om flygfältets tillkomst på sidan 16.

Klippet ovan är hämtat från Arkivcentrum, Norrbottens minne. Norrbottens museums arkiv och bibliotek tillsammans med Norrbottens Föreningsarkiv, där det finns tillgång till arkivdokument, tidningar och publikationer om länets historia och kulturarv.

Arkivcentrum är öppet för alla intresserade. Personalen hjälper oss besökare att ta fram önskat material. Därefter kan man sitta i forskarsalen och studera arkivhandlingar, bläddra i gamla dagstidningar, ta del av temautställningar, lyssna på folkmusik och intervjuer från Norrbotten, botanisera i biblioteket, läsa böcker och tidskrifter.

Arkiven innehåller unikt material från hela Norrbotten. Det äldsta dokumentet är från 1500-talet, men de flesta är från mitten av 1800-talet och framåt. De berättar om flera generationers aktiviteter inom olika områden och är en guldgruva om man vill forska i vår historia, som jag har gjort vid det här häftets tillkomst.

Norrskensflamman var en kommunistisk tidning i Luleå som startade sin tidningsutgivning 1906. Norrskensflamman utsattes för ett sprängattentat den 3 mars 1940 som var iscensatt av bland andra Luleås stadsfiskal och en officerare.

På natten tog sig fem män in på Norrskensflammans tryckeri med hjälp av en nyckel som beslagtagits under en polisrazzia och apterade en sprängladdning i tryckpressen varvid en våldsam brand utbröt. Klockan 03:17 ringde en person till brandkåren och slog larm. Trots att brandkåren var på plats inom några minuter gick huset som redan var övertänt inte att rädda. Från tredje våningen hördes rop på hjälp. Brandkåren kunde inte hjälpa de instängda eftersom deras stege fattade eld. "Med sammanknutna lakan kunde dock de nödställda, fru Vivianne Åström och hennes två söner i 18-årsåldern, bageriarbetaren T. Häll och redaktör Filip Forsberg fira sig ner till marken" skrev Norrländska Socialdemokraten. Sprängningen utfördes med trotylladdning, pentylstubin och krutstubin.

Attentatet mot den kommunistiska tidningen Norrskensflammans redaktion i Luleå, natten till den 3 mars 1940, var det största politiska terrordåd som utfördes i Sverige under 1900-talet. Fem människor dödades, varav två barn, och ytterligare fem personer skadades. Tidningshuset ödelades helt.

En månad senare häktades Luleås stadsfiskal, fyra officerare, en värnpliktig samt en journalist från den konkurrerande högertidningen Norrbottens-Kuriren för attentatet. Stadsfiskal var dåtidens motsvarighet till dagens chefsåklagare eller polismästare, med ansvar som allmän åklagare samt som polischef.

Bilden till vänster kommer från Luleå kommuns bildarkiv.

Sista flygningen, flygolycka med S 6 Fokker

Foto Krister Öhman

FOKKER S 6	
Typ:	Spaning
Land:	SVERIGE
Skala:	1:8
Spännvidd:	192 cm
Vikt:	4 kg
Motor:	10 cc 4-takt
Radio:	4 kanaler
Annat:	Föreblid havererad vid Brändön -39
Ägare:	Christer Bergström

Flygolyckan Sandlåudden - Mastskäret 1939

Christer Bergström berättar: Flygolyckan Sandlåudden – Mastskäret 1939 Brändön – Örarna, 1939. Olyckan inträffade den 9 augusti 1939. Planet var en Fokker S 6, se bilden ovan. Pilot Insulander skadade sig i ryggen och huvudet när han slog i stabilisatorn. Han var vid liv när de förde honom från olycksplatsen, men avled av blodpropp i hjärnan den 13 augusti klockan 05:00. Navigatör Holger Bergström lämnade planet först genom att gå ut på vingen och sedan hoppa med fallskärm. Han landade i Robert Öhmans kornåker och klarade sig oskadd. Att motorn tappade sin dragkraft berodde på att en stång till accelerationspumpen lossnat och spärrade gasreglaget i förgasaren. Planet landade tämligen oskadat mellan Sandlåudden och Mastskäret. Planets motor togs sedan omhand av flygvapnet och planet i övrigt såldes till en son åt Bengtsson på Mjölkudden. Artur Johansson körde den med häst till Mjölkudden för 50 kronor.

Ur pappas dagbok: "onsdag den nionde augusti 1939. Målflygning över Brändön. Efter 1 timme 45 min fick vi motorfel och måste företaga fallskärmshopp. Jag klarade mig fint. Insulander bröt höger ben på 3 ställen samt skador i rygg och bröst. Jag hoppade från 400 m och använde Corona skärm. Otur i den stora turen. Jag stannar på Brändön för att lättare komma in till Luleå och hälsa på Insulander. Jag fick träffa honom en gång efter hoppet. Han var så upprörd att han grät och kramade mina händer. Han var en fin kamrat.”

Modellen längst upp ägs av sonen Christer Bergström och förvaras på Flygmuseet F 21.

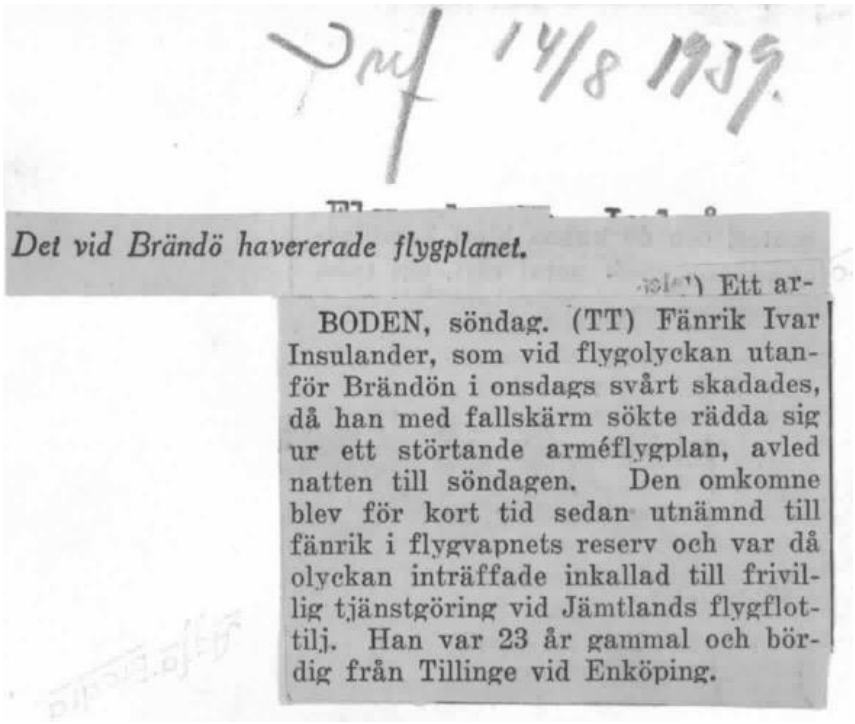
Fakta om Fokker med benämning S 6 i Sverige

År 1926 reste en inköpskommission runt bland olika tillverkare på jakt efter ett jaktflygplan och spaningsflygplan som skulle kunna licenstillverkas av CVM. Hos Fokker i Holland hittade man Fokker C.V som tillverkades i de för svenska förhållanden intressanta versionerna, D och E.

Skillnaden mellan de två versionerna var olika typer av motorer, samt spännvidden med därför olika vingstöttor. Två exemplar av vardera versionerna köptes för att användas som mall vid licenstillverkningen. Som tvåsitsigt jaktflygplan föreslogs den mindre D-varianten medan E-varianten ansågs lämplig som spaningsflygplan. De fyra beställda flygplanen flögs hem från Holland 1928 och ytterligare tio flygplan beställdes från Fokker. Efter flygprov kom flygstyrelsen fram till att D-versionen

(benämnd J 3) inte dög till jaktplansuppgiften, varför de sju D-planen, som var beställda vid CVM, modifierades till E-version och benämndes S 6.

S 6 blev Flygvapnets standardflygplan för armésamverkan. Planets arbetsuppgifter blev eldledning, flygfotografering, och sambandstjänst. Vid andra världskrigets utbrott fanns 36 st flygplan kvar och dessa fick tjänstgöra tills tillräckligt många Saab 17 kunde levereras 1943. Vid CVM tillverkades mellan 1929 och 1932 17 st. S 6. Ytterligare ett flygplan tillverkades, men försågs med pontonställ, och benämndes S 6H.



14/8 1939.

Det vid Brändö havererade flygplanet.

BODEN, söndag. (TT) Fänrik Ivar Insulander, som vid flygolyckan utanför Brändön i onsdags svårt skadades, då han med fallskärm sökte rädda sig ur ett störtande arméflygplan, avled natten till söndagen. Den omkomne blev för kort tid sedan utnämnd till fänrik i flygvapnets reserv och var då olyckan inträffade inkallad till frivillig tjänstgöring vid Jämtlands flygflottilj. Han var 23 år gammal och bördig från Tillinge vid Enköping.

Flygfältet på Kallaxheden byggs

Planerna på att anlägga ett flygfält i Luleås närhet har kommit och gått och kan spåras till 1920-talet. Bodens fästning stod klar 1914 och redan tidigt hade man planer på en flygavdelning i fästningen för främst artilleriledning och det var därför naturligt att flygavdelningen förlades till Boden. De första flygplanen anlände 1916 och användes för spaningsflygningar längs gränsen och spaningsfotografering med handkamera. Flygningarna var underställda kommendanten i Boden. Senare kom även ambulansflyget till Boden 1923.

Flygvapnet bildades 1926 och den nordligaste flygkåren F 4 på Frösön fick uppgiften armésamverkan och skulle innehålla jakt- och spaningsavdelningar. Med 1936 års försvarsbeslut utökades flygkårerna till sju Flygflottiljer som renodlades till bomb- jakt- eller spaningsflottiljer. För övre Norrland fanns planer på en flygbaskår. I september 1939 fick chefen för F 3 spaningsgrupp i Boden uppdraget att rekognosera ytterligare tre krigsflygfält med en minsta storlek på 1000 X 1000 meter. På en bifogad karta fanns då Kallaxheden östra respektive västra som rekognoserade som flygfält.

Redan på 1920-talet hade stadsfullmäktige i Luleå i likhet med andra städer i landet i en skrivelse från Svenska Lufttrafik AB uppmanats att anordna en landningsplats för flygplan i anslutning till samhället. Detta resulterade inte i något beslut utan efter ett antal remissinstanser förvinner ärendet. Nästa gång flygplatsfrågan tas upp var i början på 1925. Det då nystartade AB Aerotransport (ABA) kontaktade Luleå med önskemål om en flygplats i Luleå för en planerad ”reguljär lufttrafik å städerna i övre Norrland”. Även det ärendet avslutades utan att det tas något beslut om en flygplats.

År 1934 gjorde den ideella föreningen Svenska luftfartsförbundet som verkade för flygets främjande en undersökning längs Norrlandskusten, för att finna lämpliga platser för anläggande av flygfält. Undersökningarna leddes av översten Gabriel Hedgren och resulterade i för Luleås del, i ett förslag på lämplig plats belägen 500 meter öster om Notvikens station. Luleå stads ledande män utförde själva samma år en egen undersökning och kom fram till att den bästa platsen enlig deras syn var på en udde i Hertsöfjärden. Där sluttar de civila spåren om en lämplig plats att anlägga Luleås flygplats.

Kallaxheden var fortfarande militärledningens huvudspår efter rekognoseringen 1938 för anläggande av ett krigsflygfält. Kallaxheden västra föll på att man inte kom överens med markägarna om ett pris på marken och skogen. Man stod så långt ifrån varandra så det var otänkbart att komma till en förlikning.

Kallaxheden östra, fält 20. Luleå stad hade i slutet på 1600-talet köpt ett område på Kallaxheden av dåvarande laxfiskeägarna. Luleå stadsfullmäktige beslutade i mars 1939 att upplåta till Kungl Maj:t och Kronan ett område om ca 100 hektar beläget å stadsägan nr 900. Nyttjanderätten var avgiftsfri och skulle vara så länge som området användes som övningsplats, dock högst under 50 år räknat från tillträdesdagen den 1 juli 1939. I början på juni 1939 drabbades Kallaxheden av två skogsbränder tätt efter varandra.

Kronan skulle ha rätt att efter samråd med drätselkammaren dra väg över staden tillhörig mark från allmän landsväg Luleå - Kallax till området och från området till Lulefjärden och där anlägga en brygga. Staden skulle överlämna området fritt från växande träd samt ris och grenar, medan Kronan själv skulle ta bort stubbarna.

Senare utfördes en beräkning för ett provisoriskt iordningställande av flygfältet utfört av ett flygfältskompani. De arbeten som skulle göras var röjning, stubbrytning, sprängning och bortforsling av jordsten, utfyllnad av håligheter, ytjustering och eventuellt påfyllning av bindjord. Det ingick även ytförstärkning av 2 000 meter väg. Man beräknade att tre rullbanor om 1 000 X 100 meter skulle

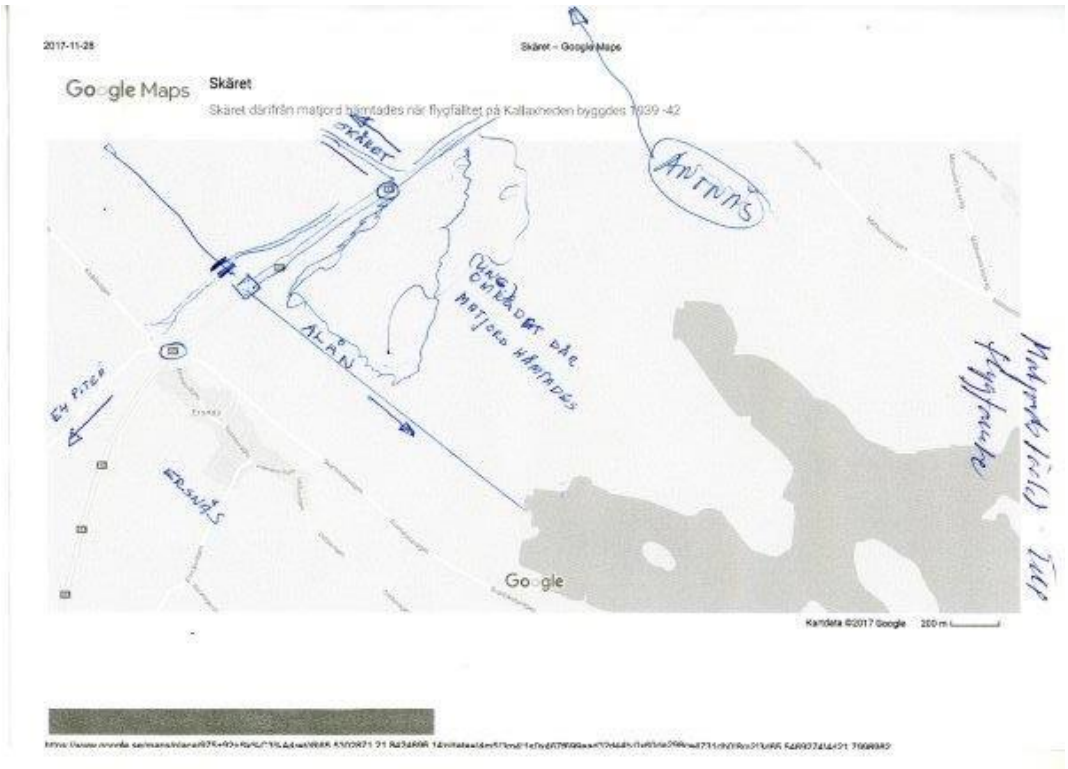
anläggas. Arbetena skulle färdigställas på fyra veckor och hela fältytan på sex till sju veckor. Chefen för Flygvapnet utfärdade efter detta en ny uppgift för flygfältskompaniet. Det innebar att man skulle förläggas till eller i närheten av Luleå med uppgift att i första hand iordningsställa ett flygfält på Kallaxheden östra.

Arbetet med Fält 20 påbörjades i september 1939 och i augusti året därpå var det klart. Fältet var omkring en kilometer i fyrkant och hade fyra banor på respektive 750 meter, 680 meter, 680 meter och 680 meter långa och 30 meter breda. Banorna hade under våren 1940 belagts med tjärbetong av Bergdahl och Höckert. Idag finns det spår från det ursprungliga fältet, men dagen rullbana är 3 350 meter lång och 40 meter bred. Detta innebär att Luleå har en 50 meter längre rullbana än den längsta banan på Arlanda.

Utöver banorna fanns tre 200 meter långa inflygningsgator röjda. Intill fanns även ett barackläger som låg i skogen söder om bansystemet. Baracken som är en del av Flygmuseet där flygsimulatorn är inrymd är en barack från det barackläget. Den första landningen (utan tillstånd) på Kallaxfältet utfördes den 11 december 1939 av ambulansplan nr 6 (Junkers W 34 Trp 2A) som var baserat i Boden. Skriftväxlingen efter det tilltaget finns dokumenterad på Flygmuseet och återges i avsnittet om ambulansflyget i Boden. Landningen och den omedelbara starten gjordes på den ost- västliga banan utan några flygtekniska problem, men väl byråkratiska som sagt.

I samband med svedjebränning och skogsbränderna i juni 1939 hade stora delar av den skogbevuxna heden brunnit ner och sanden blottats. Det här innebar att fältet och lägerområdet utsattes för omfattande sanddrift vilket orsakade problem för de som bodde och verkade där. Sanden orsakade även problem för flygplanen som med propellrarna drog upp sandmoln som sedan sögs in i motorerna med skador som följd. Sanden fastnade även på infettade roderlinor vilket både förorsakade tillbud och merarbete.

Man hämtade matjord från ett område som ligger i närheten av Antnäs. Jorden användes för att täcka sanden med. Man ville binda sanden så man slapp sanddrift vid hårda vindar. Se kartan nedan.



Fält 20 på östra Kallaxheden har genom åren utvecklats till en av Sveriges större flygplatser och är flyghistorisk på många sätt, inte bara att den har Sveriges längsta rullbana. Det svenska inrikesflygets trafik på Kallaxheden började redan den 11 september 1944 då ABA:s DC-3 Falken efter premiärflygning landade på Kallaxfältet. Fält 20 östra Kallaxheden blev därmed den första militära flygplatsen i landet som öppnades för civil flygtrafik.

Chefen för F 21 är fälthållare än idag för både militärt och civilt flyg. Det är på F 21 som både flygplatschefen och flygtrafikledningen har sina arbetsplatser. Det passerar över en miljon flygpassagerare per år och stora mängder post och gods passerar flygplatsen till och från södra Sverige varje år.

Luleå införlivades på lördag—söndag åter med ABA:s inrikesnät. Det var trotjänaren "Örnen" som gjorde premiärresan mot norr, och vid spakarna satt en annan ABA-trotjänare, chefspiloten Gösta Carls. Våren har kommit också till Luleå, rapporterar Sv. D:s utflugne norrlandsreseпär på sidan 5. På bilden hälsar flygledaren på Kallax flygfält, löjtnant Rosborg, "Örnen" och kapten Carls välkomna till Luleå igen efter vinteruppehållet i förbindelsen.

Under vintern 1944 – 1945 gjorde ABA ett uppehåll i trafiken som återupptogs igen när våren kom till Luleå.

Kungliga Norrbottens Flygbaskår F 21:s tillkomst

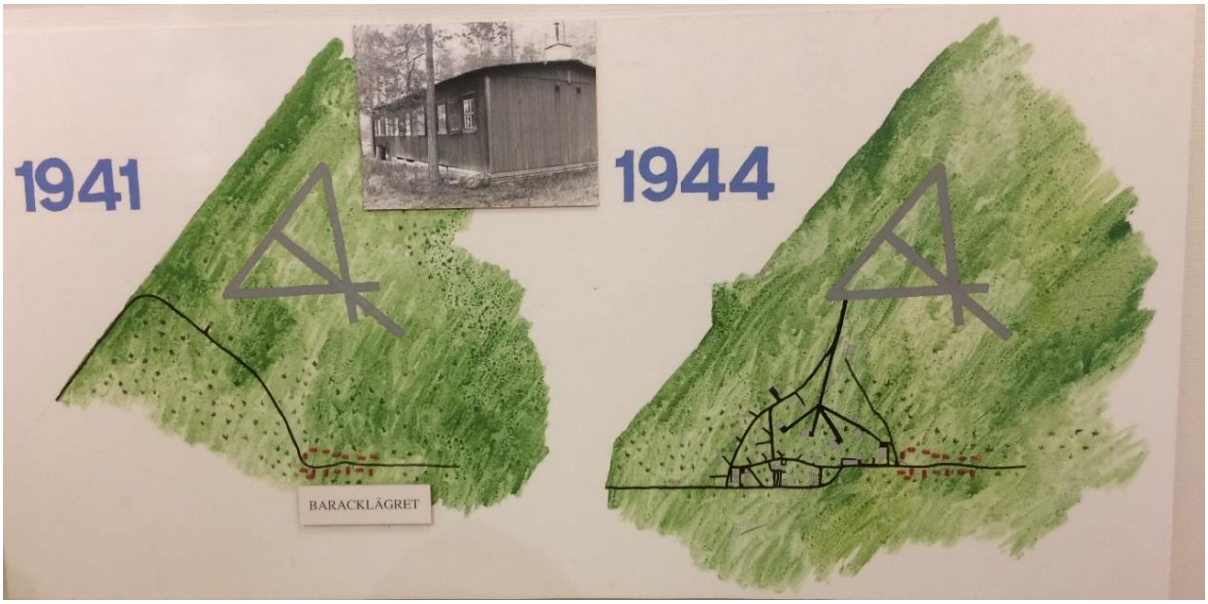
Ett flygvapens effektivitet beror på många faktorer, bland annat och inte minst på att flygförbandens marktjänst fungerar. Det fanns behov av en särskild flygbaskår i Övre Norrland så Kungl. Norrbottens flygbaskår blev verklighet. Flygbaskåren startades 1 juli 1941 och ett barackläger byggdes upp.

Andra världskriget hade pågått sedan hösten 1939, Sovjetiskt flyg hade kränkt svenskt territorium några gånger där man hade ”navigerat fel” och släppt bomber bland annat på Kallaxön och i Pajala. Flygvapnet behövde en utpost i Övre Norrland som kunde ta emot flygförband från södra Sverige för flyguppdrag i Övre Norrland.

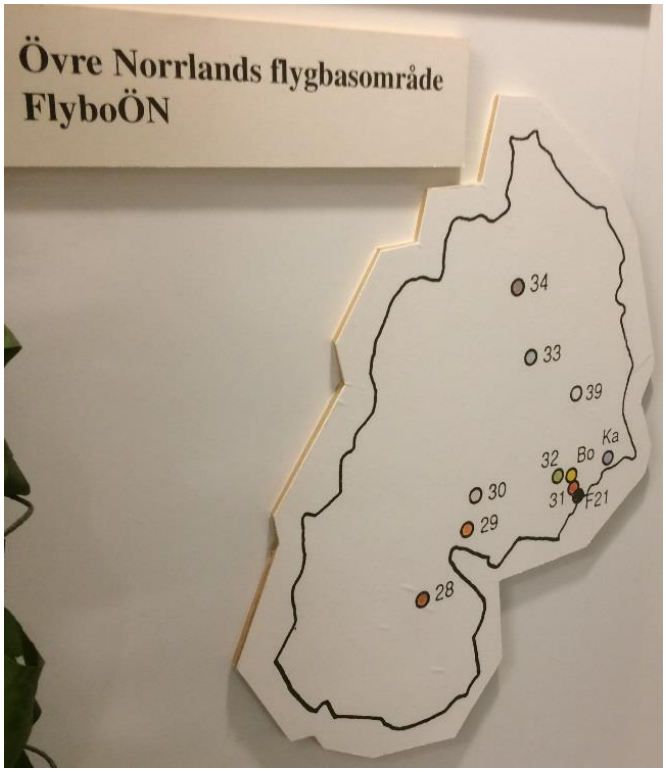
Den 1 maj 1949 sattes den första egna flygdivision upp vid F 21 som en spaningsdivision den fick anropssignalen Urban Röd. Det officiella namnet blev Spaningsdivisionen F 21 eller mera allmänt Sdiv.

Kallaxhedens flygfält har under de första åren framförallt utmärkt sig för en stor rikedom på sand, vilket även hos den mest fantasilöse lätt utlöste associationer med Sahara. Följande hjärtesuck undslapp oförhappandes en värnpliktig på den tiden då Rommel fortfarande höll på med sin dragkamp i Tunisien: ”Hade Rommel bara fått göra rekryten på Kallaxheden så skulle det ha varit slut på engelsmännen för länge sen.”

Nedan är två skisser på flygfältsområdet 1941 när flygfältet var klart och vägen ner till baracklägret som byggdes upp och blev klar 1941. På skissen från 1944 är det utökade vägnätet inritat.



Nedan är ett foto på Fredrik Adilz och en karta på samtliga flygbaser i Övre Norrlands flygbasområde FlyboÖN.



Först ut som kårchef var överstelöjtnant Fredrik Adilz som var chef 1941 – 1942. Chefen för Kungliga Norrbottens Flygbaskår F 21 var även chef för Övre Norrlands flygbasområden FlyboÖN (se bilderna ovan).

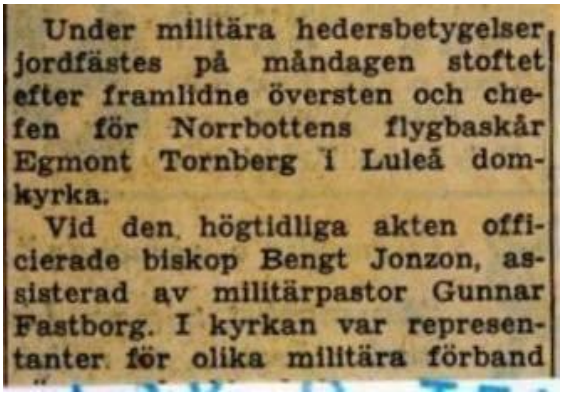
Nästa kårchef 1942 – 1946 var flygpionjären överste Gösta von Porat som var innehavare av flygcertifikat nummer 7 i Sverige.

Gösta von Porat har satt många avtryck i den militära flyghistorien tillsammans med Ernst Fogman som är med i ett avsnitt längre fram. Porat tjänstgjorde på Kungl. Fälttelegrafkårens flygavdelning som var en del av Kungl. Västgöta Regemente baserat på Axevalla hed.

Ernst Fogman var en av de personer som var med och bildade det svenska luftförsvaret då han på eget bevåg lade beslag på två Phönix-plan, vilka bildade stommen i Arméns flygkompani på Malmen. Porat och Fogmans vägar korsades många gången under deras liv.

Efter att Gösta von Porat hade gjort sitt sista flygpass 1946, lämnat in sina persedlar på förrådet hos Erik Åström, packade han väskan och reste hem till familjen i Smålandsskogarna. Där hade han under 30-talet låtit uppföra ett stort hus som han kallade för Ullinge, detta efter sina döttrar Ulla och Inga. Huset är vackert beläget vid sjön Södra Vixen några kilometer utanför Eksjö. Idag är den röda trä-byggnaden med vita knutar Hotell Ullinge.

Så här säger hotellet på sin hemsida: ”mer Småland kan det knappast bli. På 1930-talet lät flygöversten Gösta von Porat bygga en påkostad villa till sin familj, som idag utgör hotellets huvudbyggnad med den ljusa, vackra restaurangen”.



Under militära hedersbetygelser jordfästes på måndagen stoftet efter framlidne översten och chefen för Norrbottens flygbaskår Egmont Tornberg i Luleå domkyrka.

Vid den högtidliga akten officierade biskop Bengt Jonzon, assisterad av militärpastor Gunnar Fastborg. I kyrkan var representanter för olika militära förband

När Porat gick i pension 1946 tillträdde överste Egmont Tornberg som ny chef för Flygbaskåren.

Han avled 1951 och jordfästes under militära heders-betygelser i Luleå domkyrka. Fotot kommer från Bernhard Jernberg.

Det rådde ganska primitiva förhållanden på Flygbaskåren 1941, men utvecklingen tog fart och så småningom växte verksamheten och organisationen fram. Det uppstod många svårigheter och på-

frestningar som följde av att en truppförläggning där många planer måste ändras och provisoriska lösningar var nödvändiga växte fram i baracklägret.

Luleå stadsfullmäktiges ordförande Carl Lindbäck såg etableringen ur ett kommunalekonomiskt perspektiv i fråga om ökat skatteunderlag. Medvetenheten om att öka stadens skatteinkomster resulterade i ett positivt tillmötesgående om frågor om upplåtelse av mark, dels för militära anläggningar, dels för tillgodoseende av behovet av tomtmark till personalens bostäder. Luleå stad upplät kostnadsfritt ett stort markområde i Bergnäset där de anställda byggde villor. Det var inte bara av ekonomiska skäl stadsfullmäktige var positivt inställda till flygbasen, det var även inställningen till en ökad försvarsförmåga där orten och landsdelen fick en förstärkning som hälsades välkommen av befolkningen. Några slitningar mellan det civila och det militära Luleå förekom aldrig. Samarbetet var och är fortfarande det bästa och man får hoppas att det kommer att vara det även i framtiden.

På alla militära förband går arbetet ytterst ut på att försvara landet vid väpnat angrepp, detta var då och är även idag den röda tråden i verksamheten. Kungl. Norrbottens Flygbaskår F 21 var väl förberedd på att sköta sina beredskapsuppgifter under det pågående världskriget. I fredstid är utbildningsarbetet den viktigaste delen i verksamheten, för att vara väl rustad om och när det uppstår ett beredskapsläge.

Kåren organiserades i olika avdelningar, befälet var kårchefen, som väven var chef över Övre Norrlands flygbasområde, som omfattande i huvudsak landskapen Norrbotten och Lappland. De olika verksamhetsgrenarna under kårchefen var kårstabens avdelningar, specialdivisionen och basbataljonen. På avdelning 1 under ledning av kåradjutanten hade man ansvar för ärenden som rörde organisationen, utbildningar, övningar, personal, fotografitjänst m.m. Till avdelning 1 kom posten varje dag, alla till kåren ställda skrivelser föredrogs av kåradjutanten inför kårchefen som bestämde vem som skulle handlägga dem.

Avdelning 2 leddes av vapenofficeren. På den avdelningen handlades ärenden rörande vapen, ammunition, målskjutningsmateriel m.m. Avdelningen hade ansvar för vården av all vapenmateriel. Vapen förvarades i ett vapenförråd, ammunitionen i ett ammunitionsförråd, på avdelning 2 fanns en vapenverkstad med en vapenmästare som chef för verksamheten.

Kasernofficeren var chef för avdelning 3 som hade ansvar för omvårdnaden av kårens byggnader och flygfältet. Till sin hjälp hade han kasernföreståndare, en maskinist och en elektriker.

Avdelning 4 var intendenturavdelningen. Under kårintendenten hade intendenturförvaltaren hand om kårens förråd av huvudsakligen beklädnadspersedlar som uniformer, mössor och skodon. Förvaltaren hade till sin hjälp förrådsvaktmästare, förrådsmän, skomakeri- och skräddarförmän, skräddare och sömmerskor och en tvätteriföreståndare. Kårintendenten ansvarade för förplägnad vid kåren. Den tjänsten sköttes av en husmor, biträdande husmor, köks- och serveringsbiträden. Köksföreståndaren hade ansvar för proviantförrådet och lämnade ut proviant till husmodern.

Till avdelning 4 hörde förrådet av flygdrivmedel, bildrivmedel, samt av bränsle- belysnings- och rengöringsmateriel. Dessa förråd förestods av en bränsleuppbördsman. Garaget med alla motorfordon tillhörde också avdelning 4 liksom marketenteriet. Kårintendenten var även chef för kassaavdelningen som under honom leddes av en flottiljkassör. På grund av sitt stora verksamhetsområde hade kårintendenten en biträdande intendent till sitt förfogande.

Avdelning 5 var sjukvårdsavdelningen som förestods av kårläkaren. Till sin hjälp hade han en sjuksköterska, en sjukvårdsfurir och värnpliktiga sjukvårdare. För att handha sjukvårdsmaterielen i sjukvårdsförrådet fanns det en sjukvårdsförman.

Tygavdelning 6 förestods av kåringenjören som även var tygofficer. På den här avdelningen handlades alla ärenden om flygmaterielen. Uppbördsman för flygmaterielen var tygförrådsvaktmästaren samt hans förrådsmän. På den stora tygverkstaden hade kåringenjören en verkmästare till sin hjälp. På den här verkstaden gjordes översyner och reparationer av flygplanen.

Avdelning 7 förestods av en signalofficer, på signalavdelningen handlade man ärenden rörande signaltjänsten samt navigations- och vädertjänsten. Flygtrafiktjänsten vid flygfältet leddes av en särskild flygledare och vädertjänsten av en väderassistent/meteorologassistent.

Avdelning M, mobiliseringsavdelningen förestods av mobiliseringsofficeren. Avdelningen var uppdelad på en mobiliseringsdetalj och en personaldetalj. All personal var registrerad på avdelning M. Här bearbetades ständigt planerna för kårens krigsorganisation, om det blev allvar så kunde varje man omedelbart sättas in på den plats han skulle vara på i krig.

Specialdivisionen var ett förband som alltid stannade kvar på basen. Här utbildades stamanställda, här har alla värnpliktiga utbildats om de inte hade sin utbildning på basbataljonen. Alla värnpliktiga som tjänstgjorde på kårstabens avdelningar tillhörde specialdivisionen.

Basbataljonen hade som sin huvuduppgift att vara basförband för flygande förband som kom från södra Sverige. Bataljonen kunde för detta ändamål organiseras på basbataljonstab och tre baskompanier. När basbataljonen var organiserad fullt ut tjänstgjorde huvuddelen av den värnpliktiga personalen där.

Några tankar nedtecknade av Phosphor, flygsoldat vid F 21. ”Mina första tankar vid ankomsten till F 21 en sen höstkväll 1941 voro inte de bästa. Men det visade sig så småningom att mina farhågor varit en aning förhastade. Visst var det mycket som var provisoriskt, men kåren var under uppförande och en liten stad för sig skjuter inte upp i all hast. En natt inom kårens väggar hade förflutit och den första uppställningen närmade sig. Iförda blåställ och flygtjänstmössa rusade vi ut till uppställningsplatsen. Vi vore nog inte riktigt överens med oss själva var vi ville stå, men till slut fick vår plutonchef dock lite reda i leden. Bekantskapen med vår chef, en fänrik var från första stunden en aning obehaglig, men det var nog strecket runt armen som föranledde rädslan och darrningarna i knävecken. Det hela övergick dock till det mera angenäma. Några dagar med kommandoorden, höger om, avdelning halt, i handen karbin, m.m. var nog lite trist, men utelivet uppfriskande och husmors goda mat hade strykande årgång.”

Själavården sköttes till en början av försvarområdespastorn vid Luleå försvarsområde Axel Ollikainen som anknöt till den kontakt med flygbaskåren som den tidigare försvarområdespastorn vid försvarsområdet komminister Sundqvist från Burträsk haft. Den 13 november 1942 förordnades Ollikainen till flygbaskårens militärpastor.

Men redan 12 december 1941 hade han sitt första korum. I Axel Ollikainens dagboksanteckningar har han skrivit följande:

”Kallt -30. Klockan 1640 korum vid F 21 på marketenteriet, som var fullsatt. Dagofficer fänrik Bergström. – Talat om soldater i advent. Gossarna fingo sjunga utan sångbok.”

Han har även skrivit till personalen:

”Kårpastorn står till Ditt förfogande, vilken ställning eller befattning Du har vid kåren. Han är Din präst, och han räknar detta som en förmån. Tillsammans står vi alla under befäl av den Herre som sade: Mig är given all makt i himmelen och på jorden.”

Det här är Erik Åström som var den första anställda, samt den första volontärkullen vid Kungliga Norrbottens Flygbaskår F 21.

Snöröjningen blev en allt viktigare tjänstegren inom Flygvapnet speciellt på F 21 i början på 40-talet då nyare, tyngre och snabbare flygplan som det inte gick att använda skidor på vintertid kom ut på förbanden. Flygvapnets nordligaste utpost vid den här tiden med vad vi idag kallar för arktiskt klimat, där det inte är ovanligt att det kan snöa en vecka i sträck.

Foto på en äldre flygplatssnöslunga på Midlanda flygplats utanför Sundsvall.

Det här är en arkivbild som kommer från Sundsvalls museums bildarkiv.

Till befäl för snöröjningsavdelningen måste de välja folk med gott omdöme och goda ambitioner. Det var dyrbart materiel som avdelningen hade att handskas med så misstag från snöröjningschefen kunde kosta Flygvapnet mycket pengar och ett stängt flygfält om det inte gick att röja bort snön på grund av obrukbara snöröjningsfordon. Det kunde till och med kosta människoliv om något flygplan havererade på grund av utebliven snöröjning.

Den som har varit på en snöröjningsavselning under en röjningsinsats blir imponerad av personal-åtgången för att bemanna plogbilarna, snöslungan som vräker bort snösträngarna som plogbilarna lägger upp och traktorn som hyvlar av ojämnheterna på startbanan så den blir jämn som ett salsgolv.

Dagens snöröjning på flygplatserna går i stort sett till på samma sätt som det gjorde på 1940-talet. Det som skiljer mest är fordonsparken med större och kraftfulla plogbilar, snöslungor med större kapacitet. Ett tillskott i fordonsparken är sop- och blåsmaskiner, de sopar och blåser bort snön.

Väntläge:

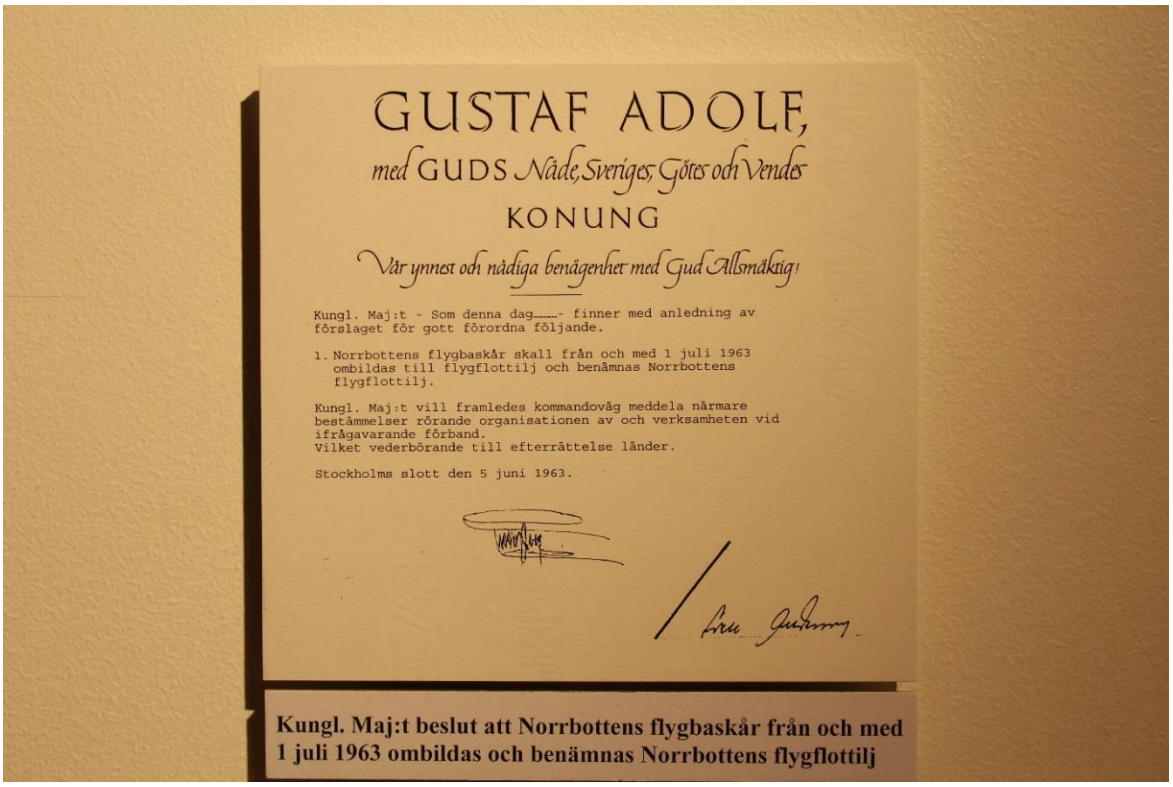
Sop- och blåsmaskinerna väntar på att ett flygplan ska landa på Kallax flygplats F 21 innan de kan göra start- och landningsbanan snöfri.

Foto: Louise Levin/Försvarsmakten

Kårchef 1959 - 1963 och flottiljchef 1963 - 1965 Överste B.E.C. Bellander

Den 1 juli 1963 ombildades Norrbottens Flygbaskår till Norrbottens Flygflottilj. Flygbaskårens sista och Flygflottiljens första chef var överste Belander.

Urban Blå eller Dalton är 2. Divisionen på F 21, eller 212. stridsflygdivisionen inom Flygvapnet. Divisionen bildades ursprungligen åren 1942–1943 vid Kalmar flygflottilj. I början av 1960-talet, överfördes divisionen tillsammans med ett baskompani till Norrbottens flygbaskår. Överlämningen av divisionen skedde officiellt den 1 oktober 1961.



GUSTAF ADOLF,
med GUDS Nåde, Sveriges, Götes och Vendes
KONUNG
Vår ynnest och nådiga benägenhet med Gud Allsmäktig!

Kungl. Maj:t - Som denna dag..... finner med anledning av förslaget för gott förordna följande.

1. Norrbottens flygbaskår skall från och med 1 juli 1963 ombildas till flygflottilj och benämnas Norrbottens flygflottilj.

Kungl. Maj:t vill framledes kommandoväg meddela närmare bestämmelser rörande organisationen av och verksamheten vid ifrågavarande förband.
Vilket vederbörande till efterrättelse länder.

Stockholms slott den 5 juni 1963.

Kungl. Maj:t beslut att Norrbottens flygbaskår från och med 1 juli 1963 ombildas och benämnas Norrbottens flygflottilj

En kopia av kungabrevet till F 21 sitter uppsatt på en av montrarna som handlar om Flygbaskårens ombildning till Norrbottens Flygflottilj.

Övningsbasbataljonen på Hedenbasen

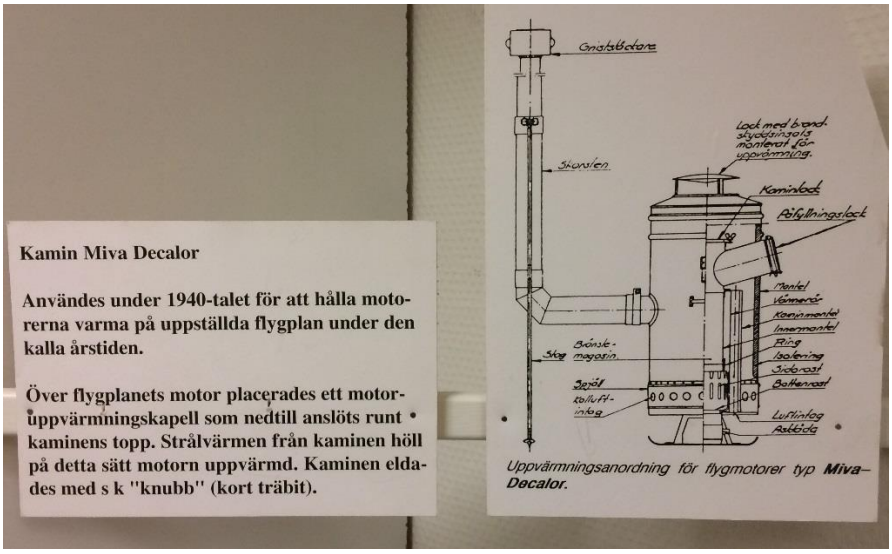
Hedenbasen väster om Boden började anläggas 1940 och stod färdig för att tas i bruk år 1941. Flygbasen benämndes Fält 32 Heden. Under åren 1942 och 1943 byggdes basen ut för att omfattas av en expeditionsbarack, flygtjänstbyggnad och en förläggningsbarack. År 1956 blev basen hemvist för Flygvapnets enda Övningsbasbataljon. Uppgiften var att serva gästande förband som bedrev vinterutbildning på basen. Även köldprov av nytt materiel och försök med maskering genomfördes vid basen. På 60-talet hade basen expeditionsbarack, vaktlokal, bastu, väder- och sambandsbarack, flygtjänstbarack, stationskompanibarack, matsalsbarack, mässbyggnad, tio förläggningsbaracker, fyra fälthangarer, sju klargöringsskydd för flygplan, tre förrådsbyggnader, vapenbarack, el-barack, bandningscentral, ett laddvärn, sju bostadshus, två lantbruksbyggnader, 10 mindre byggnader och maskeringsbyggnad.

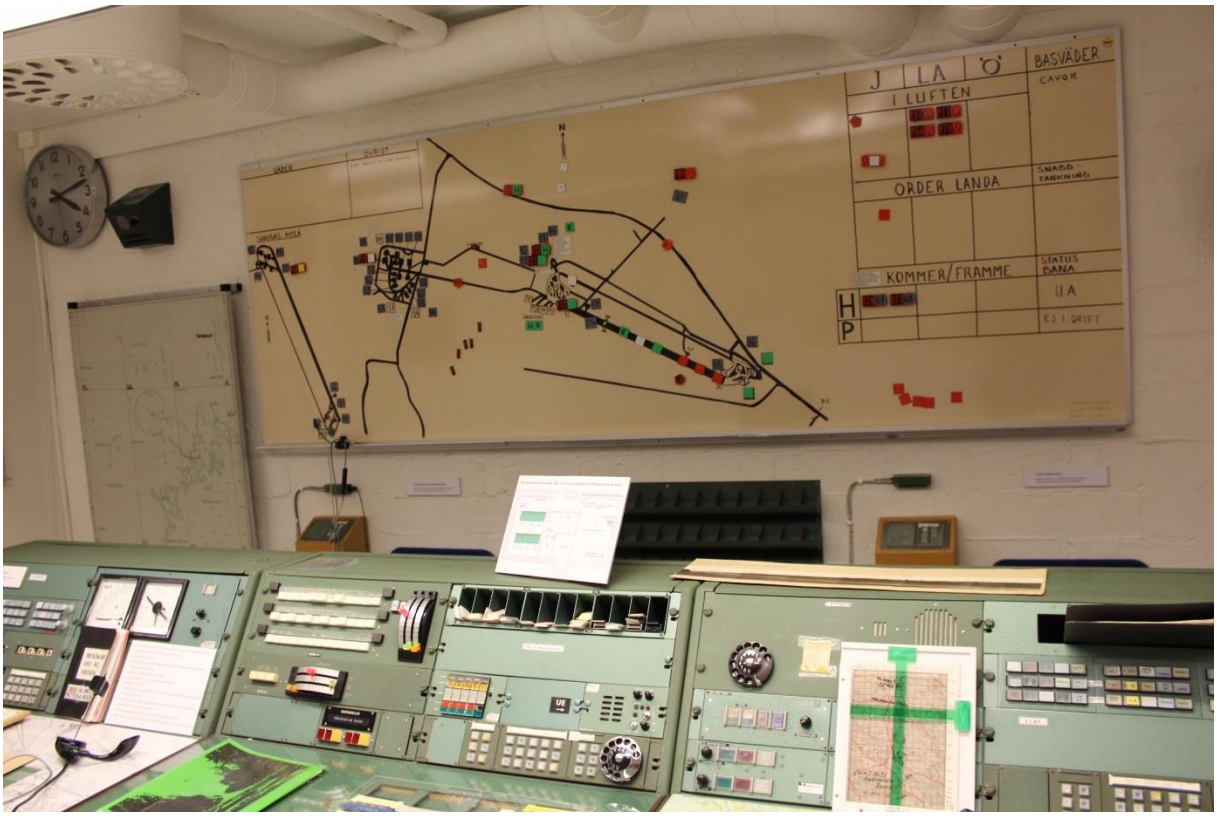
Det här var mina (Sivert Mässing) roligaste år i Flygvapnet. Det var en helt unik verksamhet där förbanden söder ifrån, som knappt hade sett snö innan skulle öva en vecka eller två i ”Norrland” som sörlänningarna säger. Jag har som ”spindeln” i vädertroppen många minnen och anekdoter därifrån. Som när en av de värnpliktiga på snöröjningen körde ut sitt befäls privata bil som stod i snöröjningsgaraget på upptining. Han fick order att ställa bilen en bit ifrån garaget eftersom det var plusgrader den dagen och risk för snöras. Han körde ut bilen och mycket riktigt ställde han den intill husväggen, ställde in snöslungan på upptining och gick därifrån. När han var på betryggande avstånd kom stora snöraset och bilen begravdes helt i snömassorna. Jag har aldrig sett en så platt Audi 100 någon gång tidigare och inte senare heller. Motorhuv, tak och bagagelucka som var i jämnhöjd så bilen var närmast att betrakta som ett platt paket som IKEA beskriver sina omonterade möbler. Här räckte det inte med en IKEA-nyckel för att få någon stil på Audin, utan här behövdes en hel plåtverkstad.

Ett annat minne var när jag fick ett värnpliktigt väderbiträde till vädertroppen som inte kunde något om snö, vinter och kyla. Han hade tre trofasta brevvänner när han kom till oss från ett av de finare kvarteren i Stockholm, det var polisen, socialen och kronofogden. Efter en vinter i ”Norrland” blev han ett bra väderbiträde och hann skaffa sig helt andra brevvänner innan han reste hem till Stockholm igen.

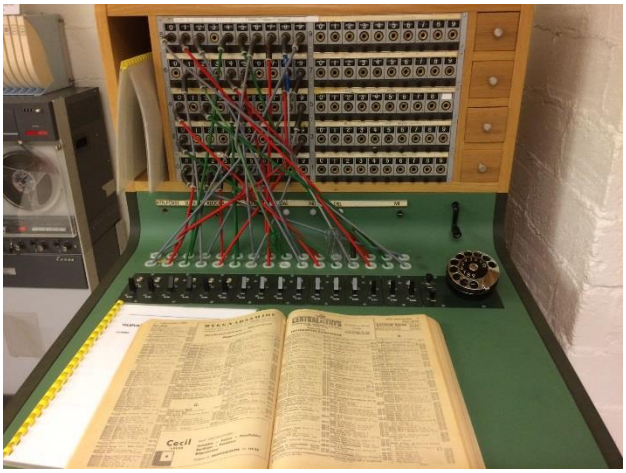
Materieltroppen hade allt och de var populära pojkar oavsett om de var i tjänst eller ej.

Här är några foton från den dagliga tjänsten på Hedenbasen. Nedan är en kamin som man eldade i för att värma upp flygplansmotorerna. Kaminen användes under 1940-talet för att hålla motorerna varma på uppställda flygplan under den kalla årstiden. Över flygplanets motor placerades ett motor-uppvärmningskapell som nertill anslöts runt kaminens topp. Strålningsvärmen från kaminen höll på detta sätt motorn uppvärmd. Kaminen eldades med kubb (korta träbitar).





Vid övningsverksamheten användes en betongbunker som kommandocentral kallad KC. Härifrån leddes all övningsverksamhet. KC finns bevarat på flygmuseet i en utställning i bottenvåningen. De här bilderna är från den utställningen.



Växeln hallå! Hedens KC växel på Flygmuseet.

Under PUB-aftonen 2011-01-21 framkom detta då Christer Ågran, Anders Andersson och jag (Tommy Bolander) pratade minnen. - - - - - - En vinter under mitten på 60-talet då flygbas HEDEN med övningsbataljon utgjorde stommen för flygvapnets vinterutbildning för flygande förband med markpersonal var det STORA problem för dem att hitta till basteles (numera teledrifts) lokal, en teleskophydda. Den syntes bara inte, hur mycket de än letade och trots att de visste att HÄR skall den vara! Detta berodde på att basteleingenjörerna Christer Ågran och framlidne Ulf Jonsson hade skottat upp snö på tre av sidorna till baracken, i höjd med taket. Den enda öppna sidan var entrésidan. Hur maskering såg ut från luften, framgick inte av minneskonversationen på PUB-en. - - - - - - Tommy Bolander.

Det kan tilläggas att teleskåphyddan står bakom Flygmuseet till höger på väg ut till Lundbergshallen.

År 1983 flyttade verksamheten till Vidselbasen eftersom Hedenbasen inte skulle anpassas till bas 90 konceptet med fler banor. Efterhand revs byggnader och till sist avvecklades hela basen. Den här montern är en modell av hur det såg ut på en flygbas fram till man byggde om utvalda baser till bas 90 konceptet och avvecklade övriga flygbaser.

Försvarets vädertjänst

Under Fälttelegrafkårens årliga fälttjänstövning 1923 deltog Flygkompaniet på Malmen med både jakt- och spaningsflyg. Det året lyckades Flygkompaniet få med ett litet flygstabsorgan med uppgift att samordna flygverksamheten där en meteorolog, väderdoktorn Lindholm kallad Lövgrodan för första gången deltog i övningen. Hans verksamhet fick stor betydelse inte bara för flygets del utan för hela fälttjänstövningen.

Två år efter att Flygvapnet bildades insåg man att man behövde en del väderinformation för flygtjänsten, så man gav ut Flygvapenorder nr 22 den 25 april 1928. Den innehöll bland annat följande om synoptiska observationer (väderobservationer). Citat: ”Under tiden 30 april - 31 oktober skola synoptiska observationer utföras klockan 07:30 varje dag utom söndag vid 3:e flygkåren (Malmslätt) och flygskola samt dessutom vid 4:e flygkåren (Östersund) i mån av tillgång till lämplig personal. Observationerna skola snarast intelegraferas till Statens Meteorologiska och Hydrologiska anstalt, förkortat SMHA, (telegramadress Hydrometer). Kostnaderna för dessa telegram gäldas av ovanstående ämbetsverk”. Därmed hade man tillgodosett behovet av vädertjänst.

Flygvapnet drabbades i början av 1940-talet av ett stort antal flyghaverier och många av dessa haverier inträffade i samband med dåligt flygväder. Det tillsattes en utredning om vädertjänsten som skulle bedrivas skyndsamt. Utredningen torde ha varit väl förberedd för redan 10 maj 1943 kunde utredningen lämna sitt betänkande och förslag till den militära vädertjänstens organisation. Flygvapnet tar över och bygger upp den militära vädertjänsten från 1944. År 1945 utbildades 17 meteorologaspiranter på Krigsflygskolan. År 1951 inrättades en väderskola på F 2 Hägernäs som flyttades till F 12 Kalmar 1962. När F 12 lades ned flyttades skolan till F 5 i Ljungbyhed, när F 5 blev nedlagd flyttades skolan till Halmstad. Efter Halmstad har man flyttat bopålarna en gång till, den här gången till Enköping där utbildningen bedrivs i samarbete med universiteten i närområdet. Under slutet på 50-talet och början på 60-talet utbildades ett stort antal värnpliktiga väderbiträden och den utbildningen pågick fram till 2002 då värnplikten avskaffades.

Redan 1942 genomförde man den första väderflygningen då de civila väderassistenterna erhöll flygtraktamente för dessa uppdrag. Från och med 1951 blev meteorologerna kommenderade till flygtjänst som flygande personal och erhöll flygnavigatörsutbildning. Varje morgon gjordes en väderflygning för att spana av det intressantaste vädret inför dagens flygverksamhet.

Det militära flyget behövde mer detaljerade väderuppgifter än SMHI:s mer allmänt hållna väderprognoser. Därför byggde försvaret upp ett eget väderobservationsnät i främst Norrbotten som ett komplement till SMHI:s väderstationer. Ungefär hälften av alla observationsstationer i Norrbotten upprättades med flygvapenanställda observatörer, övriga var SMHI-anställda. Insamlingen av väderobservationerna från stationerna i Norrbotten och Västerbotten inhämtades var tredje timme dygnet runt, året runt från F 21 via telefon. Väderobservationerna sändes sedan på fjärrskrift till SMHI. Meteorologerna som hade flygnavigatörs utbildning gjorde varje morgon en väderflygning som oftast kunde söka av det intressantaste vädret åtminstone i södra halvan av länet. Man hade också tillgång till väderradar så småningom även manuell satellitbildsmottagare. Allt var hantverk, värnpliktiga väderbiträden var väderobservatörer och ritade alla observationer på väderkartor.

Det här är instrumentuppsättningen i väderburarna på väderstationerna. Man mätte aktuell temperatur, luftfuktighet, dagens högsta och nattens lägsta temperatur. Nederbörden mättes två gånger per dygn och under snösäsongen mättes snödjupet varje morgon. Lufttrycket mättes med ett precisionsinstrument, en barometer som bestod av en kvicksilverpelare i ett glasrör där man mätte höjden på pelaren och omsatte det i lufttryck.

F21:s väderpersonal, ”Kallaxmeteorologerna” var mycket engagerade och ambitiösa i ett arbete som på den tiden var mycket hantverk. Fördelen med det lokala eller regionala meteorologjobbet var redan på den tiden att man också fick se utfallet av sitt arbete redan under dagen eller dagen därpå, något som stimulerade till att ständigt förstå både fysiken och utveckla metoder att manuellt beräkna väderutvecklingen.

På 1960-talet började de första numeriska prognosberäkningarna, gjorda med datamaskiner i Stockholm, att nyttjas tillsammans med de manuellt gjorda prognoskartorna på SMHI och på militära vädertjänstens prognoscentral. Kartorna distribuerades via radiofax på långvåg från en långvågssändare i Sala. På kortvågsbanden togs kartor emot från både Tyskland och USA.

Radiofaxen som tog emot kartor både på långvåg och kortvåg. Nu står den på Flygmuseet F 21

Lokala sändningar på radion hade startat där programmet kallades för Norrbottenskvarten. Meteorologerna på F 21 kallades någon gång sent 1959 eller i början av 1960 till ett möte på Luleå stadshotell. Där kom man överens om att meteorologerna skulle leverera en skriven mera detaljerad väderrapport till Norrbottenskvarten, det här var början till ett långt samarbete med radion. Uppdraget åt Norrbottensradion och ett bra ledarskap på F 21 bidrog sannolikt till att vädertjänsten på F 21 fick mycket högt anseende ute på Flygvapnets andra enheter så det var lätt att rekrytera meteorologer till Luleå. Regionalradion och Norrbottenskvarten, ersattes av Radio Norrbotten 1977. Därmed utökades väderrapporterna med sändning både morgon, lunch och kväll. Efterhand blev de flesta livesända direkt från F 21 redan från tidig morgon. När vädret är speciellt intressant för allmänheten har Norrbottensradion ofta gjort speciella satsningar för att sprida väderinformation ut i länet. Ett exempel på en extra satsning på väderprognoser är en påskhelg där det utvecklade sig till en helg där alla blev insnöade med meterdjup snö över nästan hela Norrbotten. Det enda som de påskfirande norrbottningarna kunde göra var att sitta i sina stugor och lyssna på väderprognoserna i Norrbottensradion för att få veta när ovädret skulle bedarra.

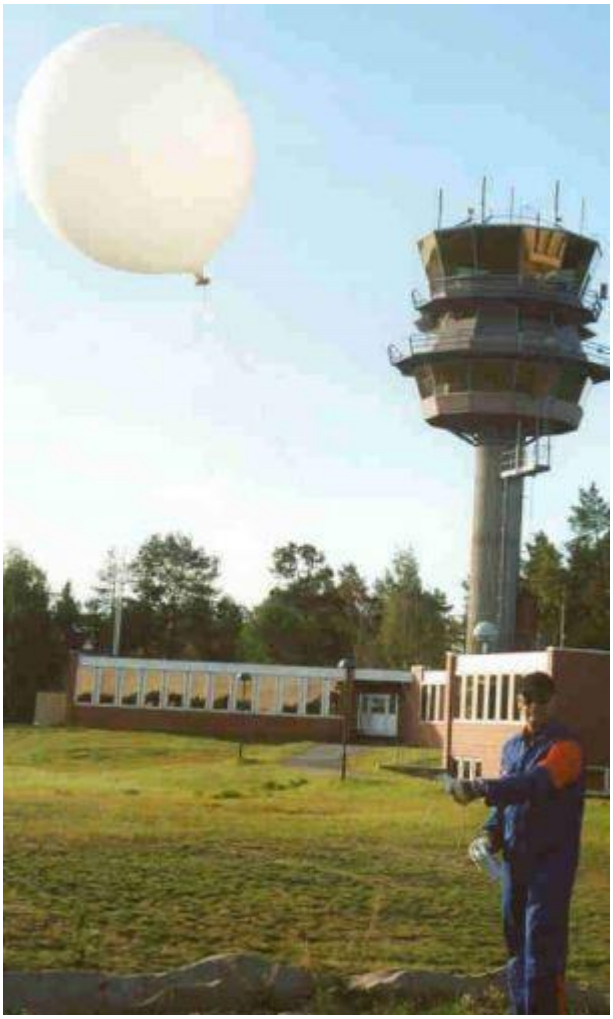
Under flera år betjänades även Västerbottensradion från F 21, Sveriges Television Nordnytt hörde också av sig och ville ha lokala väderprognoser i form av skrift och väderkartor. Nordnytt gick över till att hämta prognoser från SMHI efter ett antal år och i december 2007 upphörde även den rutinmässiga väderservicen från F 21 till Norrbottensradion.

Interiören på bilden ovan är från väderavdelningen i mitten på 70-talet, i det då nybyggda flygledar-tornet. Telefonören är väderavdelningens dåvarande chef Jan-Erik Falk

Väderprognoser gjordes från kusten till fjällen, från midnattssol till polarnatt, förmedlade till norr-bottningarna av F 21 kallaxmeteorologerna mellan 1960 - dec 2007 och Norrbottensradion.

Första radiosondstationen i Luleå (där man sände upp väderballonger) upprättades på Malmudden i mitten på 50-talet, stationen flyttades efter några år över till F 21. Stora vätgasfyllda väderballonger med en radarreflektor och en radiosond skickades upp två gånger per dygn. Mätdata från radiosonden togs emot via radiosignaler i en mottagare som registrerade temperaturer, luftfuktighet och lufttryck från marken upp till 25 - 30 km höjd. Höjdvindarna mättes med en radar som låstes på ekot från

radarreflektorn. Mätdata från väderballongerna analyserades först innan de sänds iväg ut i världen med fjärrskrift, fram till dess att datasystemen tog över förmedlingen ut i omvärlden. Idag används ett automatiskt ballongsläpp som man laddar med 18 radiosonder och ballonger där ballongerna fylls med vätgas, radiosonden aktiveras automatiskt och sänds upp på fasta förinställda tider.

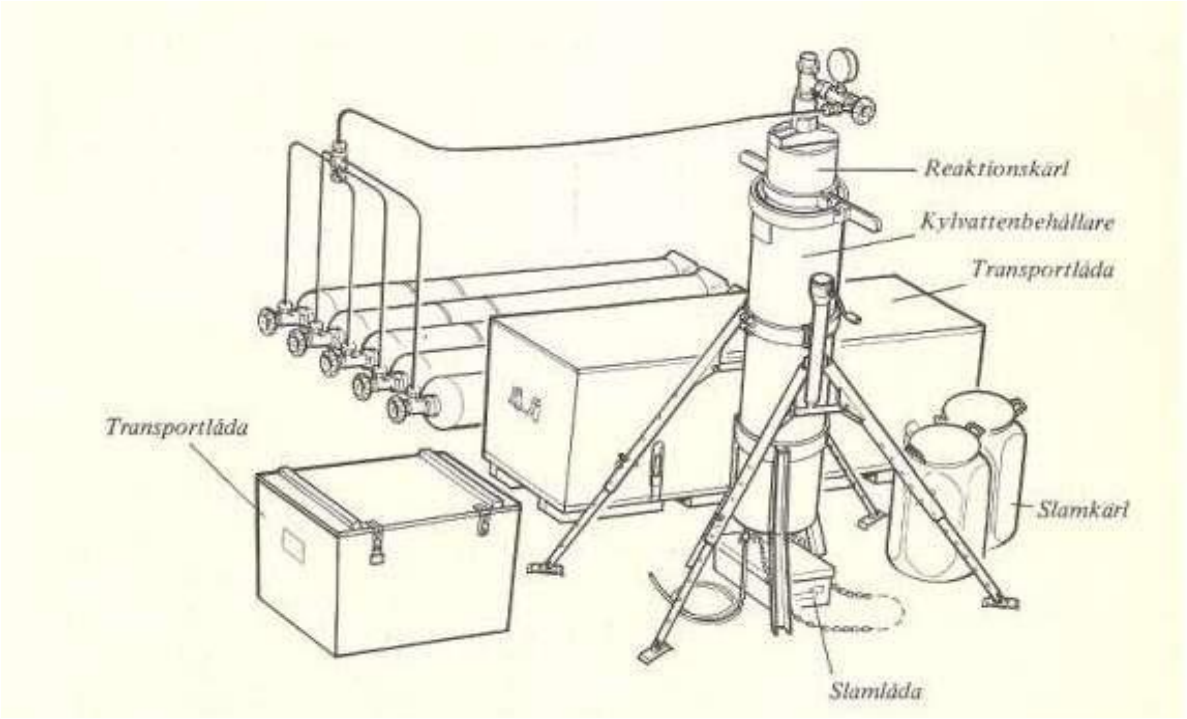


Så här gick det till att göra ett manuellt ballongsläpp av en väderballong. Bilden är tagen någon gång under 80-talet. På bilden används en radiosond som gav koordinater för vindmätning utöver temperatur, luftfuktighet och lufttryck, så här används inte en radarreflektor under ballongen för att mäta höjdvindarna.

Det köptes in en vätgasgenerator under 60-talet som skulle användas för framställning av vätgas för att sända upp väderballonger. Under ballongen fram till mitten på 80- talet när en ny generation radiosonder kom satt en radarreflektor så man kunde följa den med radar och räkna ut höjdvindarna på det sättet. Under radarreflektorn hängde en radiosond som sände ner signaler med information om temperatur, relativ fuktighet och lufttryck. Planen var att den skulle användas för framställning av vätgas i händelse av krig, men den användes även vid krigsförbandsövningar och i utbildningssyfte både på F 21 och på krigsbaserna.

Vätgas bildar med luft en starkt explosiv blandning som är mycket lättantänd så det var inte ofarligt att koka vätgas. Sett med dagens ögon var det snarare en rent livsfarlig verksamhet man höll på med. Vid framställningsprocessen användes natriumhydroxid tillsatt med vatten och aluminiumgranulat. Natriumhydroxidlösningen och aluminiumgranulatet reagerar med varandra och bildar vätgas.

Vätgasgeneratorn består av ett reaktionskärl som är omgivet av en kylvattenbehållare, inuti finns separata behållare för natriumlut och aluminiumgranulat. Under reaktionen alstrades mycket värme så kylvattnet började koka och användes vid rengöring av vätgasgeneratorns delar innan den packades ner i förvaringslådorna igen. Generatorn står i ett höj- och sänkbart stativ så den kan ställas upp på ojämn mark och kan lutas i stativet när reaktionen skall sättas igång.



Principskiss över vätgasgeneratorn med tillbehör. Vätgasgeneratorn finns i Flygmuseets förråd.

Flygförvaltningen för prov och försök anskaffade en satellitmottagare för mottagning av bilder från vädersatelliter 1966. Antennen var en så kallad Helixantenn som monterades på en flygelbyggnad till Tre Vapen i Stockholm. Mottagaranläggningen som då var den enda kompletta i Sverige är av fabrikat Rodhe & Scheartz med automatisk bildmottagare av fabrikat Hell. På 80-talet ersattes bildmottagaren av en laserfax som hade bättre bildkvalitet.

När Flygstaben i slutet av 1960-talet bytte till ny utrustning fick F 21 överta den gamla. Antennen placerades på taket på byggnad 1 (gamla kanslihuset) där väderavdelningen var inhyst och övrig utrustning placerades på väderavdelningen. Personalen på Kallax väder började även ta in den frekvens som ryska Meteor 21 sände på. Svårigheten var dock att klara ut när satelliten sände, för ryssarna stängde och startade sändningarna lite olika. Ett annat problem var att förutspå var och när satelliten dök upp, omloppstider och satellitbanor m.m. Det lyckades man med tillsammans med teknisk personal som modifierade mottagarutrustningen. Kallax väder var den första vädertjänsten i Sverige som lyckades hämta ner ryska satellitbilden där den första bilden togs emot 21 juli 1976. Efter ett tidningsreportage om mottagningen av ryska satellitbilder ändrades frekvensen på satellit-sändningarna. Efter en del letande hittades den nya frekvensen, men det blev inga fler tidnings-reportage om satellitmottagaren.

År 1970 inrättades regionala vädercentraler där den nordligaste Regionala Vädercentralen Nord sattes upp på F 21. Väder 80-systemet (första datorsystemet i försvarets vädertjänst) beställdes 1982, men det kunde inte tas i drift förrän 1988 tre år efter den ursprungliga tidsplanen. Under 80- och 90-talet skedde en betydande utveckling av datorsystem och mätinstrument så Väder 80 blev fort omodernt och ersattes av nyare teknik. Med hjälp av utvecklingen av datorer och datorprogram har det öppnats möjligheter för utveckling av automatiska väderstationer, automatiska

ballongsläpp av väderballonger och utvecklingen av vädersatelliter. Internet har medfört möjligheten till ett snabbt förmedlingssystem av väderkartor och annan information i globala datornät både öppna för allmänheten och slutna nät mellan olika prognoscenter i Europa och övriga världen. De globala datorberäknade väderprognoserna gör att man kan ha självbetjäning eller få sitt behov av information från hela världen. Trots den gigantiska tekniska utvecklingen är det ändå ovärderligt att ha kunskap om vad man söker för att hitta rätt russin i kakan.

Bild på satellitmottagaren och laserfaxen i vädermontern på Flygmuseet F 21

Gruppbild från Väderskolan på F 12 ii Kalmar tagen hösten 1969

Foton på en del av den övriga vädermaterielen i vädermontern på Flygmuseet F 21.

Foton ur Flygmuseets fotoarkiv från sommaren 1960 på Avd 2 F 21 (Väderavdelningen).

Här läser väderbiträdet av molnhöjden i en molnhöjdsmätare som smattrade som en K-pistsalva när man tryckte på sändarknappen.

Vid varje väderobservation läste väderbiträdet av temperaturen och luftfuktigheten. Klockan 07 och klockan 19 läste man av max- och min-termometrarna och fick fram dagens högsta temperatur och nattens lägsta temperatur.

Klockan 07 och klockan 19 mätte man nederbörden genom att hälla vattnet från uppsamlingskärlet i ett märglas som var graderat i tiondels millimetrar. En liknande nederbördsmätare finns vid Flygmuseet F 21.

Lufttrycket lästes av på en Barometer som bestod av ett kärl med kvicksilver och ett glasrör som kvicksilvret pressades upp i av luften. Vid högtryck lång pelare vid lågtryck låg pelare. För att göra en väldigt enkel beskrivning av instrumentet.

Här plottar en av väderavdelningens väderassistenter en väderkarta. Ett hantverk som dagens meteorologer bara har hört talas om eftersom allt nu maskinplottas.

Meteorolog Rune Rosander har vädergenomgång för ”Lillkalle” och Åke Flodin från spaningsdivisionen. Lägg märke till ryggsäcksfallskärmarna som man använde i S 29C Tunnan.

Två flygpionjärer som har satt avtryck i historien

Två flygpionjärer som har betytt mycket för det militära flygets utveckling och svensk flygplans-tillverkning är Gösta von Porat och Ernst Fogman.

Gösta von Porat föddes den 24 augusti 1886 i Norra Sandsjö i Jönköpings län. År 1906 blev Gösta von Porat officer vid Fortifikationen. Han genomgick 1912 Nieuports flygskola i Pau, Frankrike och tilldelades efter certifikatproven svenskt aviatördiplom nr 7 utfärdat av S.A.S. (Svenska Aeronautiska Sällskapet). I oktober 1946, 60 år gammal kunde Gösta von Porat gå i pension efter 34 år i aktiv flygtjänst. Han kunde räkna sig som en av Sveriges flygpionjärer inte bara inom det militära flyget utan även inom den allmänna luftfarten.

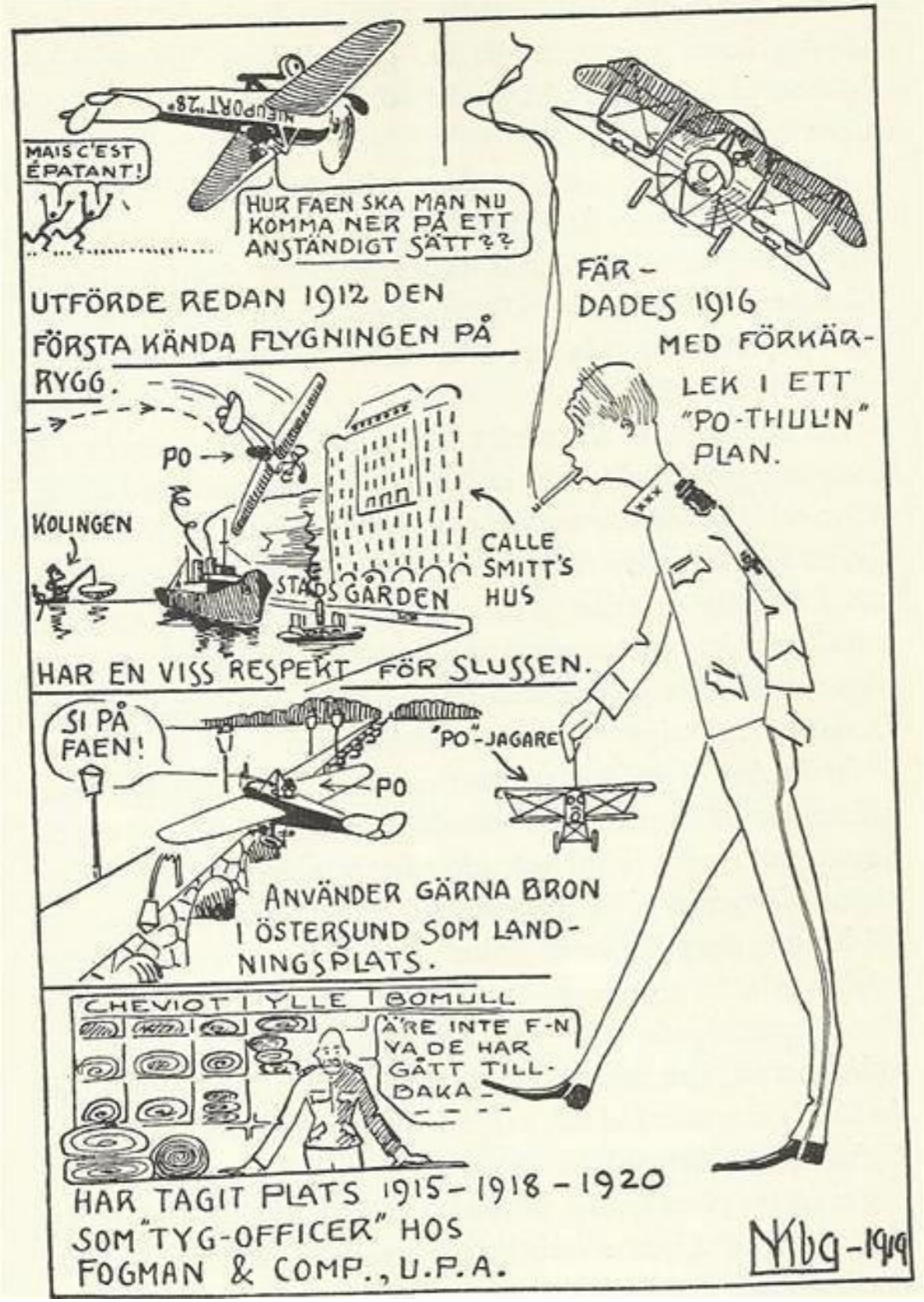
Ernst Fogman föddes den 31 december 1880 i Stockholm. Fogman blev underlöjtnant 1901, han var chef för Arméns flygkompani på Malmen 1917 – 1920. Mellan åren 1926 – 1936 var han chef för Flygstyrelsens FS byrå. Åren 1936 – 1943 var han chef för Flygförvaltningens FF byggnadsavdelning. Fogman är en av de personer som var med och bildade det svenska luftförsvaret då han på eget bevåg la beslag på två Phönix-plan, vilka bildade stommen i Arméns flygkompani på Malmen.

Porat tjänstgjorde på Kungl. Fälttelegrafkårens flygavdelning, Fälttelegrafkåren var en del av Kungl. Västgöta Regemente som var baserat på Axevalla hed. År 1912 genomfördes den första spanings-flygningen på fältövningarna 1-2 oktober i typiskt höstväder med trasiga moln och snöridåer. Väl inne i spaningsområdet gick det inte att se mycket av marken utan bara grå molntussar, när det dök upp en öppning i allt det gråa slank han ner för landning. Men det var inte ett vanligt fält han hade sett utan en potatisåker han valt som landningsplats. Han landade tvärs över fårorna, hoppade över en mur och slog runt så planet hamnade på rygg, men både piloten och flygspanaren var oskadda. Även om planet var reparerbart så var det den enda spaningsflygningen på den fältövningen, men det kom fler fältövningar och spaningsflygningar efter att planet hade reparerats.

År 1913 flyttade Kungl. Fälttelegrafkårens flygavdelning till Malmslätt utanför Linköping, kanske beroende på att Gösta von Porats blivande hustru gick på hushållsskola i Linköping. I samband med Thulinfabrikens likvidation 1919, anskaffade arméflygets förste chef, Ernst Fogman, ett antal Thulin A-motorer till ett mycket förmånligt pris. Under sin vistelse i Paris 1919 genomgick Porat en kurs i högre flygteknik där han funderade kring lämplig användning av motorerna. Eftersom motorstyrkan var på blygsamma 90 hk var ett mindre ensitsigt övningsplan ett alternativ som föreföll lämpligast. Det skulle utgöra ett värdefullt komplement till det tvåsitsiga skolflygplanet av Albatrostyp, som även var försett med dubbelkommando. Flygingenjören Henry Kjellson vid Flygkompaniets Verkstäder på Malmen slutförde von Porats skisser och tankar och omvandlade dessa i en ensitsig dubbeldäckad konstruktion som kallades för Tummeliten. Planet började sedan kallas för Tummelisa. Porat gjorde första provflygningen med Tummelisa den 28 juni 1920.

År 1920 utsågs Porat till chef för Flygkompaniet på Malmen när dåvarande chefen Fogman förflyttades till Fälttelegrafkårens stab i Stockholm. Flygkompaniet hade börjat att konstruerade och tillverkade egna flygplan under Fogmans ledning utöver de man köpte in till flygkompaniet och flygskolan. Flygkompaniet tillverkade flera flygplansmodeller under 20-talet bland annat Albatross och Tummelisa som flög så sent som på flygdagen i september 1962 på Malmslätt. Tillverkningen började i liten skala redan 1917 och växte med ökande tillgång på motorer och materiel under 1920-talet. Under den årliga fälttjänstövningen 1923 deltog Flygkompaniet på Malmen med både jakt- och spaningsflyg. Då lyckades Flygkompaniet få med ett litet flygstabsorgan med uppgift att samordna flygverksamheten. Det året deltog en meteorolog, väderdoktorn Lindholm kallad Lövgrodan för första gången i övningen. Hans verksamhet fick stor betydelse inte bara för flygets del utan för hela fälttjänstövningen.

Karikatyrer har nog alltid funnits. Så här såg omgivningen på Gösta von Porat.



Gösta von Porat gjorde en äventyrlig flygning med nödlandning på Västgötaslätten. När han stod och tittade på de skavanker flygplanet fått under den vådliga landningen hörde han två män filosofera över flygets faror. Diskussionen avslutades med att en av männen konstaterade: ”Om vår Herre hade menat att människan skulle flyga, hade han väl gett henne vingar.”

År 1934 blev Gösta von Porat förflyttad och ny chef för 3. Flygkåren på Malmen efter majoren Axel Gyllenkrok, som skulle återbördas till Infanteriet som hade varit hans hemvist innan utflykten till flyget på Malmen. Jaktdivisionen som fanns på Malmen tidigare skulle flytta till F 1 Västerås som höll på att byggas upp, kvar på Malmen fanns en spaningsdivision med Fokker S 6-plan och flygspanarskolan. 3. Flygkåren på Malmen drog mål vid Karlsborg (som blev F 6) där luftvärnets artilleri var förlagt. Det var en trist nödvändighet att hela sommaren bogsera mål fram och tillbaka för luftvärnet. Ofta provade Bofors nya pjäskonstruktioner på Karlsborg för att visa upp för utländska militärkommissioner.

En verksamhet som förekommer än idag och ibland drar Svensk Flygtjänst mål på Tåme skjutfält, eller uppe på Bodens södra skjutfält och Vidselbasen för att visa upp sina skapelser för tänkbara kunder.

Svenska järnvägsverkstäder i Linköping som tidigare hade licenstillverkat utländska flygplan ombildades efterhand till det nya Svenska Aeroplan AB (SAAB) och fick i stort sett monopol på tillverkning av flygplan. Flygmotortillverkningen hade man också i det närmaste monopol på tillsammans med NOHAB i Trollhättan, som hade erfarenhet av maskin- och flygmotortillverkning sedan tidigare.

Tummelisa: Foto med okänt ursprung

Åter till 1939. Andra världskriget bröt ut när tyskarna gick in i Polen 1939. "Finlands sak är vår", spred sig i Sverige inför Vinterkriget 1939 och Flygvapnet satte upp Frivilliga Flygflottiljen F 19, den svenska frivilliga Flygflottiljen i norra Finland under vinterkriget 1939 - 1940. F 21 är utsett av chefen för Flygvapnet från 1993 som traditionsbevarare av F 19. Från 2009 blev Flygmuseet fristående från F 21

och medlem i SMHA (Sveriges Militärhistoriska Arv), Flygmuseet fick samtidigt uppdraget som enda museum i Sverige att traditionsbevara F 19 med en specialutställning om Finska vinterkriget.

Måndagen den 14 januari 1940 kom tre sovjetiska bombplan i dåligt väder (täta snöbyar) in över Norrbotten. De gjorde en sväng upp mot Boden innan de vände söderut igen mot Luleå (se kartan). De fällde sina bomber över Kallaxön. Turligt nog kom ingen person till skada även om det uppstod materiella skador. Efter bombfällningen vände flygplanen österut, men tvingades nödlanda i Finland på grund av bränslebrist. Besättningarna tillfångatogs som krigsfångar och flygplanen togs i beslag, en besättningsmedlem lyckades fly och tog sig tillbaka till Ryssland. Resterna av en brandbomb och en skärva från en sprängbomb och några foton från den räden finns på Flygmuseet. Orsaken till anfallet blev aldrig riktigt klarlagt, men man kan spekulera över om det var en hämndaktion för att svenskt flyg från frivilligflottiljen F 19 i Finland två dagar tidigare anfallit ryska styrkor vid Sallafronten. De svenska flygplanen som deltog i luftstriden vid Sallafronten hade ombaserats från Boden några dagar tidigare. Man kan tänka sig att den här räden in i Sverige var en vedergällning och en varning till Sverige för inblandningen i finska vinterkriget, även om det inte var officiellt uttalat från sovjetiskt håll.

Flygrutten på kartan ovan pekar på att ryssarnas mål kan ha varit flygfältsbygget på Kallaxheden. Flygfältet började byggas 1939 och stod klart 1940. Första flygplanet som landade på fältet (utan tillstånd) var ett ambulansplan stationerat i Boden, även den händelsen finns dokumenterad i epokrummet på Flygmuseet där det finns delar från bomberna i utställningen för 1940-talet.

Bilden nedan är från ryssarnas bombfällning vid Kallaxön 14 januari 1940 och visar ett av de större hålet från bombdetonationerna.

En bild från bombfällningen vid Kallaxön:-ett av de största bombfällningshålen.

Onsdagen den 21 februari 1940 var det dags igen då sju sovjetiska plan bombade Pajala (av misstag?). Det var en kristallklar, kall och solig vårvinterdag i Pajala under en utrikespolitiskt spännande tid med kriget inpå knutarna. Finska vinterkriget hade pågått nästan tre månader och många undrade hur länge de finska trupperna skulle orka stå emot de mycket starkare sovjetiska trupperna. Förmiddags-nyheterna hade just avslutats på radion när en servitris på Hotell Pajala upptäckte att några flygplan flög över Kengis. Personalen på hotellet trodde först att det var svenskt flyg som ville hävda gränsen mot Finland. Efter en liten stund såg de sju flygplan på väg i riktning mot Pajala, men var det svenska flygplan som var på väg mot Pajala? Eller var det kanske fientligt flyg de såg? De förstod att en sådan här vacker och solig dag var det i det närmaste omöjligt att navigera fel. De såg att flygplanen som flög i formation började vicka till och att någonting glimmade till just som det lämnade flygplanen. Initialt kände de en stor oro när den första smällen kom och ett jordmoln steg upp ungefär 150 meter från hotellet. Smällarna följde tätt efter varandra och inom kort var allt över och tyst igen. Sergeant Moberg som var en av militärerna som befann sig i Pajala sände ett telegram till kårstaben i Sunderbyn som löd: ”En bombeskader på sju plan har nu bombaderat Pajala. Omkring fem eller sex bomber mestadels i norra delen av byn. Svar väntas. Hur skall förfaras? Vi har inga vapen här. Serg Moberg.”

Många av bomberna slog ner nära Pajala kyrka som inte skadades bortsett från fönster som krossades av tryckvågen, gravstenar föll omkull och en del stenar slungades ut på en äng. Ett mindre sågverk vid kyrkan blev förstört och två personer skadades lindrigt under bombningarna. På Ture Laurins gård brann det i ett uthus bestående av lada, bastu och lider. Ur ladugården vällde tjock gulgrå rök ut, en

man kom springande ut ur boningshuset och ropade ”rädda korna”. Tillskyndande människor lyckades rädda djurbesättningen bestående av två kor och en kalv. Ett hus tillhörande tummaren Sven Vesterberg blev övertänt och endast en del av bohaget gick att rädda. Pastor Emil Andersson hade dittills varit en övertygad pacifist, men nu anmälde han sig omedelbart till hemvärnet, tog ut sitt gevär och inledde övningsskjutningar från sitt köksfönster mot en holme i Torne älv. Ryktet om bomberna över Pajala spreds som en löpeld över landet. Enligt uppgifter kastade sig pressfolk från Torneå i sina bilar för att vara först på plats och rapportera.

Totalt hade 48 sprängbomber fällts i södra delen av byn, invid kyrkan och söder därom, samt ett 100-tal brandbomber i norra delen av byn. Tidningsrubrikerna talade om underverket att inga människor skadades i Pajala. Först dementerade den ryska telegrambyrån Tass hela historien som en illvillig lögn, påhittad av en engelsk telegrambyrå. Men den 6 mars erkände Sovjetunionen att bomberna den 21 februari över Pajala fällts av sovjetiska flygplan sedan de flugit vilse. De Sovjetiska bombplanen hade navigerat fel i det soliga och vackra vädret. Det var inte första gången de navigerade fel och kom in i Sverige och det skulle visa sig att det inte var sista gången heller. Faktum är att de är lika dåliga på att navigera idag som de var på 1940-talet.

Det var inte bara Sovjetunionen som hade blickarna riktade mot neutrala Sverige under andra världskriget. Winston Churchill irriterade sig över att Sverige levererade järnmalm till Tyskland, så han tänkte bomba hamnen i Luleå under maj – juni 1940. Bombräden skulle genomföras med Swodfishplan placerade på tre hangarfartyg. Våren 1940 hade andra världskriget pågått sedan september 1939 efter att tyskarna hade erövrat Polen.

I London ansåg man att Tyskland var starkt beroende av järnmalm från Sverige för att föra kriget och att det var viktigt att stoppa malmtransporterna från hamnarna i Narvik, Luleå och Oxelösund. Winston Churchill tillträdde som marinminister vid krigsutbrottet 1939 och han var mycket pådrivande i en plan som syftade till att bomba Luleå hamn och minera farleden in till Luleå. Det fanns två falanger i kabinettet, premiärminister Camberlain förespråkade en mer defensiv linje medan Churchill var inriktad på en aktiv offensiv krigföring. Militärledningen ansåg att den mest lämpliga metoden var sabotage, men om det inte skulle fungera så skulle en militär aktion övervägas.

Operation Paul planerades. Den 2 mars 1940 begärde Storbritannien och Frankrike att få sända hjälptrupper till Finland på järnväg från Narvik över Kiruna till Finland. De svenska och norska regeringarna avslog den framställan och nu vet vi att målet inte var att hjälpa finnarna utan att eliminera malmtransporterna från Kiruna. I april 1940 hittade säkerhetspolisen 150 kg sprängämnen hos en brittiskägd firma som var avsett att användas i Oxelösunds hamn för att stoppa malmexporten därifrån. Den 8 april lade britterna ut minor längs den norska kusten för att stoppa malmtransporterna från Narvik. Detaljerade krigsplaner mot Luleå hamn utarbetades där hangarfartyg med Swodfishplan bärande på bomber och torpeder skulle ingå. Den 14 maj gav Churchill instruktioner om att operation Paul skulle genomföras inom tre veckor. Men fyra dagar senare meddelade marinen att detaljplanen inte var färdig på grund att mängder av ändringar måste göras på begäran av bland annat flyg-ministeriet.

Den 24 maj skriver premiärminister Churchill till sin representant i militärledningen att det är viktigt att största antal minor läggs ut i Luleå hamn innan Narvik utryms. ”Gör en plan för minläggning med flyg från hangarfartyg.” Det är ingen tvekan om att Churchill engagerade sig djupt i projektet och hetsade på att det skulle genomföras. Samma dag överlämnades en färdig plan till krigskabinettet för godkännande. Men det uppkom ett problem för genomförande av Operation Paul. Tyskland startade ett segerrikt blixtkrig mot Belgien och Frankrike och nu stod de segerrika tyska styrkorna vid engelska kanalen.

Den 9 juni på kvällen möttes marinledningen och premiärminister Churchill. Man diskuterade att som var brukligt att förvarna om minläggningen. Men Churchill var bestämd i den frågan om att ingen förvarning skulle ges utan minläggningen skulle följas av torpedangrepp mot malmfartygen. Om det resulterade i sänkning av neutrala skepp skulle de uttrycka sin beklagan på lämpligt sätt. Operation Paul var nu förankrad och attacken på Luleå hamn i neutrala Sverige var nära förestående.

Britterna stod nu ensamma och Churchill var arg och skrev efter ännu ett möte på natten att ”vi har hanterat detta dåligt och operationen är försenad i onödan. Det bästa tillfällena är förlorade. Jag är mycket besviken över att inte marinledningen tog tag i denna synnerligen viktiga operation och försökte utföra den tidigare. Jag förstod av chefen för flottan att den skall utföras genast. Hur blir det med det? Ju tidigare desto bättre.”

När Churchill vaknade nästa dag var Luleå räddat från angrepp av orsaker från annat håll. Franska regeringen hade gett upp kriget mot tyskarna, vid Medelhavet hade Italien förklarat Frankrike och Storbritannien krig. Tyskland hade erövrat franska järnmalmsgruvor och var inte i så stort behov av järnmalm från Sverige så Operation Paul ställdes in. Luleå hade en stor portion tur som klarade sig för angrepp på hamnen och farleden.

Fairey Swordfish är ett dubbeldäckat torpedflygplan. Det användes under andra världskriget men räknades redan 1939 som ett föråldrat och långsamt plan. Det togs trots det inte ur bruk förrän 1945. Bilden och bildtext är hämtad från wikipedia.

Kvällen och natten 22 – 23 februari 1944 bombades flera platser i östra Sverige av sovjetiskt flyg. Bomber fälldes bland annat på Blidö, vid Järla och vid Eriksdal i södra Stockholm och kring Strängnäs. Samma natt genomförde det Sovjetiska strategiska bombflyget en större räd mot Åbo och Mariehamn. I Eriksdalslunden nära Skanstull fälldes fyra bomber som skadade ett pumphus från gamla Årstaverket. Ingen person dog, men en kvinna blev skadad av glassplitter och en man kastades omkull av tryckvågen och bröt axeln. Av den nyuppförda Eriksdalsteatern blev det bara en grop, träd knäcktes och fönsterrutor i närheten splittrades. Många familjer fick utrymma sina hem. Pumphuset återuppbyggdes och flyttades senare till Hammarbyslussen när nya Eriksdalsbadet byggdes. Idag kallas byggnaden för ”Ryska smällen”. Om incidenten skedde av misstag eller som provokation och varning råder det delade meningar om.

Foto från Eriksdalsgatan – Vetegatan efter bombningarna. Foto: Lennart af Petersen bildnummer SSM-F034057.

Åter till Tornedalen. Holiday Village som ägde hotell och camping i Övertorneå planerade en upprustning och hade därför påbörjat försäljning av en del av stugorna. Det var vid elvatiden på söndagen den 1 oktober 2010 när Matti Peteri skulle jämna till marken efter att en av campingens

stugor lyfts bort som han gjorde ett fynd av spränggranater. Ägaren skickade bilder på pjäserna till vakthavande befäl vid I 19/A. Efter att en ammunitionsröjare tittat på bilderna konstaterades att det troligen var spränggranater daterade någon gång från andra världskriget och framåt. Pjäserna var dock ofarliga då de saknade tändeld och hade förmodligen använts i övningssyfte. Det var tyska bomber som landat där, som hade varit felriktad artillerield. De här granaterna var inte den enda beskjutningen som Övertorneå drabbades av under andra världskriget. Att Övertorneå dessutom hade blivit bombat av sovjetiskt flyg var inte allmänt känt, eller snarare glömt fram till 2015.

Bomberna över Övertorneå har inte varit kända tidigare i historieskrivningen som nu har fått skrivas om efter författaren och militärhistorikern Lars Gyllenhaals fynd. NSD bekräftade den 14 februari 1944 att även en blindgångare med rysk text på hittades. Vid samma tidpunkt utförde Sovjet också flygbombningar av finska Lappland och totalt kom ett 20-tal bomber in på den svenska sidan. Men trots det föll händelsen i glömska, enbart den tidigare bombningen av Kallaxön och Pajala kom med i historieskrivningen. Men nu har en ändring av det skett genom den nya undersökningen där ett fynd av bombskärvor har påträffats. Det var våren 2015 som Lars Gyllenhaal fick en karta sänd till sig av en man som var i färd med att rensa i sitt hem, kartan visade var sovjetiska bomber hade fallit. Lars Gyllenhaal begav sig dit tillsammans med en vän för att kontrollera sanningshalten i kartorna. Några stenkast söder om ICA i Övertorneå är det sumpmark och där gjordes fyndet. Där finns en tydlig rund nedsänkning i marken och när de grävde där hittade de splitter. Fotot nedan är på en skärva som Lars Gyllenhaal har skänkt till Flygmuseet F 21 tillsammans med kartan som är upprinnelsen till de här efterforskningarna.

Vid bombräden krossades mängder av fönsterrutor, hus skadades och Övertorneå blev avskuret från omvärlden då en gatlykta föll över vägen. En sex månader gammal baby höll på att bli dödad när en bomb kom in i samhället. Den landade i en snöhög tio meter från ett hus. Snön dämpade bomb-brisaden men huset blev ordentligt omskakat och babyn som låg och sov vid ett av fönstren hade kunnat dödas eller minst blivit skadad, om fönstersplittret fallit över babyn, men som tur var stoppades

splittret av en rullgardin i fönstret. Lars Gyllenhaal berättade i NSD den 20 november 2015 om bomberna.

Händelsen med babyn var också en nyhet för historikerna. Det framkom vid en föreläsning som Lars Gyllenhaal höll vid Tornedalens forskningscentrum i Övertorneå hos föreningen Norden. Då kom det fram en kvinna och berättade om babyn, hon var själv i samma rum som babyn när bomben föll.

Det här ger ny kunskap om Tornedalens historia, säger Lars Gyllenhaal som fortsätter arbetet med att nysta i historien.

Ett foto från epokrummet på Flygmuseet med Sivert Mässing vid utställningen av museets bombsplitter från de sovjetiska bombningarna på Kallaxön, i Pajala och Övertorneå. Foto: Lars Gyllenhaal.

När Gösta von Porat fyllde 55 år 1941 gick han i pension som flottiljchef för F 3, men kort därefter blev han inkallad till tjänstgöring på Flygstaben i Stockholm. När det blev chefsbyte på Flygstaben 1942 fick Porat en förfrågan om han ville återinträda i tjänst och bli chef för Kungl. Norrbottens Flygbaskår F 21. Eter samråd med familjen tackade han ja till anbudet. F 21 bestod på den tiden mest av baracker som skulle färdigställas så fort man hann. Personalbostäderna på Oscarsvarv färdigställdes och personalen kunde flytta in där.

Från olika håll i Norrland gjorde man under andra världskriget framställningar till regeringen om att minst en Flygflottilj skulle förläggas till Övre Norrland. Första juli 1941 upprättades Norrbottens Flygbaskår F 21, det skulle vara en basorganisation för olika förband från södra Sverige som tillfälligt omgrupperade till övre Norrland. Flygbaskåren F 21 utrustades med några lätta sambandsflygplan S 9 samt en flygambulans. Den första maj 1949 fick F 21 sin första division som organiserades som

1:a spaningsdivision, med anropssignal Urban Röd. Detta i samband med att Östgöta Flygflottilj F 3 1948 omorganiserades från spaningsflottilj till jaktflottilj. Flygplanen som tillfördes F 21 under våren 1949 var S 14, S 18A som var modifierade B 18 och S 26 Mustang vilka var ombyggda J 26 Mustang försedda med spaningskamera. I samband med att en jaktdivision J 32B Lansen ombaserades 1961 från F 12 Kalmar till F 21 beslöts att Flygbaskåren F 21 skulle ombildas till Kungliga Norrbottens Flygflottilj F 21 från den 1 juli 1963.

Samtidigt blev Porat chef för Övre Norrlands flygbasområde, vilket omfattade ungefär en tredjedel av Sverige. Som chef för flygbasområdet var Porat bland annat ansvarig för att flygfälten i Övre Norrland var användbara för de därifrån opererande flygstyrkorna, som särskilt under 1944 förstärktes för att ingripa mot tyska och ryska gränskränkningar. Mellan åren 1939 – 1945 nödlandade 20 militära flygplan i Norrbottens län, de flesta (13 st.) kom från Tyskland, övriga flygplan var brittiska och finska. Eftersom Sverige inte var indraget i andra världskriget så sökte man sig till Sverige om man hade blivit beskjutna eller fick andra problem under uppdraget. Samtliga händelser finns dokumenterade i en egen monter på Flygmuseet.

I oktober 1946, 60 år gammal kunde Gösta von Porat gå i pension igen efter 34 år i aktiv flygtjänst. Han gjorde sin sista flygning i Flygvapnet och lämnade in sina persedlar. Han kunde räkna sig som en av Sveriges flygpionjärer inte bara inom det militära flyget utan även inom den allmänna luftfarten, genom sitt arbete i olika kommissioner och på internationella kongresser.

Gösta von Porat och Bernt Balchen

Operation Balchen

Bernt Balchen föddes i oktober 1899 i Tveid och gick i skola i Kristiansund. Först gick han på en lantbruksskola i Sverige men i samband med värnplikten sökte han in till Kristiansunds artilleriskola. 1919 sökte han in till flygskolan i Horten där han sedermera ingick i Mannerheims vita styrkor som kämpade mot de röda i Finland. 1941 letades han upp av det amerikanska flygvapnet och fick uppdraget att bygga amerikanska flygbaser på Grönland.

När den uppgiften var klar 1943 fick Balchen åter möjlighet att hjälpa sitt hemland där han byggde upp operation Sonnie, som etablerade Norskt kurirflyg till England från Bromma med Torslanda som reservfält. Den amerikanska transportflygorganisationen genomförde en omfattande kurirverksamhet mellan Bromma och England med militära transportflygplan, som delvis var ommålade med grå undersida och försedda med fiktiva civila beteckningar med ett fiktivt civilt flygbolag som täckmantel. Man lånade reservdelar av ett intet ont anande Lufthansa vid något enstaka tillfälle när man inte hade reservdelar till flygplanen på Bromma. När flygstyrkan var som störst 1945 hade man tillgång till 32 flygplan.

Hösten 1944 steg ett orosmoln upp på Flygbaskåren F 21 då Kallax skulle bli centrum för i Sverige utbildade norska polistrupper för fortsatt färd norrut. På kvällen 29 december blev furir Lars Inge Engström uppringd i hemmet i Boden och varskoddes om att det följande dag skulle anlända utländska transportflygplan till Kallax. Väl tillbaka på F 21 märkte han att flygbasen surrade av rykten och osäkerheten var stor om det skulle komma amerikanska eller ryska transportplan. Förvåningen blev inte mindre av att det kom en stor trupp med norska uniformerade militärer som anlänt till Gammelstads järnvägsstation kvällen före. De skulle hämtas av F 21 personal och inkvarteras. På eftermiddagen anlände tio amerikanska C 47 Dakotaplan och förvåningen var stor när man såg att flygplanen var försedda med de amerikanska blåvita stjärnemblemen samt flygare i uniform. Det var många som trodde att Sverige hade gått med i andra världskriget på de allierades sida. Valet av F 21 som bas var av geografiska och praktiska skäl. F 21 var byggt för att ta emot gästande flygförband och var ingen riktig flottilj med egna stridsflygplan. Kungliga Norrbottens Flygbaskår F ansvarade för sex flygbaser som skulle kunna bemannas med olika divisioner i krigstider.

Trots strikta regler för att hemlighålla hela operationen spridde det sig snabbt att amerikanska Dakotaflygplan hade landat på Kallax. Inte minst genom flygintresserade ungdomar som snabbt identifierade flygplanen. När sedan de amerikanska piloterna besökte stadshotellet i Luleå gick det inte att hemlighålla längre.

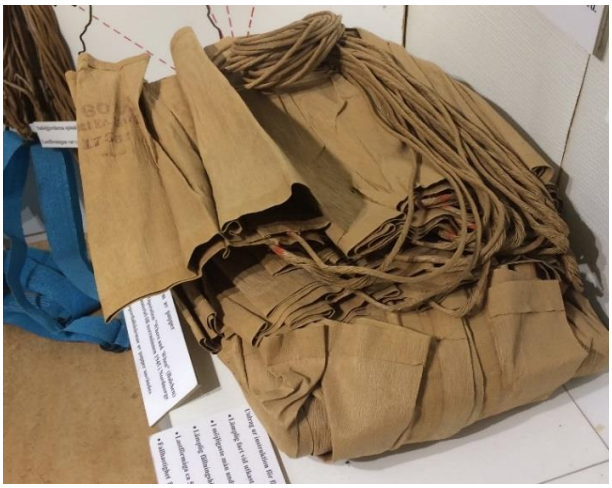
Den amerikanska närvaron märktes på flera sätt i stadsmiljön. Det klart stod tidigt att det var människor från en annan kulturkrets och med andra vanor. De drevs också av en hög professionell skicklighet och hade en grym erfarenhet av kriget. Divisionschefen Charles Hollyman var nattpostflygare i det civila hemma i USA. Han var förtjust i öl och hade lätt för att brista ut i skratt och när han talade viftade yvigt med armarna. Ställföreträdande divisionschefen Clinton låg mer åt det humanistiska hållet och karaktäriserades som en nykter och försynt människa. Porat tyckte att de var riktiga ”vildbasar” han hade att göra med, men även som han tyckte i ett brev till Nils Kindberg. ”Af amerikanarna voro nog rätt många ganska annorlunda fostrade efter vårt sätt att se. Det verkade som om de ej ansågo sig behöfva ta några hänsyn här. Några vidare hämningar i fråga om sprit etc. kunde ej förmärkas. Men de vore trots detta mycket effektiva människor. Men det var skönt när de hade farit sin väg.” Flygbaskårens chef tyckte emellanåt att busflygning tangerade det lämpliga och att Balchen inte brydde sig om det.

Den svenska sambandsofficeren Karl-Erik Nittve hade en betydligt positivare bild av amerikanarna och tyckte att ”Vilda Västernlivet” var begränsat till ett fåtal individer och att många var mycket väluppfostrade och fina pojkar.

De norska polistrupperna skulle transporteras till Kirkenes med de amerikanska C-47 Dakotaplanen. Hela operationen skulle hållas hemlig och operationen gick under täckmantel som döptes till Were and when. Operationen leddes av den norskättade översten Bernt Balchen. De första norrmännen som kom var ungefär ett kompani som skulle inkvarteras på Kallax. För att inte väcka uppmärksamhet kördes de med bussar till Kallax på natten. När det gäller sekretessen för operationen så hade den försvunnit efter en tid då amerikanerna hade blivit ett bekant inslag i Luleås stadsbild. Totalt förfogade chefen för operationen överste Bernt Balchen över samtliga tio C-47 Dakotaplanen för transporterna som gick till fyra olika platser i Nordnorge. Kirkenes var den nordligaste landningsplatsen som då var ockuperat av ryssarna. Bodö var sydligaste landningsplatsen för operationen.

Redan sommaren 1943 började norska flyktingar komma till svenska "hälsoläger" bland annat i Vingåker där de militärutbildades i smyg. Det krävdes både mod och stor byråkratisk finurlighet av den okonventionelle statstjänstemannen "Revolver-Harry" Söderman för att få projektet i hamn. År 1943 övertalade Söderman statsrådet Möller och dåvarande statssekreteraren Tage Erlander att ge sitt tillstånd att få ut 1 000 k-pistar, 750 mausergevär och 750 automatpistoler. Hemställan från Söderman till regeringen innehöll så få detaljer om utbildningen som möjligt. Utbildningen var en militariserad reservpolisutbildning av polistrupperna uppgick till 13 500 man som mest under 1944 – 1945.

Det finns obekräftade uppgifter i SvD att det utbildades så många som 15 000 man. De utbildades på olika avsides platser i landet, bland annat i Gottröra norr om Stockholm där man hade en ordningspoliskurs för norrmännen. Den militära delen var omfattande för det officiella motivet till utbildningen var att man kunde möta tyskt militärt motstånd när man väl var i Norge. När Finland slöt vapenstillestånd i september 1944 med Sovjetunionen krävdes att tyskarna, finnarnas forna bundsförvanter skulle drivas ut ur Finland. När ryska och finska trupper drev tyskarna framför sig ut ur Finland och in i Nordnorge förstörde tyskarna allt de kunde på sin reträtt. Den norska exilregeringen i London var orolig över att ryssarna skulle annektera norra Norge efter befrielsen och ville sätta in polistrupperna.



En specialutställning över Balchenflygningarna finns på Flygmuseet där finns det även en pappersfallskärm, som användes för att släppa ner materiel packat i papplådor som vägde 50 kg per styck. Transporterna gick till fyra platser i Norge. Summa transporterad trupp och materiel: 1442 norrmän, 112 personer - kirurger, andra läkare och sjukvårdare med utrustning, 115 ton militär utrustning, 240 ton proviant, medicin, sjukvårdsutrustning, kläder samt foder åt hästar och nötkreatur.

De norska polistrupperna var den 1 maj 1945 fullt sysselsatta med att iordningställa och rensa vägen mellan Norge och Finland vid Karasjokk från tyska minor. Dagens skörd av minor hade desarmerats och lastats på ett lastbilsflak och vid genomgång inför trupp på 30 man om hur man desarmerade en mina exploderade den och ytterligare en som låg på marken. Arton man dog omedelbart medan fyra avled senare under dagen. Kompanichefen Tödervold rapporterade omedelbart till bataljonsläkaren och bataljonschefen på telefon och rekvirerade ett fältsjukhus som skulle sändas med flyg. Han rekvirerade

alla hästar han kunde få tag på och transporterade de skadade och döda tvärs över älven till kyrkan som var den enda kvarvarande byggnaden i byn Karasjok. Kyrkan fick bli sjukhus och operationslokal. Som operationsbord användes kyrkdörrarna som de lade ovanpå kyrkbänkarna. Tio man av kompaniets soldater var medicinstuderande så de kunde ge första hjälpen.

Bataljonschefen ringde Kallax och Rörholt som lovade att ordna flygtransport. Balchen hade gått under jorden, vilket hände ibland så det blev Rörholt som ordnade det praktiska. Gösta von Porat ringde upp chefsläkaren Thorburn på Garnisonssjukhuset i Boden. Thorburn ställde omedelbart upp och ordnade kirurgisk utrustning, medicin och förband. Nästa dag kom en ett Dakotaplan till Kalixfors med Rörholt ombord.

Det var dåligt väder över Karasjok så man kunde inte se några konturer på marken, efter ett tag hittande man Karasjok-området. Thorburn var beredd att hoppa, men i sista stund kom en signal från marken att han inte skulle hoppa. Thorburn som vägde drygt 100 kg blev omkramad av Rörholt som sa: ”Han hade bara slagit ihjäl sig doktorn”! Man beslöt att släppa ner sjukvårdsutrustning i två kartonger och tio balar hö till det norska kompaniets hästar. Sedan återvände man med tungt hjärta till Kallax.

Den Norska legationen hade alarmerats av rapporterna från Karasjok och överläkaren Semb beslöt sig för att ställa upp med dr Hjalmar Vaergeland, en läkare som sedan 1943 var kapten i polistrupperna. Ett Dakotaplan flög ner till Bromma från Kallax den 4 maj och hämtade de båda läkarna. På återvägen mellanlandade de i Sundsvall där den 22-åriga sjuksköterskan Ella Krogh hämtades. Följande morgon den 5 maj startade man på nytt och då var vädret bättre så det tillät nedsläpp av såväl läkarlaget som utrustning. Dakotaplanet som flögs av kapten Hollyman var även Rörholt med ombord på. Han hade gjort flera fallskärmshopp bakom de tyska linjerna i Norge och var nu med för att instruera läkaren och sjuksköterskan som skulle göra sina första fallskärmshopp. Vaereland hoppade först, men när det var Ella Kroghs tur blev spänningen för stor så hon kunde inte förmå sig att ta steget ut ur flygplanet. Rörholt steg då fram och skrek i hennes öra: ”Jag skall lova dig en ting, Ella, ner kommer du i vart fall!” varefter han gav henne en knuff i ryggen så hon föll ut ur planet. När fallskärmen öppnade sig blev hon lugn och landade utan problem i snösörjan på marken. Flygplanet låg kvar och cirklade under tiden de släppte ner medicinsk utrustning som låg inne i höbalar som släpptes med pappersfallskärmar. Vaereland såg att skadorna var mer omfattande än befarat så han meddela skadeläget till flygplanet via radio. Dr Semb beslöt sig för att hoppa och två och en halv timme senare kunde den första operationen påbörjas. Läkarlaget opererade tolv timmar i sträck och lyckades rädda de svårt skadade soldaterna. Nu kom nästa problem, hur skulle de skadade transporteras till närmaste sjukhus?

Snösmältning och islossning var igång så någon plats där en tung Dakota kunde landa fanns inte att uppbringa. Budet gick till F 3 detachement på Kalixfors där det fanns två S 14 Storch med flygförarna fänrik Öberg och furir Holmberg, som hade gjort tjänst under våren med olika räddningsuppdrag och spaning efter flyktingar i de svensk-norska fjälltrakterna. De ryska myndigheterna krävde att planen skulle förses med Röda Kors-märken. Öberg och Holmberg startade med en stork men vid Kautokeino beskötts flygplanet från marken, tursamt gick kulan bara genom vingen. Senare visade det sig att norska polistrupper trott att flygplanet var tyskt med falska Röda Kors-märken. Efter det rapporterades det till enheter längs flygsträckan innan varje ny flygning.

Samma dag flögs en stork som var placerad på F 21 upp till Kiruna för att hjälpa till med transporterna från Karasjoki av de skadade soldaterna. Under fem dagar flög två S 14 Storch där de tre piloterna Öberg, Holmberg och furir Aeschoug som anslöt från Kallax flög de skadade till Kalixfors där två Dakotaplan väntade för att flyga dem vidare till Garnisonssjukhuset i Boden. Flygtiden med de långsamma storkarna tog tre timmar mellan Karasjoki och Kalixfors så piloterna jobbade i skift för att få ner alla skadade så fort som möjligt till Kalixfors.

F 19 Den Svenska frivilliga Flygflottiljen i Finland

Norrbottens flygflottilj F 21 är svenskt traditionsbevarande förband för F 19. Detta för att hedra F 19 och dess personal återkommande varje år den 12 januari, genom en ceremoni vid F 19:s forna bas vid sjön Olkkajärvi i Finland, samt vid minnesstenen på F 21.

Fotot är på inskriften på Flygmuseets lilla sten som är en kopia av minnesstenen inne på F 21.

Under 1930-talet hade Finlands regering understrukit sin nordiska orientering och att vid internationella konflikter hålla på landets neutralitet. Förhållandet till Sovjetunionen var normalt men inte hjärtligt. Ett treårigt icke-aggressionsavtal hade tecknats 1932 som förlängdes 1934 på tio år. Redan 1938 gjorde Sovjetunionen klart vid kontakter med den finska regeringen att man önskade något slags avtal om militärt bistånd mellan de två länderna. Att sovjetiska militärbaser skulle få byggas i Finland och att röda armén skulle få rycka in på finländsk mark för att möta en fiende.

Under hösten 1939 tvingades Estland, Lettland och Litauen gå med på att tillåta sovjetiska militärbaser inom sina gränser och i oktober 1939 överlämnade man följande krav på Finland:

- Finland skulle arrendera ut Hangö udd (Hankoniemi) på trettio år för en flottbas.
- Sovjetflottan skulle få använda Lappvik nära Hangö som ankarplats.
- Finland skulle överlämna några öar i Finska viken, däribland det befästa Björkö.
- Den finsk-sovjetiska gränsen på Karelska näset skulle flyttas västerut.
- Befästningar på Karelska näset skulle förstöras.
- Finland skulle överlämna västra delen av Fiskarhalvön vid Norra ishavet.

Sovjet hade hoppats på att en förhandlingslösning på sina krav var möjlig ända till slutet på oktober 1939 då krigsplanen för en erövring av Finland fastställdes.

Den sovjetiska anfallsplanen gick ut på att gå över gränsen vid Karelska Näset och området nordöst om Ladoga till målet som var Viborg och Helsingfors. Längre norrut var målet lika givet om sekundärt: att rycka fram till Torne älv och därmed avskära Finlands landförbindelse med Sverige och västvärlden i övrigt. Ledningen för Leningrads militärdistrikt har planlagt invasionen enligt följande: På Näset anfaller 7.armén med efter hand tjugofem armédivisioner med uppgift att i första hand ta Viborg. Norr om Ladoga rycker 8.armén med sina sju divisioner i ryggen på de finländska försvarana av Näset. Från området Repola – Uhtua – Kandalask skall 9.armén med fem divisioner skära av Finlands smalaste del mellan Uleåborg och Torneå. Från Ishavskusten och söderut över Sodankylä – Rovaniemi – Torneå skall 14.arméns tre divisioner nå den svenska gränsen. Varje sovjetisk armé har sin egen flygstyrka med bomb- jakt- och spaningsregemente. Den sovjetiska överlägsenheten i kvantitet är mer än tiofaldig i de flesta operationsriktningarna.

Den 26 november vid byn Mainila på den ryska sidan bredvid gränsen, inträffade en incident där enligt den officiella sovjetrapporten fyra sovjetsoldater dödades av artillerield. Sovjetunionen lade skulden på Finland och sade upp icke-aggressionsavtalet de hade slutit med Finland 1934. Det har i efterhand bevisats att incidenten var en sovjetisk provokation, då inget finländskt artilleri kunde nå Mainila. Finländska gränspatruller kunde se hur sovjetiska trupper drogs samman till gränsområdet mot Finland. Det här var inte den enda provokationen från Sovjet i upprinnelsen till vinterkriget. Den 28 november, två dagar efter skotten i Mainila, kidnappades tre finländska gränsvakter av sovjetisk trupp från gränsposteringen vid Pummanki på Fiskarhalvön vid Norra Ishavet. Moskvaradion anklagade finländska patruller för att ha anfallit över gränsen så de tillfångatogs. Den provokationen blev aldrig någon större nyhet eftersom Sovjetunionen avbröt de diplomatiska förbindelserna med Finland samma dag.

Sovjetunionen var Finland överlägset så Finlands armé riktade in sig på försvarskrig och intog försvars-ställningar som utnyttjade terrängen, som bestod av tät skog och stora sjöar. Under sommaren 1939 hade Finland uppfört ett antal befästningar på huvudförsvarslinjen, som senare kom att kallas Mannerheimlinjen. Den linjen var avsedd att vara ett omfattande nätverk av färdigställda befästnings-punkter över Karelska näset. Linjen var emellertid endast delvis slutförd då kriget bröt ut.

I krigets inledning var det krigsmateriella tillståndet i Finland bedrövligt, det var brist på både vapen och kläder. Många gånger fick man använda äldre material och en stor del av kanonerna var av 1877 års modell. Så sent som i januari 1940 hade bara var femte soldat som kom till fronten officiella militär-persedlar på sig. Tidigt på morgonen den 30 november öppnade sovjetiskt artilleri eld följt av att infanteri gick över gränsen på Karelska näset, norr om sjön Ladoga och vid Petsamo. Den officiella sovjetiska förklaringen till angreppet hänvisade de till skotten vid Mainila. Klockan 09:15 syntes tvåmotoriga bombplan i luften ovanför Helsingfors. Ingenting mer hände dock och många trodde att bombplanen var ett hot för att få Finland att lämna ifrån sig landområden som Sovjet hade gjort

anspråk på. På eftermiddagen kom dock planen tillbaka och den här gången började de släppa bomber över den finländska huvudstaden. Finlands president Kyösti Kallio utfärdade därefter följande krigsförklaring:

"För tryggande av rikets försvar och för vidmakthållande av rättsordningen, förklaras republiken Finland i krigstillstånd."

Detta meddelande kompletterades med att presidenten utsåg fältmarskalk Carl Gustaf Mannerheim till överbefälhavare för Finlands krigsmakt.

När finska försvaret väl samlat sig vid gränsen så visade sig det sig att underhållet till de sovjetiska förbanden var deras akilleshäl. Den finländska mottaktiken som innebar att man försökte inringa sovjetiska förband visade sig vara så effektiv att hela den sovjetiska offensiven hade kört fast längs östgränsen. Den legendariske finske prickskytten Simo Häyhä sköt ihjäl minst 500 sovjetiska soldater.

På Finlands begäran uteslöts Sovjetunionen ur Nationernas förbund (NF) den 14 december 1939 och Nationernas Förbund fördömde anfallet på Finland. Den uteslutningen skedde i konflikt med Nationernas Förbunds egna funktionsnormer, då endast 7 av 15 säkerhetsrådsmedlemmar röstade för uteslutning.

Under resten av januari var det förhållandevis lugnt. På den sovjetiska sidan byttes armékommendören Jakovlev ut mot general Timosjenko och man utbildade trupperna för att förbättra samverkan mellan stridsvagnar, infanteri och artilleri så att inte de egna trupperna skulle kunna splittras vid anfallen. På finländsk sida utbildade man pansarnärstridsgrupper och man improviserade fram bensinfyllda flaskor igenkorkade med bomull som antändes – en Molotovcocktail, uppkallad efter den sovjetiska utrikesministern Vjatjeslav Molotov.

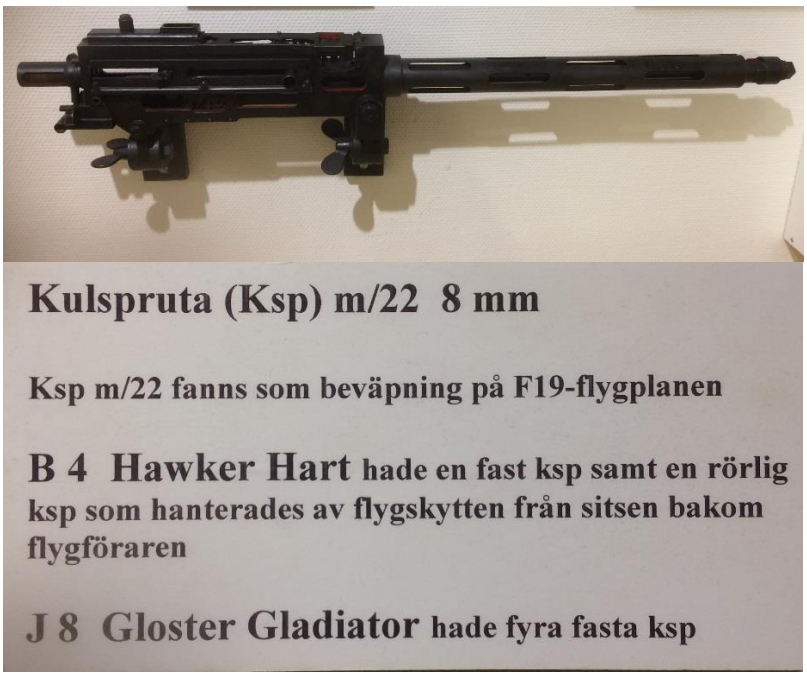
Den svenska utrikesministern Rickard Sandler hade länge verkat för en Finlandsvänlig politik. Hans partikamrat i regeringen, finansminister Ernst Wigforss, kunde tänka sig en neutralitetsförklaring. Sandler förordade en avvaktande hållning och Sverige förklarade sig vara icke-krigförande, vilket innebar att det blev möjligt att stödja Finland materiellt och tillåta rekrytering av frivilliga. Föreningen Finlandshjälpen såg till att ordna fadderhem åt evakuerade finländska barn. Finlandskommittén organiserade värvning av män till en frivilligstyrka under parollen Finlands sak är vår.

Cirka 200 läkare och sjuksköterskor arbetade på militära och civila sjukhus. Svenska Röda Korset sände två ambulanser som upprättade två bassjukhus med fältsjukhus och Blå Stjärnan sände en hästambulans.

Redan före 1 december är en planeringsgrupp verksam, ledare är överstelöjtnant Carl August Ehrensvärd chef för pansarbataljonen vid Göta Livgarde. Den 3 december har de en färdig plan för en frivilligkår om tre förstärkta bataljoner med artilleri samt en flygstyrka som uppgick till 7 000 man. Den 8 december medger regeringen utförsel av åtta äldre krigsflygplan till Finland. Det var tre Jaktfalken, två Bristrol Bulldog, och tre Fokker CV, dessa flygplan skulle inte ingå i den frivilliga svenska flygflottiljen.

Dagen därpå ger regeringen ”grönt ljus” till att förbandet, den frivilliga svenska flygflottiljen, får 12 jaktplan av typen J 8 Gloster Gladiator och fyra bombplan av typen B 4 Hawker Hart som deltog i strid med finska nationalitetsbeteckningar från den 10 januari 1940. Flygplanen kom från det svenska flygvapnet och de 12 jaktplanen var en tredjedel av den svenska jaktplansflottan.

Beväpningen på flygplanen var kulsprutor, fast monterade och på B 4 Hawker Hart en rörlig kulspruta som var monterad så att skytten i baksits kunde skjuta i olika riktningar. B 4 Hawker Hart bar även bomb-last.

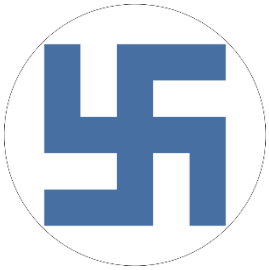


Den 13 december sänds Björn Bjuggren till det finländska högkvarteret för att klara ut förutsättningarna för en frivillig svensk flygstyrkas basering och uppgifter. Men han kan inte ge några utfästelser, det är först dagen därpå den 14 december som regeringen lämnar tillstånd till att upprätta ett Svenskt frivilligt flygförband. På eftermiddagen den 15 december blir Bjuggren kallad till fältmarskalk Mannerheim. Under drygt en halvtimme diskuterar de i detalj flygförbandets omfattning, uppgifter, basering och underhåll. Mannerheim framhåller med skärpa det allvarliga läget. Ryssarna tränger i stora massor in över gränsen på varje väg och stig som står till deras förfogande. Bjuggren framhåller att flygförbandet bör vara stridsberett omkring den 10 januari. Mannerheim avslutar samtalet med att godkänna förslaget att flygförbandet i första hand skall vara avsett för operativa uppgifter i Norra Finland. Det skall vara direkt underställt chefen för Svenska frivilligkåren. Den 16 december är Bjuggren tillbaka i organisationsarbetet i Stockholm.

Den 22 december går orden ut: Flottiljstaben avreser med tåg till ”F” den 28 december. Markpersonal från Stockholm och Östersund den 29 december, också per järnväg. Flygstyrkorna startar mot norr den 1 januari. Förläggningstrupp avgår redan den 25 december. Civil klädsel på färden (uniformer med lejonknappar väntar i ”F”). Ansökan om avsked från Flygvapnet måste inlämnas före avresan. Personliga avtal med befullmäktigad för ”F” regering tecknas vid framkomsten. Den fullständigas ordern är på ett tiotal sidor.

Bild på Flygmuseets fotoutställning från F 19

Flygmuseets monter med uniform och flygställ samt modellerna på flygplanen J 8 Gloster Gladiator och B 4 Hawker Hart. Det blå korset på vit bakgrund var Finlands nationalitetsbeteckning på flygvapnets flygplan.



Den finska nationalitetsbeteckningen under 1930 – 40-talet är värd att nämna något om, då många besökare på Flygmuseet sammanblandar den med Hitlers hakkors.

Svastika (sanskrit, lyckobringare) gammadion fyifot är en symbol i form av ett höger- eller vänstervänt likarmat kors. Den vänstervända varianten kallas sauvastika i Asien. Svastikan är en urgammal symbol (9000 år före Kristus) som förekommit i flera världsdelar och bland mycket annat symboliserat solen eller lycka.

Sedan de tyska nazisterna i början av 1920-talet tog den snedvridna svastikan som sin symbol och kallade den hakkors är den starkt förknippad med nazister framför allt i västvärlden, medan den i många andra delar av världen fortsätter att bära sin lokala symbolik.

Svastikan har mångtusenåriga traditioner i Asien, bland annat i Indien och Japan. I indisk, persisk och armensk kultur är den en uråldrig symbol för solen samt Mithra. Den förekommer som heraldiskt vapen för flera japanska adelsätter. Den används likaså inom hinduismen och den tibetanska religionen som lyckotecken.

Svastistikan är en symbol som imiterar solens omlopp över himlen medan sauvastikan symboliserar natten och krafter som förknippas med mörker, ibland med den skräckinjagande gudinnan Kali.

I Mayakulturen användes svastikan som en symbol för solens årliga kretslopp.

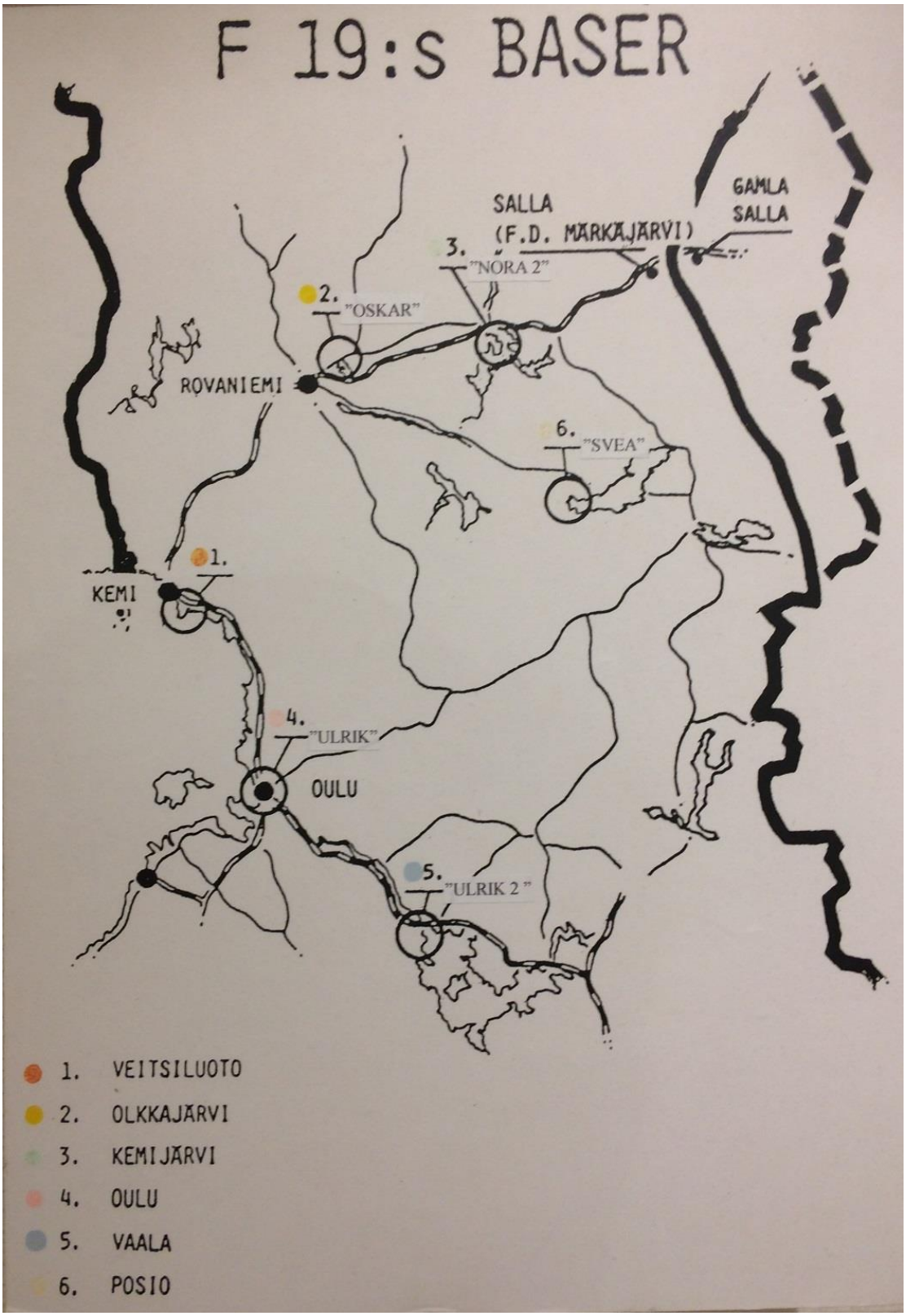
Som andra enkla symboler har svastikan uppstått och använts inom flera europeiska kulturer oberoende av varandra. I Nordeuropa är den ganska vanlig på föremål från folkvandringstid och förekom under den efterföljande Vendeltiden. Symbolen förekommer på ett antal danska runstenar. Svastikan som Finland använde som nationalitetsmärkning på flygplanen är fältmarskalk Mannerheimers produkt.

Den 29 – 30 december är flottiljstaben och markstyrkorna samlade i Torneå. De har hittat en plats söder om Kemi vid sulfitfabriken i Veitsiluoto som motsvarar högt ställda krav. Så här beskriver Bjuggren platsen: ”Fjärden nedanför fabriken omgärdad av skyddande öar, utgör med sitt fasta jämna snötäcke ett utmärkt flygfält. På den södra och västra sidan av fjärden finns en stor skogsklädd halvö, Ajos, där flygplan, förråd och verkstäder är lätta att dölja och försvara. Fabrikens samlingslokal som också är bio och teater blir en ombonad och varm förläggning för flottiljens manskap. Officerare, underofficerare och äldre underbefäl inkvarteras i villor omkring fabriken. Flottiljstaben inryms i fabrikskontoret. Fabrikens marketenteri med kök och olika lokaler kommer väl till pass för utspisning. Vi är sannerligen stort tack skyldiga fabriksledningen med disponent Ståhlberg i spetsen, liksom alla hans tjänstemän och arbetare”.

Jaktflygarna är förlagda till ett bostadshus, där det är lätt för divisionschefen att hålla sig orienterad om kamraternas tillstånd, såväl fysiskt som psykiskt. Det är lätt till ordergivning och lätt till korrigeringar av givna order om så skulle behövas. Attackgruppens flygande personal är samlade i ett annat boningshus.

Arbetet med att bygga upp flygstationen gick med en rasande fart. Kreativa människor som får fria händer och tillåts ta egna initiativ är helt fantastiska. Flygbaserna på kartskissen på nästa sida började byggas upp i samma snabba takt som flygstationen.

Den 9 januari får flottiljen sin slutliga benämning, 19. flygflottiljen eller F 19.



Kartskiss över F 19 basområde i Sallaområdet i norra Finland intill svenska gränsen.

Då vapenstilleståndet inträdde 13 mars 1940, hade F 19 opererat i 62 dagar. Rsultatet var tolv förstörda ryska flygplan och sex egna flygplansförluster, samt tre stupade svenska piloter. De stupade var A R Zachau den 12 januari 1940, J M Sjökvist den 23 januari 1940 och S Å Hildinger den 10 mars 1940.

Förbandets väsentligaste bidrag till Finlands kamp var att helt ansvara för luftförsvaret i norra Finland så att landets egna flygstridskrafter kunde koncentreras till fronterna längre söderut. Många bombräder som F 19 genomförde mot sovjetiska posteringar, kollonner och eldställningar genomfördes nattetid vid fullmåne och klart väder.

F 19 avvecklades den 14 mars – 9 april där nio J 8 Gloster Gladiator och två B 4 Hawker Hart återvände till Sverige och placerades på våra svenska flottiljer, där de kunde återgå till att förstärkta försvarsberdedskapen i Sverige.

Här är några axplock ur krigsdagboken från första dagen de var i strid och där två B 4 Hawker Hart olyckligt kolliderade med varandra. Rapportsammanfattning:

- Truppkollonner väster Märkäjärvi om har med god verkan anfallits med bomber och kulspruteeld.
- Baracker och fordonssamlingar i Märkäjärvi är nedbrända.
- Fyra jaktplan I-15 är förintade – tre på marken av Mörne, Sterner och Wennerström, ett nedskjutet i luften av Ian Iacobi.
- Väster om Märkäjärvi har iaktagits häst och fordonskolonner på marsch mot väster – men även österut.
- Det är nog en chock för fienden att möta en aggressiv motståndare i luften, efter sex veckors obestritt luftherravälde.
- Det bör för våra trupper och för civilbefolkningen vara en stimulans att äntligen få se och höra flygplan med den finländska nationalitetsbeteckningen.

Ett av flygplanen fick in en fullträff på ett hästekipage där släden troligen var lastad med ammunition. Hästen med en skackel slungades högt upp i luften och befann sig för ett ögonblick till höger om vingen på ett framförvarande flygplan. Det var en episod under första stridsdagen som etsades fast på näthinnan hos piloten som befann sig intill den flygande hästen.

Sammanfattningsvis av läget: Resurserna räcker inte längre till för den 9.sovjetiska armén att uppnå det strategiska målet att nå den svenska gränsen och därmed isolera Finland från tillförsel via landsvägen väster ifrån. Slutsatsen blir att fronten stelnar i två månader i den arktiska kölden. Generalmajor Wallenius telegraferar den 12 januari på eftermiddagen ”Belåten ned resultatet.”

Från Fältmarsalk Mannerheim kommer några dagar senare en hälsning: ”På finländska arméns och egna vängnar uttalar jag min beundran över framgångar nådda under de svenska flygarnas första strid”.

Men det är inte främst våra framgångar som vi kommer att minnas från denna vår första krigsdag. Vi har lidit svåra förluster. Två av våra Hartar har gått förlorade till följd av kollision. En Hart är nedskjuten av sovjetiskt jaktflyg söder om landsvägen Rovaniemi – Kemijärvi – Märkejärvi. På grund av bränslebrist har man tvingats flyga raka vägen tillbaka till Oskar. (Märkäjärvi är en ort i Salla kommun som blev centralorten efter att en del av Salla kommun, tidigare Kuolajärvi, avträddes till Sovjetunionen efter kriget).

Vi hyser dock gott hopp om kamraternas återfinnande. Det har tidigare hänt att nödlandande flygare efter en veckas vandring i skogarna välbehållna kommit hem till sitt förband igen.

Redan efter en dag meddelade Svartz att Fernström och Hansson oskadda tagit sig fram till en finländsk postering i byn Räisälä. Den 17 januari har Svartz nästa glädjebud, Sundsten är tillrättakommen efter fyra dygns strapatser och blev inlagd på sjukhuset i Rovaniemi.

Sterner och Jung får de till en börja bara höra vaga rykten om, så småningom besannades de. Efter fallskärmshopp hade de tagits tillfånga av ryssarna. Under fyra fasans månader är de utsatta för tortyr, misshandel och allmän ondska. Sterner och Jung hade hittat en skogskoja där de gick in och gjorde upp eld i kaminen för att värma sig i den stränga kylan. Vintern 1939 – 1940 var en av Finlands kallaste vintrar som uppmätts. Det var konstant minusgrader och ofta låg temperaturen på mellan -20 och -40 gr. Kallaste uppmätta temperaturen nådde ner till -47 gr.

När ryssarna såg rökpelaren från skogskojan gick de dit för att undersöka vem som var där. De hittade Sterner och Jung som togs tillfånga, i början på maj kom de hem igen. ”Kroppsligt återhämtade jag mig snabbt, men inte psykiskt” säger Sterner i en intervju med en svensk veckotidning 42 år efter krigsfångenskapen.

Och slutligen Zachau. Lång tid efteråt, i september 1942 återfinns hans stoft i närheten av Märkejärvi. Han hade tydligen inte kunnat rädda sig med fallskärm utan följt med sitt flygplan vid störtningen mot marken.

Om kollissionen mellan Sterner och Jungs flygplan berätttar Sundsten i en rapport den 23 januari 1940. ”Kollissinen inträffade efter det sista anfallet mot en transportkollon på vägen Märkäjärvi – Salla. Fänrik Jung (med mig som som flygskytt) flög på omkring 1000 meters höjd under undanmanöver mot Salla, när löjtnat Sterners flygplan (med Zachau som flygskytt) närmade sig oss bakifrån på ca 100 meters högre höjd under kraftig undanmanöver. När Sterner nått ett avstånd av ca 200 meter från oss, dök han i en brant vinkel under vårt flygplan och kom upp i höjd med oss. Båda flygplanen flög sedan i vänster flankformering och under undanmanöver. Sterner gjorde stora sådana, särskilt i höjdled. Jag gjorde nu den rörliga kulsprutan eldberedd genom att byta magasin. Därvid vände jag ryggen mot Sterners plan och kunde inte iaktaga deras manöver. Båda flygplanen var nu i stark stigning. Samtidigt kändes en kraftig stöt underifrån som kom vårt flygplan att skaka, beroende på att ett plan kommit in under vårt , varvid hans propeller slog sönder vårt motorfundament och vår motor slets bort. Sunsten tillägger avslutningsvis. ”Som min personliga åsikt beträffande anledningen får jag anföra, att jag anser det icke uteslutet att löjtnat Sterner själv eller eventuellt hans flygplan skadats av en kula och att manöveroduglighet därav inträffat. Tidsförloppet från kollissionen och störtningens avslutande var emellertid så kort , att det är omöjligt att bilda sig en uppfattning av händelseförloppet. Några skador på vårt flygplan före kollisionen kunde jag dock ej förmärka.”

En avsevärd del av den svenska krigsmaktens materiel som skänktes från Sverige skickades till Finland under vinterkriget. Här är ett axplock av vad som överfördes:

- 50 speciallastbilar
- 50 radiostationer
- Tyg- och intendeturmateriel
- 50 miljoner gevärspatroner
- 84 000 gevär och karbiner
- 450 kulsprutegevär
- 340 kulsprutepistoler och kulsprutor
- 85 pansargevärspläser
- 104 luftvärnskanoner
- 112 artelleripjäser
- 278 000 granater av olika typer
- 600 stridsvagnsminor
- 300 minor
- 500 sjunkbomber

Från Sverige organiserades och utfördes transporter av krigsmateriel och förnödenheter via den så kallade ”Vintergatan”. En 12 mil lång vinterväg över Kvarken från Holmsund till Vasa. Det deltog 779 lastbilar och 50 tankbilar i Kvarkentrafiken. Sammanlagt transporterades 1 441 ton varor och 95 660 liter bensin över Kvarken. Kvarkentrafiken omfattade omkring 2000 latsbils- och tankbilslaster till Vasa.

Under vinterkriget exporterade Sverige även stora mängder bensin, brännoljor, kol och koks till Finland. Därtill kom under och efter vinterkriget civila förnödenheter och ekonomisk hjälp till ett värde av två års finska försvarsbudgetar.

Greve Carl Gustaf von Rosen tjäsntgjorde vid Finska vinterkrigets utbrott som pilot i det holländska flygbolager KLM, men tog avsked och anmälde sig som frivillig i det finska flygvapnet. I januari 1940 åkte han till Sverige där han på kort tid samlade ihop 250 000 kronor och flög därefter till Holland. Han köpte via sina kontakter där två jaktflygplan av typen Koolhooven F.K.52 och en DC-2. DC-2:an köptes de i det svenska flygbolaget ABA:s namn och flögs med svenska beteckningar till Göterborg där det byggdes om till bombplan. Planet gjorde sin första och enda stridsflygning i mars 1940. Efter den flygningen användes planet endast som transportflygplan. De två hollänska jaktflygplanen deltog i stridsoperationerna bland annat i luftstriden över Viborgska viken.

Storbritannien donerade till Finland tio Gloster Gladiator jaktflygplan och därtill fick Finland köpa tjugo Gloster Gladiator. Flygplanen levererades med fartyg via Norge till Sverige där de monterades och flögs över till Finland.

Fyrtiofem Brewester jaktflygplan skeppades från USA till Bergen i Norge och därifrån vidare till Trollhättan där de monterades. Åtta jaktflygplan hann bli klara och flögs över till Finland före krigs-slutet.

Svensk mark var åter mellanstastion när Frankrike överlät 30 jaktflygplan av typen Morane-Saulnier till Finland och Italien levererade jaktflygplan som Finland hade köpt från Fiat. Nya jaktflygplan flögs dagligen till Finland från Sverige efter att de hade ihopmonterats på Malmslätt, i Göteborg, i Trollhättan och i Malmö.

Första divisionen (Spaningsdivisionen) Urban Röd på F 21 sattes upp år 1949

Urban Röd eller Wolf är 1. divisionen vid Norrbottens flygflottilj (F 21), eller 211. stridsflygdivisionen inom Flygvapnet som bildades 1 maj 1949 som en spaningsdivision (Sdiv), under namnet Spaningsdivisionen F 21. Divisionen fick anropssignal Urban Röd, och beväpnades de första åren med tio S 18 och tolv S 26 Mustang och flygplanstypen S 14 Storch . År 1953 tog flottiljen genom divisionen steget in i jetåldern genom att divisionen beväpnades med S 29 Tunnan. År 1959 tillkom S 32 Lansen till divisionen, vilket man flög med fram till 1966, då flygplanet byttes till S 35E Draken.

Divisionen flög sedan spaningsversionen av Draken fram till 1979, då den byttes mot SF 37 och SH 37. Dessa två flygplan var spaningsversionen av Viggen, och blev officiellt operativa vid divisionen den 1 juli 1979. I mitten av 1990-talet modifierades ett antal individer av spaningsversionen i syfte att få en vis JAS-kapacitet. Modifieringen var klar 1996, och divisionen hade då modifierat sina Viggen-flygplan till AJSF 37/AJSH 37. I början av 2000-talet var Urban Röd den enda kvarvarande spaningsdivision inom Flygvapnet. År 2005 genomfördes den sista flygningen med Viggen vid divisionen, och från 2006 beväpnades divisionen med JAS 39A. I samband med divisionen tillfördes JAS, frångick den att vara en spaningsdivision till att bli en stridsflygdivision. År 2008 påbörjades en omskolning av divisionens piloter till JAS 39C.

Den 21 juni 2000 beslutade regeringen om att Försvarsmakten skulle sätta upp ett förband för att delta i fredsbefrämjande insatser. Förbandet skulle vara aktivt under åren 2001–2006. Inom Flygvapnet skulle två snabbinsatsförband sättas upp, vilka Skaraborgs flygflottilj (F 7) tillsammans med Norrbottens flygflottilj skulle stå för. F 21 kom från den 1 januari 2001 att bidra med sin spanings-division Urban Röd, som bildade SWAFRAP AJS 37. Förbandet skulle kunna sättas in någonstans i Europa eller dess närhet inom 30 dagar. Den 31 december 2003 upplöstes SWAFRAP AJS 37.

J 28B Vampire användes som träningsplan på Urban Röd i skarven mellan Mustangen och Tunnan. Flygplanen blev aldrig utrustade med kameror utan de användes enbart för flygträning med jetflygplan. Flygplanet J 28 hette de Havilland Vampire i Storbritannien och var det brittiska flygvapnets andra jetflygplan under andra världskriget, men det deltog aldrig i strid. Flygvapnet tecknade 23 januari 1946 som flygplanets första utländska kund en order om 70 styck Vampire FB.1. Typen fick beteckning J 28A i Sverige. Erfarenheterna med J 28A var så goda att man senare köpte en exportversion av Vampire FB.5, kallad Vampire Mk 50. I Sverige fick den beteckningen J 28B. Den hade större bränslekapacitet och starkare motor.

En av få i Sverige bevarade J 28:or finns uppställd i Lundbergshallen på Flygmuseet.

S 14 Storch

Fieseler Fi 156C Storch fick beteckningen S 14 i Flygvapnet. År 1938 beställdes två exemplar för utprovning. Efter dessa prov som eldlednings- och spaningsflygplan beställdes åtta flygplan 1939. Sex levererades 1940 och placerades på F 3. 1941 beställdes ytterligare tolv flygplan. Dessa kom att levereras först 1943 med beteckningen S 14B.

Totalt tillfördes flygvapnet 26 ”Storkar”, bland annat några av de plan som landade i Sydsverige under kriget. Inom flygvapnet användes S 14 i huvudsak vid spanings- och förbindelseuppdrag.

Företaget Fieselers prototyp var med stor marginal det mest avancerade STOL-flygplanet, (Short Take Of and Landing). En fast framkantsklaff, så kallad slot gick längs hela framsidan på vingarna, medan baksidan, inklusive skevrodren, hade en flerdelad klyvklaff. Slotsen i vingens framkant var en framskjuten vingnos, en plåt som var formad i vingnosens profil. Den låg 6 – 10 cm framför vingnosen och medgav att man kunde stiga brant utan att överstegra vingen, detta gav planet unika flygegenskaper. Vingarna kunde dessutom vikas in mot flygkroppen, för att underlätta transporter. De långa landställsbenen hade en stötdämpare med en slaglängd på hela 450 mm. Detta medgav landning på de mest skiftande underlag. Under flygning utan belastning på landställsbenen såg flygplanet mycket långbent ut, därför smeknamnet ”Storken”. S 14 Fieseler Storch var ett märkligt flygplan. Toppfarten var 140 km/t och lägsta fart var blygsamma 48 km/t.

Flugmuseets modell av flygplanet.

Arkivbild på en av F 21:s Storkar.

Storkens flygegenskaper utnyttjade de så kallade Fjällstorkarna, som från hösten 1944 till 14 maj 1945 var baserade i Kiruna. Beslutet att lämna hjälpen togs av dåvarande ÖB Helge Ljung i samråd med Röda Korset den 24 november 1944. Flygverksamheten bedrevs från Kalixfors och sattes på hårda prov. Navigering gjordes med hjälp av karta, klocka och kompass. Det var bara ljust ett par timmar mitt på dagen. Sikten var ofta begränsad av dimma. Enda haveriet i förbandet inträffade på grund av dimman. Lyckligtvis uppstod inga personskador.

Deras uppgift var bland annat att bistå flyktingar från Norge som kom över fjällen. De gjorde stora insatser för att rädda flyktingarna från fjällvärlden ner till Kiruna. De norska flyktingarna försökte undkomma ryska förband som efter freduppgörelsen mellan Finland och Sovjetunionen pressade in

tyskarna i norra Norge, där de gick hårt fram i området. Det uppstod ett akut behov av flygtransporter för att bistå dem som i det bitande kalla klimatet med hårda stormar och ned mot -40 grader var nära att duka under men också för att föra fram mat och sjukvårdshjälp. Många av flygningarna gick med proviant till de fjällstugor dit många norrmän tagit sin tillflykt, eller för att transportera sjuka eller förfrusna därifrån till sjukhus. När verksamheten avvecklades hade förbandet fört 120 norrmän samt några personer av annan nationalitet i säkerhet.

Du kan läsa om Fjällstorkarna, deras verksamhet och se en modell av flygplanet i Flygmuseets epok-rum där vi visar F 21:s historia i tioårsintervall från 1941 fram till första JAS 39 Gripen.

En flygtekniker berättar om en märklig händelse som kan ha berott på slotsen på vingarna. Vid varmkörning av motorn i den djupa lösa snön där flygplanet var parkerat kom propellervinden att fylla högra vingens luftspalt mellan slots och vingnos med snö. Efter lättningen ökades stigningen så att slotsen kom i funktion, men bara på vänstra sidan eftersom den högra var ur funktion på grund av snön. I ett moln av snö brakade planet iväg och när det lyfte hände något otroligt. Just när planet lättade plattvände det 180 grader i luften och återbördades till moder jord igen. När snömolnet skingrats stod planet där med en blek och oförstående pilot på förarplatsen. Snön i luftspalten hade gjort att det blev en överstegrad vinge på höger sida och en normalt fungerande vinge på den vänstra sidan. Låg fart, stora roderytor och en skicklig pilot lyckades trots allt klara upp situationen. Vid hemkomsten besiktigades planet utan anmärkning.

Det berättas att en fältflygare fick motorstopp och måste nödlanda med sin S 14 Fieseler Storch på en pytteliten åkerlapp någonstans i Norrland. Hjulen gick ner i ett tvärgående dike där det blev tvärstopp så Storken gjorde en kullerbytta över nosen och blev liggande på rygg. Piloten var oskadd och gick till närmaste gård för att ringa hem till divisionschefen och anmäla haveriet. Divisionschefen verkade inte särskilt intresserad av detaljer, eller glad över att piloten var oskadd, eller sur över det skadade flygplanet. Han var känd för att inte jaga upp sig i onödan och under det här telefonsamtalet kommenterade han bara lugnt. ”Slagit runt med en Stork? Går det?” Var i Norrland nödlandningen ägde rum, eller om historien är sann eller om det är en skröna vet jag inte.

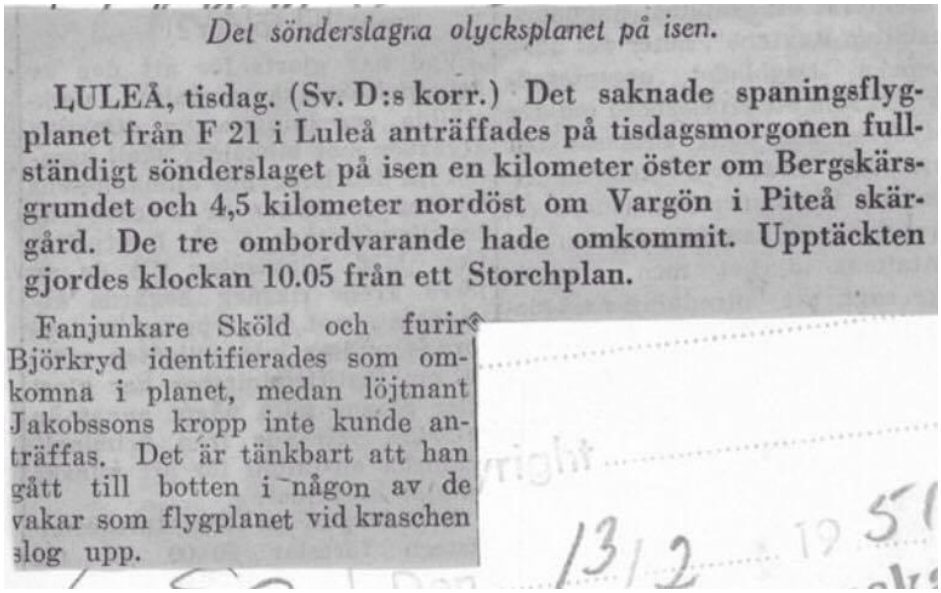
Det här en riktigt fin fjällbild på en S 14 Storch från F 21 som jag har fått av Rune Malmberg.

S 18A

Vid årsskiftet 1938 – 1939 påbörjades projekteringen av flygplan 18 som skulle bli Flygvapnets sista propellerdrivna flygplan i aktiv tjänst. SAAB var varma i kläderna så det var inga större problem att bygga flygplanet även om det var väsentligt större än tidigare flygplan SAAB hade byggt. Den 19 juni 1942 provflög den första prototypen för första gången omgivet av stort hemlighetsmakeri med tanke på krigsläget. Allt pressen fick veta var att planet ”bestod av 530 meter plåt, 200 000 nitar, en mil elledningar och 600 fjädrar. I juni 1944 levererades de första planen till F 1 i Västerås och fick beteckningen B 18. Inom Flygvapnet hade man i första hand satsat på jaktflyget, vilket medfört att det strategiska spaningsflyget blivit eftersatt.

Den 10 juni 1944 flög det första exemplaret av B 18B som var utrustat med nya starkare motorer som gjorde det till ett av de snabbaste kolvmotordrivna bombflygplanen i världen. Toppfarten var hela 570 km/h. Tillverkningen av flygplan 18 upphörde 1949 och då hade man levererat 242 flygplan.

När mellanspelet med de italienska Caproni-planen som hade kvalitetsbrister var slut och Sverige behövde nya spaningsflygplan byggdes 62 stycken B 18A om till S 18A, som försågs med radar och kamerautrustning. S 18/A användes som spaningsflygplan åren 1946 – 1959, flygplanen var baserad på F 3, F 11 och på F 21. Under de första åren efter att divisionen sattes upp fanns det tio S 18/A på Urban Röd.



Det sönderslagna olycksplanet på isen.

LULEÅ, tisdag. (Sv. D:s korr.) Det saknade spaningsflygplanet från F 21 i Luleå anträffades på tisdagsmorgonen fullständigt sönderslaget på isen en kilometer öster om Bergskärsgrundet och 4,5 kilometer nordöst om Vargön i Piteå skärgård. De tre ombordvarande hade omkommit. Upptäckten gjordes klockan 10.05 från ett Storchplan.

Fanjunkare Sköld och furir Björkryd identifierades som omkomna i planet, medan löjtnant Jakobssons kropp inte kunde anträffas. Det är tänkbart att han gått till botten i någon av de vakar som flygplanet vid kraschen slog upp.

Inga flygplan sparades för utställningsändamål. Det exemplar som finns att beskåda på Flygvapenmuseum är flygplanet Röd David vilken ingick i en grupp om åtta flygplan, som tvingades nödlanda under en snöstorm den 10 februari 1946. Flygplanen kom från 1:a divisionen Niklas Röd vid Hallands flygflottilj F 14 och skulle flyga från Halmstad via Västerås och Luleå upp till Kalixfors.

Under flygningen till övre Norrland drabbades man av tätt snöfall. Divisionen tvingades avbryta inflygningen och vända strax söder om Piteå och alla flygplan utom ett tvingades nödlanda i Härnösandsområdet. Ett plan återfanns aldrig och man tror att det hade gått genom isen någonstans i Bottenhavet och sjunkit. Det flygplan som landade på isen utanför Härnösands hamn var relativt intakt.

Vid bärgning med hjälp av isbrytaren Ymer halkade flygplanet Röd David ur lyftögglorna och sjönk i hamninloppet och betraktades som förlorat. År 1979 kunde man lokalisera och bärga planet. Efter en omfattande restaurering och återuppbyggnad av stjärtpartiet på SAAB kunde flygplanet överlämnas till Flygvapenmuseum i Linköping. Vad jag känner till är det bara Flygvapenmuseum och Flygmuseet F 21 som har utställningar med detta flygplan.

Den modell av framkroppen till S 18 som Flygmuseet fick efter inspelningen av filmen ”Tre kärlekar” har flyttats från sin tidigare plats i rummet vid flygsimulatorn ut till sin rätta plats i Lundbergshallen.

För att ta ut framdelen från S 18A öppnade vi upp väggen på gaveln av Flygmuseets barackdel som är ihopdockad med gamla underofficersmässen som inrymmer många av museets samlingar.

Här är de på plats i Lundbershallen med tillhörande utställning I nosen finns flygspanarens plats och en spaningskamera. Utställningen innehåller en spaningsradar som fanns för havsövervakning, radio och flyginstrument.

Bombaren redo till attrapp

Cittran drog lasset när kameran gick igång

F 18 var på sin tid en legendomsusad jaktflottilj, baserad i Tullinge några mil söder om Stockholm.

Här har J22:or, Vampire, Hunter och Drakenplan haft sin tummelplats, och här har gjorts otaliga starter och landningar till ackompanjemang av vrålande jetmotorer. Men nu är det länge sedan den sista Draken lyfte sin välkända profil mot himlen.

En tidig kall morgon glider ett par hangarportar upp. Ut rullar ett osannolikt ekipage, ett monster till bil som vid närmare betraktelse visar sig vara en sexhjulig Citroën pickup. Ovanpå vilar en imponerande flygplanskropp, en exakt kopia av ett lätt bombplan utan vingar. Det är en B18, som Saab tillverkade i över 200 exemplar mitt under brinnande världskrig. Då ett av världens snabbaste bombplan med en maxfart på 575 km/h.

Den mattsvarta bilen rullar under stor

Forts på sid 80

Av Ove Wallin (text och foto)

● Kontakt, kupé! Citroën CX pick-up, hopsvetsad av två bilar, är starklar. Snart börjar tagningarna till re-serien Tre Kärlekar. "Planet" är en kopia av Saab:s bombare B18.

Det här är en bild i ett tidningsklipp från filminspelningen av S 18/A attrappen. Det framgår inte av klippet vilken tidning det kommer ifrån.

S 26 Mustang

USAAF (US Army Airforce) anskaffade Mustanger P-51 som jaktflygplan under 1942. Den första versionen hade en stor svaghet i motorn. Det visade sig att planets prestanda var utmärkt upp till 4 600 meters höjd, men därefter avtog den snabbt på högre höjder. Detta berodde på att kompressorn hade en fast inställning avpassad för låg höjd. P-51B utrustad med Rolls-Royce Merlin motorer (i USA licensbyggda av Packard) löste detta problem och leveranser kom igång under 1943. North American:s fabriker i Texas levererade den nya versionen med beteckningen P-51C. Under användning framkom krav på förbättrad sikt speciellt bakåt. Detta ledde till nästa version P-51D försedd med så kallad bubbelhuv. Versionen fick också förbättrad beväpning med 6 istället för 4 Akan. Den versionen av Mustang tillverkades i över 14000 exemplar.

Redan 1943 gjorde Sverige diplomatiska sonderingar för att undersöka möjligheterna att köpa engelska eller amerikanska jaktflygplan. Först i december 1944 gav detta resultat. 1942 års försvarsbeslut innebar att fem nya flygflottiljer skulle organiseras. Den svenska flygindustrin var fullt sysselsatt med olika projekt som alla brådskande, så nya flygplan måste importeras. Mustangen ansågs vara andra världskrigets absolut bästa långdistansjaktplan. Exportlicens beviljades av amerikanska myndigheter i december 1944 för 50 Mustang P-51D. I april 1945 var avtalet klart, P-51D fick flygvapenbeteckning J 26. Leveranserna kom igång från den 10 april 1945. Totalt köptes 165 Mustanger varav fyra användes som reservdelar.

Tolv Mustanger byggdes om till S 26 (spaningsplan) vintern 1952 och försågs med en lodkamera monterad i bakkroppen och placerades på Norrbottens Flygbaskår F 21 i Luleå.

När Mustangerna kom till F 21 skulle mekanikerpersonalen utbildas på planen under ledning av flygplansmästare Hedblad. Nu hör det till historien att det inte är så lätt med språket när man skall läsa skyltar i okända flygplan. Det svenska språket är fyllt av antonymer. Oftast utgörs de av hög/låg, ibland sätter man ett ”a” eller ett ”o” framför ett grundord. Här uppe i norra Norrland är det vanligt att man kan säga ”oi” när nyckeln saknas i låset eller ”ohär” om någon är någon annanstans.

Första dagen när Mustangerna hade kommit till F 21 fick mekanikerna sätta sig i flygplanen med mekanikerinstruktionen i handen för att bekanta sig med reglage, vred och strömbrytare som fanns i kabinen. Om det uppstod något problem var det bara att kalla på Hedblad. Det gick en stund, mekanikerna läste, drog och vred på i allt som var fast eller löst. Plötsligt öppnar tekniker Engström huven till sitt flygplan och ropar. ”Hedblad kom hit”. ”Jaha, vad är det frågar Hedblad.” ”Jo, jag har kommit till landställsspaken, åh du, det här begriper jag int´, här står det IN och där står det OUT. Det är ju för helvete samma sak.”

Här nedan är historien om Flygmuseets Mustang individ 26084.

Mustangen lämnade fabriken den 20 januari 1945, därefter skeppades flygplanet till Frankrike för tjänstgöring. Efter ett haveri på flygfält A98 (varvid piloten Georg Evans omkom) renoverades flygplanet och skickades till en uppställningsplats i Tyskland för försäljning. Flygplanet kom till Sverige i andra leveransomgången, det blev godkänt den 7 november 1947 och blev placerad på F 16 i Uppsala.

Flygplanet havererade 45 km väster om Jokkmokk 8 oktober 1952. Flygplanet avskrivs 19 november 1952. Bärgningen av planet pågick 1998 – 1999. Vrakresterna lagras därefter på F 21 till 2005, då de transporterades de till Vännäs och Per Lundberg. Renoveringen pågick fram till 2014. Nedlagd ideell arbetstid är 18 400 timmar under nio år med ca 25 000 nitar islagna. 12 oktober 2014 återkom 26084 till F 21 igen nästan på dagen 62 år efter haveriet. Utdrag ur haverirapporten kring haveriet med Flygplanet S 26 Mustang nummer 26084 F21 8 oktober 1952.

Förare: Fänrik Karl–Gustav Irhem.

Start från F 21 Kallax klockan 13:05 den 8 oktober 1952.

Uppgift: Spaningsflygning efter F 21 lågflygstråk.

Motorstörning 10 km nordväst Tjäru på 100 meters höjd. Irhem försökte då stiga för att nå högre höjd, den ökade effekten på motorn medförde kraftiga skakningar samtidigt som rök började komma från högra sidan av motorn.

Irhem kuperade motorn och lämnade flygplanet med fallskärm på cirka 150 meters höjd.

Klockan 13:32 fick F 21 meddelande via rotetvåan, fanjunkare Helge Bergström att Irhem hade lämnat flygplanet med fallskärm samt var han befann sig.

Klockan 13:58 meddelade Bergström till F 21 att Irhem var oskadd men behövde varma kläder.

Klockan 14:27 startade en S 18A från F 21 med nödproviant, varma kläder, kompass och kartor i skala 1:100 000 med Irhems läge och riktning mot Nausta inlagda. Efter cirka 1,5 timmes flygning kunde besättningen på S 18 fälla utrustningen till Irhem.

Vid 17-tiden hade F 21 telefonkontakt med fjärdingsmannen som nu befann sig i Nausta. Han fick information av F 21 rörande området där Irhem hade befunnit sig när S 18 hade fällt utrustningen.

Klockan 23:15 meddelade Irhem att han nu hade nått fram till Nausta, att han var oskadd och att han tänkte stanna i Nausta över natten.

Flygplanet slog ner i en myr cirka 10 km väster Nausta by. Det finns en fotoutställning i Lundbergshallen över renoveringen av flygplanet och ett utställningsbord med delar, som bland annat visar den brustna vevstaken och kolven som var haveriorsaken (bilden nedan).

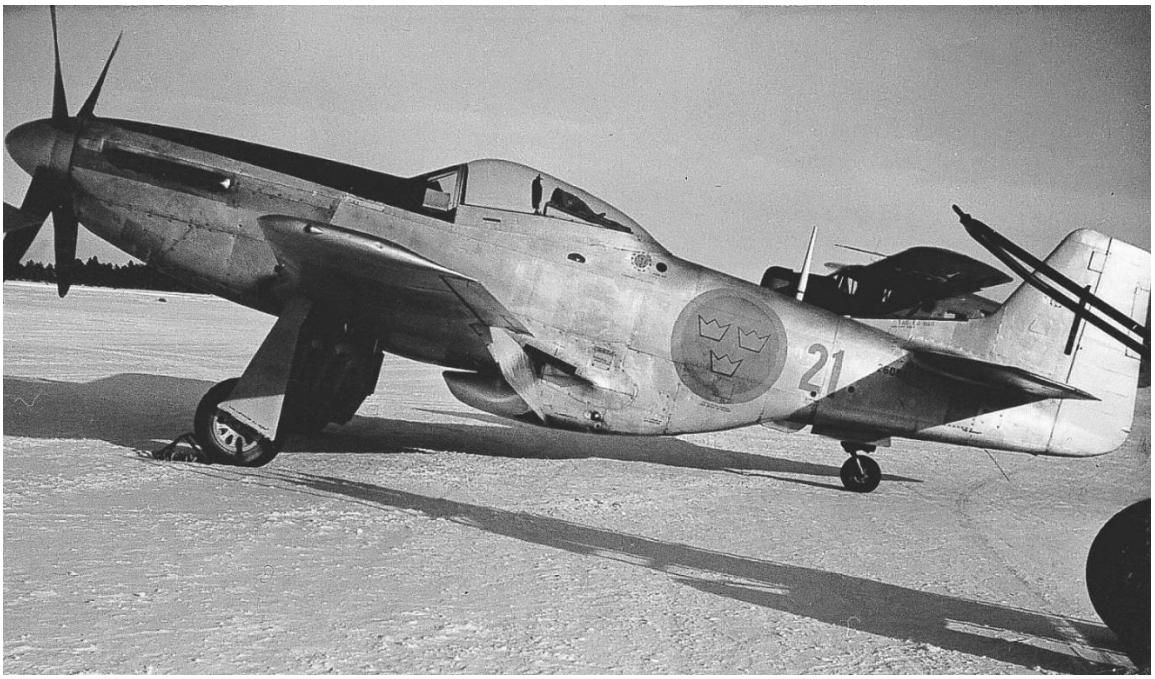
Foto ur Flygmuseets arkiv på Mustang 26084 från en av flygbaserna.

S26 Mustang 26084 under sin aktiva tid. Fotot taget sommaren 1952

Här poserar 26084 tillsammans med en av Sveriges första helikoptrar sommaren 1952

Start S26 år 1952. Föraren utrustad med läderhuva

Flygteknikern gör flygplanet klart för start och föraren är på väg att klättra in i planet.



Bilden ovan: En av de 12 Mustangerna som fanns på Spaningsdivisionen på F 21 stack ut och var inte som alla andra. Det var individ nr 26051. Den kunde flyga högre än de andra och den hade en annan kamera så den här Mustangen ska vi titta lite närmare på.

Utan spaning ingen aning gäller i allra högsta grad i militär underrättelse och spaningsverksamhet. Flygförvaltningen var redan 1944 inne på tankegångarna att skaffa kamerautrustning till Mustangerna. I oktober 1947 fick Flygförvaltningen ett erbjudande av en amerikansk firma att ombyggnadssatser till Mustangerna men något köp blev det inte men det fick kanske tankarna in på en ombyggnad i egen regi. Två Mustanger från F 16 byggdes om med kameror som köptes in från England, Ska4 och F.24. Efter provperioden byggdes inte några fler Mustanger om med dessa kameror men Mustangen var lämplig som spaningsplan, men att det behövdes en bättre kamera. Via ambassaden i Washington lyckades man skaffa fram två seriekameror av typ K22. Den 7 februari 1948 gav Kungliga Flygförvaltningen i uppdrag åt Försökcentralen att utföra installationen av en K22 i en Mustang och samma månad lånades flygplan 26051 in från F 16 för ändamålet. Konstruktionsavdelningen hade inte tillgång till några ritningar eller fotografier på installationen av kameran utan fick helt lita på sin förmåga. Projektet omgavs av sträng sekretess och konstruktionsavdelningen jobbade under tidspress. Kameran som manövrerades elektriskt monterades i bakkroppen på samma ställe som de senare ombyggda Mustangen. Minst en lucka togs upp i bakkroppen på samma ställe som på de senare ombyggda flygplanen. Upphängning m.m. var sannolikt liknade de senare installationerna. Beteckningen S 26 var inofficiell men flitigt använd på de kameraförsedda J 26-orna. Den 15 april 1948 flögs den förste egentliga S 26:an för första gången och därefter vidtog en utprovningsperiod som pågick under flera månader. Proven koncentrerades runt tekniken som krävdes för att använda kameran på bästa sätt och proven pågick till 10 mars 1949. Efter det genomgick 26051 en lång översyn på CMV innan flygplanet överlämnades till F 21.

Under det år som flygplanet var på Försökscentralen genomfördes ett antal flygningar på 10 000 meters höjd. Försökscentralen fick den 30 oktober uppdraget att montera en engelsk F.52-kamera i Sverige kallad Ska-10 kamera i ytterligare en Mustang, samma typ av kamera som redan fanns i S 31 Spitfire som började levereras till F 11 i Nyköping. Efter utprovning levererades planet till F 21. Totalt levererades 12 st. S 26 Mustang till F 21 där individen 26051 inte var riktigt som de övriga 11.

Mustangerna var enda spaningsplanet i Sverige vid den tiden som hade beväpning med 4 st. akan. Man kan nog påstå att S 26-orna var Sveriges första JAS (Jakt, Attack och Spaningsflygplan).

Individnummer 26051

J 26

Typ: North American NA-122

Tillverkare: North American Aviation, Inc, Inglewood, CA, USA

Tillverkningsnummer: 122-38889

Ex U.S.A.A.F. P-51D-20-NA 44-72430

Till CVM 1946-11-24 för besiktning och erforderlig översyn.

Gångtid 210 tim. Motor typ PM 7 nr 320983. Gångtid 79 tim.

Anmäld klar 1947-02-28.

Levererat till F 16 1947-03-03

Godkänt 1947-03-11

Märkning 16-gul P

Flottiljverkstad; motorbyte. Påbörjad 1947-09-28, klart?

Till Fc 1948-02-20 som lån

Motorbyte 1948-07. Motor typ PM7 nr 334001 utbytt mot nr 329448

Motorbyte 1948-10. Motor typ PM7 nr 329448 utbytt mot nr 333617

Till CVM 1949-03-28 för liten översyn enligt MF 26:166 av 1949-03-24. Motor typ PM 7 nr 330868

”vid översyn skall de vid Fc utförda kamerainstallationerna kvarbliva i fpl. Fpl omdisponeras till F 21, serie-kamera K22 medföljer fpl.”

Anmält klart 1949-09-03.

Överlämnat till F 21 1949-10-10

Buklandning 1950-09-02. Märkning 21-1

Totalhaveri 1952-02-18 sydost bana 32 vid landning F 21 Kallax. Märkning 21-1

Ff löjtnant Birger Per Arnold Nilsson (AFT) omkom

Kasserat 1953-02-16 med motor typ PM-7 nr 330868

Se tidningsklipp på nästa sida.

LULEÅ, måndag. (Sv. D:s korr.) Löjtnanten Birger Per Arnold Nilsson vid Norrbottens flygbaskår förolyckades på måndagen med ett spaningsplan vid Kallax flygfält då han försökte landa i dålig sikt. Planet tog mark för tidigt i den intill flygfältet växande glesa småskogen och slets sönder.

Individ 26120 havererade i havet utanför Klubbviken den 5 maj 1953. Föraren gjorde fallskärmshopp.

Inf. 6/5 1953

Furir Zeth Ivan Holmström bärs in i den väntande ambulansen efter en strapatsfylld färd mot land.

LULEÅ, tisdag. (SvD:s korr.) **Furiren Zeth Ivan Holmström från F 21 i Luleå räddade sig i fallskärm på tisdagsförmiddagen, sedan hans plan, en S 26 Mustang, på drygt 2 000 meters höjd råkat i ryggspin och han tvingats hoppa ut.**

Mustang störtade Föraren dödades

Vid ett flyghaveri på onsdagen med ett spaningsplan av typ S 26 Mustang förolyckades föraren, fanjunkare Arne Jansson, Norrbottens flygbaskår i Luleå.

Olyckan inträffade då två flygplan av ovannämnda typ var på väg från Luleå till Västerås. Flygplanen flög i rote över molnen på 2 000 meters höjd. Nära Stora Bygdeträsk 45 km sydväst Skellefteå såg föraren i det andra flygplanet hur fanjunkare Janssons flygplan försvann ner genom molnlocket.

Arne Jansson.

Det havererade flygplanet med den omkomne föraren påträffades inte långt därefter i en liten grund sjö i närheten av Stora Bygdeträsk. Sannolikt har flygplanet fått motorstopp.

Fanjunkare Jansson var född 1917 och hemmahörande i Luleå.

Det här haveriet i Västerbotten har jag inte hittat någon dokumentation om, exakt när det hände framgår inte av tidningsklippet

År 1954 ombeväpnades första divisionen Urban Röd från S 26 Mustang till S 29C Tunnan

Tunnan var en obeväpnad spaningsversion för fotospaning som fanns på första divisionen i cirka 13 år. Under perioden med S 29C Tunnan inträffande fem haverier där den allvarligaste olyckan var kollisionen i Porsi där tre flygplan var inblandade och förorsakade två döda personer och stora materiella skador. Nedan är en sammanställning av haverierna under Tunnanepoken.

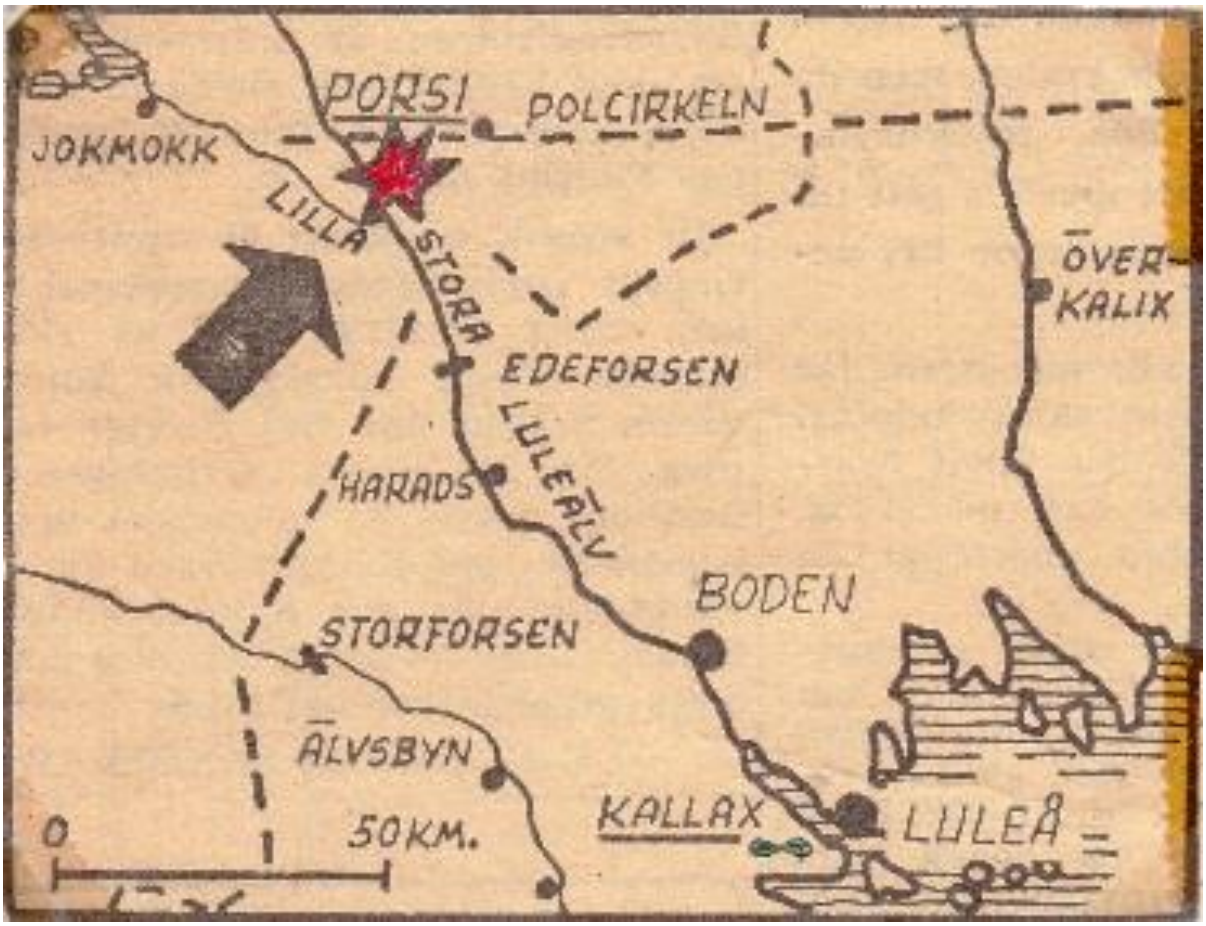
Den 9 juli 1956: Under övningsflygning fick flygplanet motorstörningar. Flygledaren gav flygföraren order om att landa på flottiljens fält. Flygföraren fällde fälltankarna, i närheten av fältet fick flygplanet motorstopp och vid landningen kom flygplanet för långt in på banan och rusade ut i den oländiga terrängen vid banans slut. Flygföraren som bröt ett antal revben kunde själv ta sig ur Flygplanet.

Den 12 maj 1958: I samband med start från F 4 på Frösön fick flygplanet motorstopp och vek sig strax efter lättningen och totalhavererade omkring 250 meter från startbanans slut. Flygplanet slog runt och la sig på rygg, huven av plexiglas trängde ner i den lösa leran. Brandbilar begöt omedelbart flygplanet med skum. Man grävde sedan snabbt fram flygföraren och sågade sig igenom plexiglashuven där han hade hängt upp och ner i tio minuter. Flygföraren fick skador på tre kotor i ryggslutet och skråmor i ansiktet.

På eftermiddagen klockan 13:52 fredagen den åttonde januari 1960 kolliderade två S 29C Tunnan från F 21 vid Porsi 80 km nordväst Boden och dödsstörtade. Flygplansindividena var S 29C individnummer 29928 röd G och S 29C individnummer 29908 röd B. Fältflygarna av 2.graden Bo Valdemar Elmlund bördig från Skånes Fagerhult och Anders Ingvar Andersson bördig från Eskilstuna omkom omedelbart vid kollisionen. Ett tredje flygplan S 29C Tunnan var inblandat i kollisionen, men det fick bara mindre skador så det kunde ta sig hem till F 21 igen. Det planet framfördes av fältflygaren av 2.graden Harry Edman. Kartan på nästa sida visar var kollisionen inträffade.

Turligt nog kom ingen Porsibo till skada fysiskt. Tilly Jakobsson och Amanda Pettersson sa att de tackade Gud för att de klarade sig med livet i behåll när det ena planen kraschade cirka 40 meter från huset de uppehöll sig i. De satt vid köksbordet och hörde en fruktansvärd explosion, fönsterrutorna krossades och glassplitter yrde i köket.

En annan kvinna uttrycker det så här: Lång tid efter händelsen fick jag panik av lågt flygande reaplan och reaplansljud. Blev skräckslagen, grät och tog skydd. I somras när hon höll på att rensa i trädgårds-landet sprang hon panikslagen in i huset med bultande hjärta, när ett lågt flygande reaplan svepte in över gården med ett dån. Händelsen från barndomen sitter i.



Den här dagen 1960 var det tre flygplan S 29 Tunnan som var ute på enskild navigeringsflygning på anbefalld höjd 100 meter. Flygplanen hade startat med 1,5 minuters mellanrum så de skulle ha haft ett inbördes avstånd på 8–10 kilometer. Över Vuollerim efter 10 minuters flygning hade de kommit ikapp varandra. Det var en klar och kall januaridag med god sikt så vädret har inte bidragit till olyckan. Olycksorsaken kan tillskrivas ungdomligt oförstånd och ett påhitt utöver den planlagda navigeringen som gick helt fel. Andersson och Elmlund skall ha kommit överens om att flyga ikapp planet som startade före dem från F 21 och i hög fart passera det på var sin sida. Vilket de gjorde och sedan tappade de kontrollen över situationen och slog ihop vingspetsarna framför planet de just hade passerat, varvid planen störtade till marken. Splitter från flyg-planen träffade det tredje planet men det kunde ändå ta sig tillbaka till F 21.

En man som stod uppe på den nya kraftverksdammen som byggdes då såg när två S 29:or kom ganska tätt på låg höjd över hans huvud. Inom en halvtimme fick han höra att de hade kolliderat och störtat 200 meter från skolan som hade ett 60-tal elever som just avslutat skoldagen. Ute på isen befann sig två män sysselsatta med arbeten för Vattenfalls räkning och de blev ögonvittnen till olyckan. Planen kom uppför älven och när de passerade männen vippade de långsamt med vingarna från ena sidan till den andra sidan. Plötsligt såg de hur planen törnade ihop och en bit från åtminstone det ena planets vinge slets bort och planet störtade snett ner mot isen. Nedslaget följdes av en våldsam explosion, allt blev bara rök, eld och splitter. Det andra planet slog ner cirka 40 meter från ett boningshus. En av männen trodde att planet hamnade på huset så han sprang hem och hämtade en förbandslåda, men den behövde han aldrig använda. En av fältflygarna hade försökt rädda sig genom att skjuta ut sig med katapultstolen, men planet var på för låg höjd så fallskärmen hann bara utvecklas delvis och blev hängande i ett träd. De omkomna låg i terrängen i sex timmar innan ambulans från F 21 i Luleå kom på plats. Sen tog det ytterligare en timme innan vaktstyrkan från F 21 kom och avlöste polisen. F 21 hade

inte klart för sig från början hur stor omfattning olyckan hade. De uppgifter som den chockade Harry Edman lämnade när han kom åter till F 21 med sitt skadade flygplan var inte särskilt detaljerade uppgav man från F 21.

Byns skolhus ligger intill olycksplatsen. Barnen hade just avslutat skoldagen och flertalet av barnen hade hunnit lämna lokalen. Folkskollärare Kalle Sandberg befann sig i lägenheten när han hörde smällen. När han tittade ut såg han ett stort svart moln stiga upp och eldkvastar som kastades upp mot himlen. Han ropade till sin fru att ringa polisen samtidigt som han själv rusade ut ur skolhuset för att hindra barnen från att gå ner till olycksplatsen. Överallt flammade det upp eld, på älven, på strandkanten och i trädtopparna.

En flicka från Kuouka som väntade på skolbussen ute på skolgården när kollisionen inträffade blev jätterädd av den fruktansvärda explosionen. Hon minns än idag det kraftiga ljusskenet, den kraftiga explosionen och att fönstren skallrade på skolbyggnaden. Hon mins sotfläcken ute på älven som blev kvar när flygplanet gick igenom isen. Hon minns att när allt blev tyst igen var det någon som öppnade ett fönster på skolan, hon tror att lektionen var slut och att barnen var på väg ut. På den tiden hade barnen gymnastik, lek och idrott ute på skolgården och varje gång det kom ett flygplan efter den här upplevelsen blev barnen rädda. Skolan kontaktade F 21 efter en tid där man berättade om barnens rädsla och ville att man skulle undvika att flyga i närheten av skolan.

En kvinna berättar att hon gick i 3:an i Porsi nya skola när flygplansolyckan hände. Vi var på väg ut på skolgården, skoldagen var slut. Jag har en strak minnesbild av ett dån, en stark smäll och en rökpelare. Vår lärare, Kalle Sandberg försökte lugna oss, vi rusade ut på backkanten för att se vad som hänt på älven. Där var en mörk fläck och skräp låg utspritt på snön där flygplanet hade gått igenom isen. Några av pojkarna rusade ner på isen och skulle se vad det var som låg utspritt. Sedan berättade de att de sett delar av människor. Ett ensamt flygplan flög runt runt ovanför ett tag innan det försvann.

Dykgruppen från I 19 har gjort dykningar för att hitta planet i älvfåran men de har bara hittat mindre aluminiumdelar. De tror att de har gjort dykningar för långt nedströms i älven så när de återupptar dykningarna ska de dyka högre uppströms. Det kanske kan vara så att det inte finns så många stora delar från planet utan det mesta är smådelar. Det finns ett foto där stjärtpartiet ligger kvar på isen, sen kan motorn vara tämligen hel. Men det är mina spekulationer efter att jag har gått igenom tidningsklipp och sett bilder från rapporteringen om flygolyckan.

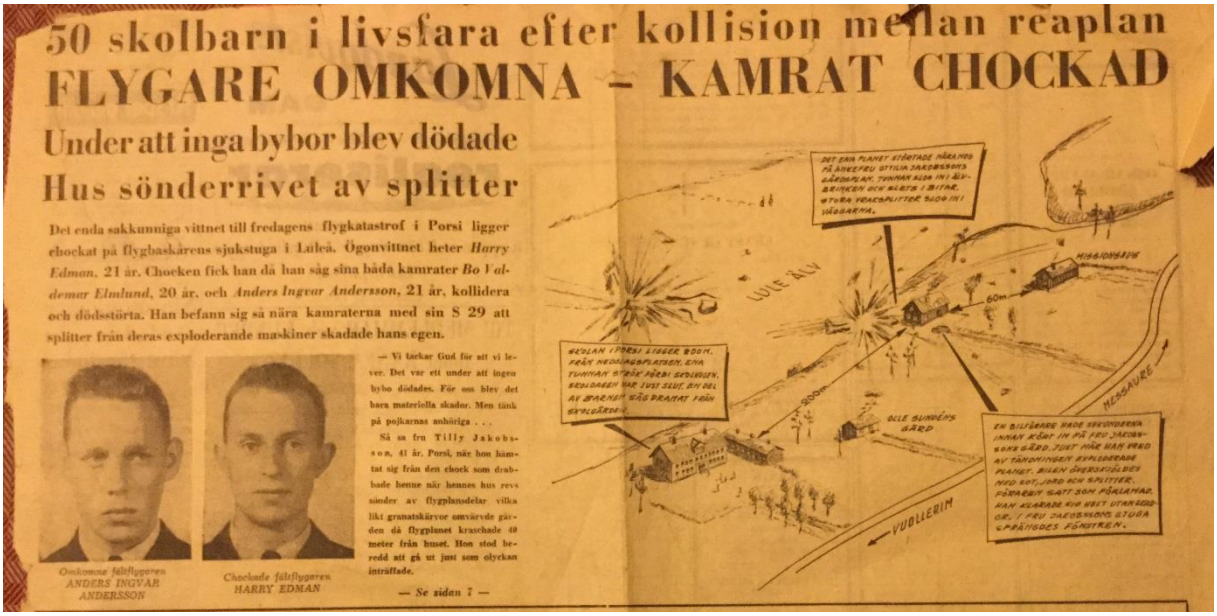
Från sitt hus hade Johan Sundén sett flygplanen. Han såg när de hakade ihop och försvann. När han upptäckte eldkvasten sprang han allt vad han orkade till olycksplatsen där det andra planet hade störtade cirka 40 meter från Tilly Jakobssons hus, som ligger intill missionshuset. Tilly Jakobsson och Amanda Pettersson satt vid köksbordet och drack kaffe när de hörde en fruktansvärd explosion, alla fönster på huset krossades och glasbitarna yrde runt i köket och tavlorna föll ner från väggarna. De skulle gå till missionshuset där Tilly skulle byta gardiner, men de stannade kvar i köket och tog skydd, de tog tag i varandra och tryckte ner varandra mot golvet. De hade inte den blekaste aning om vad som hade hänt, men de trodde att kriget hade brutit ut, efter en stund tog de sig ut ur huset. Det var en fruktansvärd anblick vid Tillys hus när Johan kom fram till huset. Väggarna var svarta av sot, och på fasaden hade splitter och en motordel från flygplanet kilats fast mellan bräderna. Uppe på vinden hade tegelstenar flugit ut ur murstocken av tryckvågen. Hela omgivningen var översållad med splitter. Tillys åttaåriga son Anders brukade leka på gårdsplanen vid hemmet vid den här tiden på dagen, men den här dagen hade han fått en impuls att han skulle gå till isbanan vid skolan. Det blev hans räddning, ute på gårdsplanen hade han aldrig haft en chans att överleva i splitterregnet. En sommarstuga i närheten av boningshuset skadades av splitter och fattade eld i samband med att planet slog i marken, men elden slocknade av sig själv. Även missionshuset fick splitterskador. I missionshuset, i predikantens

lägenhet bodde en familj Isaksson. Fru Isaksson var gravid och hemma i huset vid kollisionen. Det låg fullt med splitter runt husen och nästan ända upp till landsvägen. Träden hade klippts av av skrot och mindre metalldelar från planet.

Malin Pettersson, en dotter till Amanda Pettersson hade hört den kraftiga smällen. När hon tittade ut över viken mot Tilly Jakobssons gård upptäckte hon kraftig rök och eldslågor. Hon trodde att en bomb hade slagit ner så hon skyndade sig över viken för att se hur det stod till med hennes mor. När hon kom fram till gårdsplanen mötte hon sin chockade och medtagna mor Amanda. Tilly Jakobsson sprang upp mot vägen, där hon mötte människor som kom springande ner mot hennes hus. Bernt Nilsson var på väg in på gårdsplanen med sin bil när flygplanet slog i marken. Han hade kommit för att hälsa på, han tackade sin lyckliga stjärna för att han aldrig hann stiga ur sin bil, splitter föll som snöflingor och bilen sotades ner fullständigt. Hade han hunnit stiga ur sin bil är det inte säkert att han hade överlevt splitterregnet.

Det tredje flygplanet var också inblandat i kollisionen. Det framfördes av fältflygaren av 2.graden Harry Edman som chockades svårt vid kamraternas kollisson, han cirkulerade runt haveriplatsen en stund innan han återvände till F 21 med skadat flygplan. Efter att han hade landat på F 21 upptäckte man att flygplanet hade fått ett hål i stabilisatorn. Edman låg inne på Norrbottens Flygbaskår F 21 sjukstuga i flera dagar för kraftig chock, men han fortsatte sin flygarkarriär där han under många år flög i Linjeflyg.

Bybor, barn och ungdomar var ute och letade vrakdelar efter planet som störtade vid huset. Det finns uppgifter om att en lucka från ett landningsställ som hamnade i närheten av Amanda Petterssons hus togs tillvara och användes i många år som blomlåda. Var blomlådan finns idag är lite oklart, men den finns troligen kvar i något uthus. En kvinna som på 1980-talet bodde i Tilly Jakobssons hus arbetade i hemtjänsten i Porsi. Hon fick höra fasansfulla historier om flygolyckan berättade för sig av de gamla människorna hon besökte i arbetet inom hemtjänsten. De berättade för henne om Tilly Jakobsson som bodde i huset när det förstördes av det störtande flygplanet.



50 skolbarn i livsfara efter kollision mellan reaplan

FLYGARE OMKOMNA – KAMRAT CHOCKAD

Under att inga bybor blev dödade

Hus sönderrivet av splitter

Det enda sakkunniga vittnet till fredagens flygkatastrof i Porsi ligger chockat på flygbaskårens sjukstuga i Luleå. Ögonvittnet heter *Harry Edman*, 21 år. Chocken fick han då han såg sina båda kamrater *Bo Valdemar Elmlund*, 20 år, och *Anders Ingvar Andersson*, 21 år, kollidera och dödsstörta. Han befann sig så nära kamraterna med sin S 29 att splitter från deras exploderande maskiner skadade hans egen.

— Vi tackar Gud för att vi lever. Det var ett under att ingen hybo dödades. För oss blev det bara materiella skador. Men tänk på pojkarnas anhöriga . . .

Så sa fru Tilly Jakobsson, 41 år. Porsi, när hon hämtat sig från den chock som drabbade henne när hennes hus revs sönder av flygplansdelar vilka likt granatskärvor omvärvde gården då flygplanet kraschade 40 meter från huset. Hon stod beredd att gå ut just som olyckan inträffade.

— Se sidan 7 —

Omkomne fältflygaren ANDERS INGVAR ANDERSSON

Chockade fältflygaren HARRY EDMAN

Det här är ett av tidningsklippen jag har tagit del av under min forskning om flygolyckan. Det här är från NSD lördagen den 9 januari 1960.

dagens haveri i Porsi.

VI TACKAR GUD FÖR ATT VI ÄNNU LEVER

Under att inte någon bybo dödades
Men tänk på pojkarnas anhöriga...

— Av CARL-RUNE ERICSSON o ch LENNART NORMAN (foto) —

Porsi (NSD:s utsände) — Vi får tacka Gud för att vi lever. Det var ett under att ingen bybo dödades. Nu blev det bara materiella skador för oss, men tänk på pojkarnas anhöriga... Så säger fru *Tilly Jakobsson*, Porsi, 48 år, när hon hämtat sig från den chock som drabbade henne sedan hennes hus rivits sönder av flygplansdelar som likt granatskärvor omvärvde gården och sommarstugan intill när planet kraschade 40 meter från huset. Fru Jakobsson stod tillsammans med fru *Amanda Pettersson*, 71 år, påklädd för att gå ut. Vad som hänt om de hunnit ut när splittret sprutade över gårdsplanen vill ingen tänka på.

På gården hade just Bernt Nilsson, Högudden, 25 år stannat sin bil. Han öppnade dörren för att gå in till fru Jakobsson men drog snabbt igen den när ett svart rökmoln omvärvde bilen. Ingen visste vad som hänt. Bara två öppenvittnen till olyckan i luften fanns — Adolf Jakobsson och Artur Nordqvist som arbetade på älven.

— Tre plan kom nerifrån älven på uppskattningsvis 150 meters höjd, berättar Nordqvist. De lutade över som om de skulle svänga till vänster i sin färdriktning. Två av planen stod mer på kant än det tredje. När de två mera kantställda planen rätade upp sej slog vingarna i varandra. Ena planets vinge bröts loss. Det mittersta planet fortsatte snett ner mot ösen i en hänsterstväng i sin färdriktning. Så knart det slog i iten steg ett svart moln upp och så följde en explosion. Sekunden efter kom den andra knallen då det andra planet som gjort en högersväng slog i älvbrinken vid fru Jakobssons bostad.

★ Försökte hoppa.

Jag vet inte om jag säg rätt — allt gick ju så fort — men jag tyckte föraren i mittplanet försökte hoppa. Min första reaktion var att det var något hemskt som inträffat. Jag sprang till Nore Berg och ringde polisen. Sedan sprang jag hem efter förbandslådan, jag trodde fru Jakobssons gård träffats. Adolf Jakobsson och jag hade blivit fördröjda lite grann. Annars hade vi nog stått på vägen över älven. Det första planet slog ner 25 meter från den...

Splittret från planen spred sig över ett kilometerlångt område och det måste betecknas som tur att ingen bybo skadades så som splittret regnade ner. Ena planet slog ned bara 200 meter från skolan i vilken ett 50-tal barn fanns. De skulle just ta rast. Planet strök förbi bara 100 meter från skolan som skakade vid kraschen.

★ Bländande sken.

— Fru Pettersson hade kommit på besök och vi skulle just gå ut, jag skulle till missionshuset för att hänga upp gardiner, berättar fru Jakobsson. Så lystes hela huset upp av ett bländande eldsken. Jag hann tänka så mycket under de få sekunderna. Var det en bomb, var det muren som exploderade eller ved?

Vi kände ett hemskt tryck när fönstren sprängdes. Vi hukade oss ned och tog oss ut och då skrek Bernt Nilsson att två flygplan störtat. Hans bil var fullständigt nedstoad. Hela gården var täckt av splitter och i sommarstugan brann det.

Fru Pettersson tycktes ha chockats minst av de två i huset. Sedan hon hugnt tillbaka in i huset, tog schalen och gick hem till sin stuga.

★ Trodde det var krig.

Huset stod mitt i det värsta splitterregnet och olika flygplansdelar borrade sig fast i dets väggar. Muren skadades, flera fönster sprängdes sönder och på såväl bostadshuset som sommarstugan har stora metallbitar borrat sig fast.

Även på missionshusets gård låg massor med splitter och ett par hundra meter längre upp — strax nedanför landsvägen — låg trolligen främre delen av planet. Träden har klippts av av de metallskärvor och tyngre delar som sköt genom skogen vid kraschen.

— Jag trodde det var krig, säger fröken Malin Pettersson som såg eldar på flera ställen och Gösta Pettersson utbrister: — Det var ju i morse vi såg dom här planen på NSD:s förstasida. Nu är det bara skrot av dom.

★ Hördes flera mil.

Smällarna vid nedslagen var så kraftiga att de hördes flera mil bort och husen närmast nedslagsplatsen på land skakade.

— Hos oss skakade det så kraftigt att snön drösade ner från taket, säger Oskar Karlsson, som tycker planen flyger så lågt att det ibland förargar.

Och över porsiborna som rusade mot olycksplatsen kretsade de omkommas kamrat Harry Edman runt, runt, flera gånger, liksom för att förvissa sig om att han inte sett fel när hans två kolleger trasades sönder i de exploderande planen.

Fru Tilly Jakobsson och fru Amanda Pettersson tackar Gud för att de klarade sig med livet när planet kraschade 40 meter från det hus de uppehöll sig i.

Salernokatastrofen (21 döda) den svåraste

Den allvarligaste olycka som drabbat det svenska flygvapnet är den s. k. salernokatastrofen i Italien den 18 november 1947 då ett chartrat transportplan kolliderade med ett berg i närheten av Salerno och 21 man omkom, därav 18 från svenska flygvapnet.

Danskt jet miste huven

Köpenhamn (TT-RB) Ett av danska flygvapnets jetjakplan med två man ombord tappade på fredagen plexiglashuven över förarhytten på stor höjd. Trots 35 gra-

Bland övriga kollisionsolyckor märks två 1940. I juli kolliderade två plan över Gotland, varvid sex omkom, och i september kolliderade ett plan med marksinder vid Vänersborg. Olyckan krävde fyra dödsoffer.

1947: Fyra omkom då två flygplan i mars kolliderade i Simlångsdalen.

1949: I februari kolliderade två plan vid Spången i Skåne med fy-

1959: I januari kolliderade två lansenplan utanför Halmstad med två dödsoffer och i augusti två plan över Tullinge, varvid båda förarna omkom. (TT)

Kameror för kvarts miljon

Ett flygplan av typen S 29 har en imponerande kamerautrustning. Upp till sex kameror kan medföras och utrustningen kan varieras enligt olika alternativ beroende på arten av uppdrag. Med sex kame-

Valter Lundström presenterar de nya **AUTO-UNION-** vagnarna

Från den 1 januari 1960 är vi auktoriserade återförsäljare för Nordisk Autoimport, Stockholm, i Arvidsjaurs- o. Arjeplogs-distrikten

Vi är glada över att kunna starta denna representation med 1960 års eleganta och starka DKW-modeller. Nya Auto Union har **bred panoramaruta. Acceleration** i toppklass genom ny starkare motor på hela 50 hk. — **AU 1000 Special har 57 hk. 4-växlad helsynkroniserad låda. Kraftigare bromsar. Helt ny inredning och ännu högre komfort. Dörrhandtagen inbyggda i armstöden. Säkerhetsratt med försänkt nav. Ny instrumentbräda med stående hastighetsmätare.** Dyrkfria ventilationsrutor av ny typ. Bredavspande torkare med två hastigheter. Allmän service endast var 750 mil. Ja, nya DKW har faktiskt många fler nyheter och glädjeämnen än vi ett vien Er...

Den nya elegantа instrumentbrädan är mjuktoppad och dämmeras av säkerhetsratten och centralinstrumentet med stående hastighetsmätare.

C 84

PREMIÄR för DKW junior

— den nya vagnen från Europas modernaste bilfabrik — en bil som är snabb, ekonomisk, säker . . . Alptestade bromsar, torsionsfjädring, 92 % runtomsikt, stort bagagerum . . . Rundmörjning och service endast var 750 mil!

Se den nya bilsensationen

Håkan Enervald skrev en kommentar på Facebook till ett tidningsklipp som jag hade lagt ut: Mormor Amanda Pettersson på löpsedeln. Hon och Otilia (Tilly) Jakobsson satt vid köksbordet och drack kaffe när tryckvågen krossade fönsterglaset som spreds vidare in i köket. De satt på var sin sida av bordet och fick där skydd av ytterväggen på sidan av fönstret och undgick därmed att skadas fysiskt. Planet slog ner 50 meter innan huset i slänten ner mot älven. På våren sen fick jag mot ersättning av Ottilia kratta och städa slänten och närliggande yta. Det var soligt och 25 grader varmt. Vädret var härligt men lukten av förruttnelsen av mänskliga kvarlevor var värre.

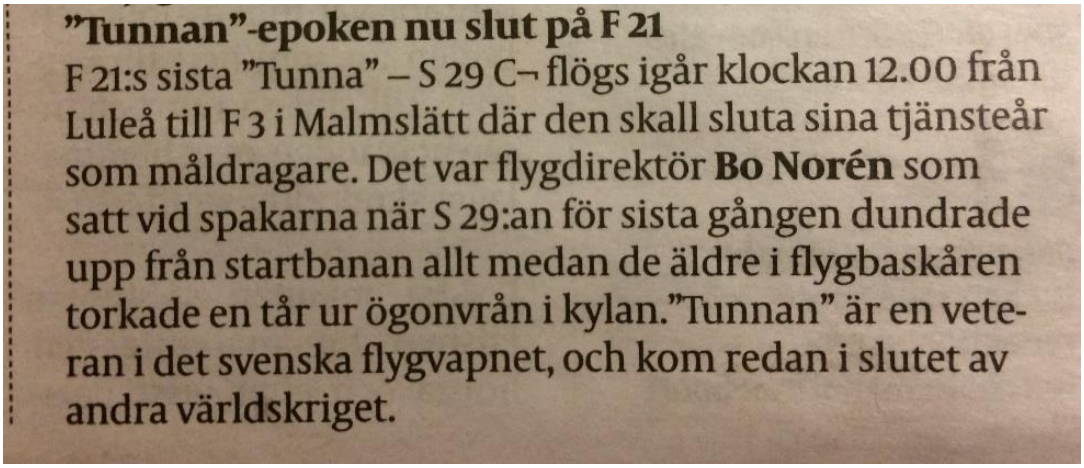
Utöver att jag har gått igenom tidningsklipp om olyckan från NSD, Norrbottens-Kuriren och DN, har jag gjort intervjuer och har haft mejlväxling med Porsibor, före detta Porsibor, personer med anknytning till både Flygvapnet och I 19 i Boden. Av en bybo i Porsi fick jag låna ett exemplar av Porsiboken där det finns en del dokumentation om flygolyckan som jag har tagit del av. Den här flygolyckan är en av de värsta som har drabbat F 21 genom tiderna. Tunnan var inte speciellt olycksdrabbad i övrigt under sin 13-åriga epok vid förbandet.

Den 22 november 1965: Övningen i navigeringsflygning i rote under mörker på 3 000 - 4 000 m som avslutades med instrumentlandning. Flygföraren var rotechef men hans instrument fungerade inte tillfredsställande så därför fick rotetvåan gå fram och leda roten. Flygföraren meddelande sin avsikt att ansluten till rotetvåan till finalen. Genom platsbytet kom flygföraren att ligga på insidan under slutsvängen. Rotechefen kunde bibehålla marksikt under landningen och han konstaterade att flygföraren låg på plats då cirka 10 grader av svängen kvarstod. Någon gång därefter försvann flygplanet och slog i isen 22 km från fältet i närheten av inflygningslinjen sydost om Junkön. Flygföraren, fältflygare av 1.graden medföljde flygplanet i nedslaget och omkom.

Orsaken till haveriet har varit att flygplanet kommit i okontrollerat läge. Om flygföraren varit medveten härom har inte kunnat fastställas. Motorn fungerade och klaffar och landställ var vid nedslaget infällda. Att flygplanet låg ansluten på insidan i svängen är inte normalt förfarande och medförde att alla referenspunkter i horisontalplanet försvann. Detta kan av flygföraren ha upplevts starkare än normalt då hans kondition varit nedsatt på grund av de två föregående dygnens livsföring.

Den 19 juni 1967: Vid kontrollflygning och efter kontroll av stallegenskaperna, togs ställ och klaff in. Indikeringen visade låst ställ i infällt läge. Vid fart 600 km/tim och höjd 1 200 meter hördes en kraftig knall i flygplanet. Mekanisk indikering för höger huvudställ stod då i ett mellanläge. Flygföraren i ett annat flygplan konstaterade att höger landställslucka var upptryckt mot vingen och att höger landställ endast rörde sig 5 - 10 cm vid utfällning. Flygföraren bedömde att nödutfällning inte borde tillgripas på grund av risk för att övriga landställ inte skulle kunna fällas in igen om inte höger huvudställ gick ut. Flygföraren buklandade på gräsfältet vid sidan av banan med luftbroms ute. Betydande skador på flygplanet uppstod. Flygföraren, flygdirektör undkom utan skador. Flygföraren har inte följt SFI beträffande nödutfällning av landställ. På grund av att flygföraren tänkt fel och förväxlat följden av nödutfällning landställ, dels med trycklöst hydraulsystem och dels med tryck i systemet. Vid trycklöst hydraulsystem kan inte stället fällas in. Efter bärgning av flygplanet konstaterades att beslag som påverkar spärren för landställets låshake brutits sönder varför höger landställs lås inte kunde öppnas. Vid nödutfällning av landställ påverkas låshaken mekaniskt. Om flygföraren hade följt SFI och nödutfällt landställ hade stället fällts ut och låst.

Draken var betydligt mer olycksdrabbad än Tunnan, vid ett tillfälle var fyra Drakenplan inblandade i samma olycka. Det var en fyrgrupp som övade avancerad stridsmässig flygning på cirka 2 000 m höjd den 28 april 1970. Hela fyrgruppen kom in i dykning i hög fart när de hamnade i okontrollerat flygläge, men bara två kom ur det. Två gjorde fallskärmshopp i över 1 000 km/tim. Den ena piloten som hoppade omkom och den andra blev hängande i ett träd och fick flera arm- och benbrott. De två andra piloterna fick kontroll över flygningen under våldsam överbelastning av planen, men de kunde återvända till F 21.



”Tunnan”-epoken nu slut på F 21

F 21:s sista ”Tunna” – S 29 C¬ flögs igår klockan 12.00 från Luleå till F 3 i Malmslätt där den skall sluta sina tjänsteår som måldragare. Det var flygdirektör **Bo Norén** som satt vid spakarna när S 29:an för sista gången dundrade upp från startbanan allt medan de äldre i flygbaskåren torkade en tår ur ögonvrån i kylan.”Tunnan” är en veteran i det svenska flygvapnet, och kom redan i slutet av andra världskriget.

Klipp från Norrbottens Kuriren den 10 januari 1967.

Sista flygningen från F 21 med S 29C Tunnan ägde rum den 9 januari 1967. På bilden gör sig Bo Norén klar för start mot Malmslätt. Fotot är utlånat av Karin Norén.

Flygmuseets S 29C Tunnan och startbilen som användes både för att strömförsörja flygplanet och för att bogsera flygplan med. Båda har tjänstgjort under sin aktiva tid på F 21:s spaningsdivision Urban Röd.

Världens snabbaste Tunna

SAAB 29 Tunnan var ett lyckat flygplan. Det ansågs kunna mäta sig med samtida amerikanska och ryska flygplan. Den första prototypen till SAAB 29 flög för första gången den 1 september 1948. De första serieflygplanen levererades till Bråvalla flygflottilj 1951. SAAB 29 Tunnan tjänstgjorde i Flygvapnet under åren 1954 – 1 972. Från 1954 byggdes alla jakt- och attacktunnor om och fick efter-brännkammare, det höjde maxhastigheten på planen, men framförallt förbättrades stigförmågan. S 29C var en obeväpnad spaningsversion. S 29C utrustades med radarvarningssystemet PQ17 och blev därmed det första svenska stridsflygplan som hade radarvarnare. S 29C hade inga vapen ombord utan var endast utrustad med kameror.

Av Flygvapnets 661 Tunnor avskrevs hela 242 stycken på grund av haverier där 99 piloter omkom. De många olyckorna i början berodde på att man hade bristande kunskaper om pilvingens egenskaper och att det inte fanns någon tvåsitsig skolversion av planet. Flygvapnet prioriterade jaktversionen i stället.

En fältflygare från ”Tunnantiden” förklarar pilvingens egenskaper så här: ”J 29 Tunnan var Flygvapnets första flygplan med pilvinge och innan man lärt sig att bemästra en av vingens egenheter, den så kallade girrollkopplingen, inträffade tre landningshaverier med dödlig utgång. (F 12 10/6, F 8 6 och 7/10 1953).

En gir med ett pilvingat plan resulterar i att det vill rolla, en roll häver man normalt med motskevning men i Tunnans fall hjälpte inte det om man skulle landa.

Med landningskonfigurationen ställ ute och full klaff, 40 grader, fälldes även skevrodren ner 18 grader och försökte man då häva en girroll med motskevning fick det motsatt verkan på grund av skevrodrens sekundära verkan. Ett nerfällt roder bromsar mer än ett uppfällt och förstärker rollen. Problemet löstes genom att ge motsatt sidoroder för att räta upp planet och flög man alltid med ”Kulan (girindikatorn) i mitten” var det aldrig några problem.

Under de första flygningarna fick man bara använda 30 grader klaff och då var planet stabilt, senare landade vi alltid med 40 grader. I t.ex. jaktstrid användes girollkopplingen som ett hjälpmedel, med en fiende i stjärten sparkade man sidoroder och girrollen gjorde att man kom snabbare in i svängen”.

Det sattes två världsrekord med den lilla pilvingen. Kapten Anders Westerlund satte den 6 maj 1954 ett världsrekord med en J 29B. Han flög en 500 km lång bana på 30 minuter och 42 sekunder, med en medelhastighet på 997 km/tim. Två S 29C från F 11 i Nyköping slog den 23 mars 1955 världsrekord över en sluten 1 000 km bana mellan Nyköping - Örnsköldsvik av kapten Hans Neij och fältflygare Birger Eriksson med en medelfart på 900,6 km/tim.

Faktablad på SAAB 29 Tunnan

Totalt producerades 665 individer av SAAB 29 Tunnan av de olika varianterna varav fyra endast användes som provflygplan.

J 29A Grundversionen utrustad med motor RM 2 Ghost

J 29B Utrustad med extra bränsletankar monterade under vingarna. Även betecknad som A 29B

S 29C Obeväpnat spaningsplan

J 29D Provflygplan utrustat med motor RM 2 A GohstC/N2932

J 29E Modifierad B- version med ny yttervinge

J 29F Modifierade flygplan av B- och E- versionen. Utrustade med svenskkonstruerade EBK samt E vingen

Modifierad 1967 för målbogsering

Spännvidd	J 29A	A/J 29B	S 29C	J 29E	J 29F
Längd	11,00 meter				
Höjd	19,227 meter				
Vingyta	24,00 kvadratmeter			24,15 kvadratmeter	
Tomvikt	4580 kg	4640 kg	4700 kg	4600 kg	4845 kg
Max startvikt	7530 kg	8170 kg	8000 kg	8170 kg	8375 kg
Maxfart		1035 km/tim			
Dragkraft		2270 kp			
Motor		de Havilland DGT3 RM 2			

J 29B och S 29C skickades till Kongo – Leopoldville

Svenska flygvapnet har under årens lopp fått vitt skilda förfrågningar på uppdrag av FN, alltifrån hjälpsändningar av livsmedel till katastrofområden till aktiva stridsuppdrag med skarpladdade flygplan. Detta var andra gången svenskt stridsflyg deltog i krig. Första gången Sverige deltog utomlands var under finska vinterkriget 1939 – 40, där frivilligflottiljen F 19 sattes upp i norra Finland (Finlands sak är vår, sa man).

Fem J 29B skickades till Kongo - Leopoldville 1961 som en del i FN-operationen ONUC. Flygplanen skulle verka i fredsbevarande syfte under Kongokrisen. Den 30 september startade de fem stridsladdade J 29B från Barkarby och flög den 1 200 mil långa sträckan till Leopoldville i västra Kongo, där man efter planerna exakt på sekunden landade den 4 oktober. Efter landningen förklarade förbandschefen överste Sven Lampell de fem planen beredda för omedelbar insats. Den snabba förflyttningen väckte internationell uppmärksamhet. Ytterligare fyra J 29B tillfördes året därpå. I slutet på december 1962 var striderna som häftigast, F 22 gav framför allt markunderstöd och genomförde raketanfall mot bland annat flygplatser i städerna Kolwezi och Jadotville och en radiostation i Elisabethville.

Framställan om spaningsflyg kom i juli. 1962. Chefen för flygvapnet meddelade att två Tunnor i spaningsutförande kunde ställas till FN:s förfogande. Regeringen gav sitt medgivande, och de två spaningsplanen fraktades till Kongo i oktober i amerikanska transportflygplan. Efter slutmontering flög den första S 29C redan den 7 december 1962, snabbare än vad någon vågat räkna med. Tre dagar senare var båda S 29C i operativ tjänst.

Det kan härmed tilläggas att den kände och framgångsrika pistolskytten Ragnar Skanåker ingick som pilot i förbandet som fick beteckningen F 22. Flygstyrkan ingick i U. N. Fighter Wing som var sammansatt av flygplan från flera länder.

Tunnornas insats i Kongo betraktades som framgångsrik med hög tjänstgöringsgrad för planen. Svenskarna attackerade främst markmål eftersom motståndarnas få stridsplan var sämre i luftstrid än den för sin tid vassa Tunnan. Kantangesiska flyget använde Fouga Magister, det förkom endast ett tillfälle med luftstrid. Under insatsen gick två flygplan förlorade, men i båda fallen var det i samband med landning på Kaminabasen utan några personskador och med begränsade materiella skador.

Det ena haveriet inträffade den 23 mars 1963 efter att bränslepumparna skurit. Vid den efterföljande nödlandningen punkterades ett däck varvid planet gick av banan och kolliderade med en termitstack. Det andra haveriet finns det ingen känd dokumentation på.

I slutet av april 1963 halverades F 22. De två S 29C plus två J 29B flögs hem till Sverige under ledning av överste Dick Stenberg. Resten av F 22 blev kvar till i september 1963. De kvarvarande 29:orna förstördes efter det att viktiga instrumenten plockats ur.

J 29 Tunnan går till historien som ett mycket fältmässigt flygplan med hög tjänstbarhet i såväl arktiskt som tropiskt klimat. Med detta hade ett stycke svensk flyghistoria avslutats.

Urban Blå 2.a divisionen vid F 21

Urban Blå eller Dalton är 2. divisionen vid F 21, eller 212. stridsflygdivisionen inom Flygvapnet. Divisionen bildades ursprungligen åren 1942–1943 vid F 12, och hade då anropssignalen Ludvig Röd. Ludvig Röd var 1. divisionen vid F 12. Divisionen beväpnades med C-versionen av det svensktillverkade flygplanet, som i Flygvapnet benämndes B 17. Divisionen omorganiserades 1947 till en jaktdivision, och beväpnades med J 21, år 1953 ersattes den av J 29A tunnan. Hösten 1958 blev divisionen först vid Kalmar flygflottilj med att beväpnas med J 32B Lansen.

I början av 1960-talet, överfördes divisionen tillsammans med ett baskompani till F 21. Överlämningen av divisionen skedde officiellt den 1 oktober 1961, då flottiljchefen för F 12, överste Thomas Ståhlhanske lämnade över divisionen till chefen F 21, överste Bengt Belander. Första divisionschefen var Stefan Båldh som ledde förflyttningen från Kalmar till Luleå oden 1 oktober och svepte in över Flottiljen med Lansenplanen exakt klockan 14.

Till en början överfördes 15 J 32-b Lansen från Kalmar, senare kom ytterligare två plan. Att bedriva jaktflyg i Norrland var inte alltid så lätt. I södra Sverige fanns det gott om stridsledningsradarstationer som kunde hjälpa föraren att hitta målen. Norrlands stora luftrum var inte täckt av någon stridsledningsradar eller radiosamband utan flygarna var hänvisade till flygplanets egen radar-utrustning

Utvecklingen av jaktförband gick snabbt och Lansen ersattes av Draken. Den 11 januari 1969 var det dags för sista Lansen att ta farväl av F 21 och lämnade Kallax. Lansenplanen användes därefter av målflyg på Malmen när de drog vingmål bland annat över Tåme skjutfält. Divisionen bestod nu enbart av J 35D Draken från F 3 som hade fått den modernare J 35F. J 35D flög på Urban Blå fram till 1985 då den ersattes av JA 37 Viggen

År 2002 blev divisionen den första divisionen vid F 21 som beväpnades med JAS 39A Gripen. Vid tidigare ombeväpningar hade divisionen fått nytt flygplanssystem mellan tre och fyra år efter Urban Röd. Det är första gången i flottiljens historia som jaktdivisionen Urban Blå tillfördes ett nytt och modernare flygsystem först. I samband med att divisionen beväpnades med JAS 39A omorganiserades divisionen till en stridsflygdivision. År 2006 ombeväpnades divisionen till JAS 39C. Den 1 oktober 2010 fick divisionen ”Dalton” som ny anropssignal I början av juni 2011 firade Urban Blå sitt 50 - års jubileum, där fem ursprungliga divisionsmedlemmar från F 12 i Kalmar närvarade vid jubileet.

Två foton som är bevarade från Lansen och Draken tiden på Urban Blå

Urban Gul 3.e divisionen vid F 21

Urban Gul var 3. divisionen vid Norrbottens flygflottilj, eller 213. jaktflygdivisionen inom Flygvapnet. Divisionen bildades 1973 som 213. lätt attackflygdivision. Detta i samband med att Norrbottens flygflottilj tillfördes uppgifter i form av attackrollen. I dagligt tal var det divisionen "Lätta Attacken" då den beväpnades med SK 60B, vilken var en attackversion av skolflygplanet SK 60.

Det gick rykten på krigsflygskolan om att flyga attack med SK 60 men det kunde inte vara sant. SK 60 med sina svaga motorer, inget pansarskydd för besättningen, inget motmedel och känslig för isbildning. Men ryktet visad sig vara sant.

Lätta attacken var inhyst i en av landets största hangarer. Första elevomgångarna var attackutbildade på A 32A Lansen både som förare och navigatörer. De övade mycket armésamverkan när en samverkansbil stod ute i terrängen. Samverkansbilen angav ett mål att bekämpa samt upplyste om luftvärn liknande. Det gällde då för gruppchefen med navigatör att snabbt planera för anfall, ta hänsyn till faktorer som terräng, väder, belysning, var fienden kunde finnas, jaktmotverkan och sedan genomföra anfallet. Malmtågen från Kiruna fungerade ofta som mål vid attackuppdrag.

Bild från klargöring av en SK 60 på F 21

Bilden har använts som julkort med okänt ursprung, men en gissning är att den är arrangerad efter att divisionen flyttade till F 16.

Flygmuseets SK 60C

Foto från Lundbergshallen. Alla flygplansmodeller som hänger i taket är gjorda av Pelle Lundberg och Allan Riström.

Erik Bratt hade börjat skissa på ett nytt flygplan som sedan blev SK 60. Första skisserna var på en tänkt deltavingad affärsjet, men när Flygvapnet hörde av sig med en förfrågan om ett nytt skolflygplan slängdes skisserna på affärsjeten och man började om från början. SK 60 är SAAB:s och Flygvapnets mest långlivade flygplanstyp som har överlevt många försvarsbeslut. Den 29 juni 1963 flög SAAB 105 som är SAAB:s beteckning på flygplanet första gången. Det var en av de två prototyperna som flögs den dagen, provflygaren Karl-Erik Fernberg satt vid spakarna. Den andra prototypen flög nästan på dagen ett år senare. I mars 1964 gav regeringen KFF (Kungl. Flygförvaltningen, sedermera FMV Försvarets Materielverk) order att beställa ca 100 flygplan av den nya typen SK 60. Senare fastställdes en order på 150 plan. Under hösten 1964 genomfördes en intensiv utprovning både vid SAAB och Försökscentralen FC (FC blev senare FMV – T&E Förvarets Materielverk – Test och Evaluering). SAAB 105 blev till slut godkänt av Flygvapnet efter att en mängd modifieringar utförts.

Planet har en ganska märklig bakgrund och tillkomst. Erik Bratt, som var känd för sina okonventionella flygplanskonstruktioner hade börjat skissera på en deltavingat, tvåmotorigt, affärsjet, projekt ”Florett”, som var arbetsnamnet. Det var ett synnerligen avancerat flygplan för att vara på 50-talet, planet var inte bara deltavingat utan det var försett med en nosvinge som senare kom på 37 Viggen och 39 Gripen. På SAAB ville man vara förutseende om det skulle visa sig att det skulle komma någon mindre beställning av flygplan för militära ändamål. Bratt hade inom SAAB presenterat sin projektstudie i maj 1958, men redan under hösten samma år stod det klart att Flygvapnet sökte efter ett nytt skolflygplan som skulle ersätta J 28C Vampire. De gamla ritningarna förpassades till sopkorgen varpå arbetet med att ta fram nya ritningar på nuvarande SK 60 (som flög fram till november 2019). Första seriebyggda planet 60001 blev godkänt i december 1965 och levererades till Flygskolan i Ljungbyhed F 5 i början av april 1966. Flygmuseets SK 60C som står i Lundbergshallen har serienummer 60004. Under 1990-talet fick SK 60 förbättrad prestanda i och med motorbytet där de ursprungliga Turbomeca-motorerna (med svensk militär beteckning RM 9 respektive RM 9B) ersattes av modernare motorer, RR-Williams FJ 44 (med svensk militär beteckning RM 15). Den 13 november 2019 fick samtliga SK 60 flygförbud efter att man hade hittat ett allvarligt tekniskt fel. Jag hade kontakt med en

anställd på SAAB strax före jul och då fanns det ingen tidsplan eller något beslut om att SK 60 flygförbudet skulle hävas. Den 14 januari hävdes flygförbudet efter att felet hade avhjälpts.

Den rena skolversionen blev SK 60 A, lätt attack blev SK 60 B och spaningsversionen blev SK 60 C. B och C versionerna byggdes om från SK 60 A, utom en SK 60C som byggdes ny redan på fabriken i Linköping.

Trettio SK 60A byggdes om till SK 60C vilket innebar samma vapenstationer under vingarna som på SK 60B plus att nosen förlängdes för att ge plats för en spaningskamera. Ibland kallades den för Myrsloken med tanke på den långa nosen. Kameran är en panoramakamera med svensk beteckning SKA 29. Med början från 1970 modifierades vid CVM de trettio flygplanen successivt, Flygmuseets individ 60004 är ett av dem. Ett kombinerat provflygplan SK 60B/C flögs första gången i februari 1970.

Andra versioner var SK 60D och SK 60E. D är en version som används som sambandsflyg (transport) inom Flygvapnet och E versionen är utrustad med civila flyginstrument och har använts vid TFHS Trafikflygarhögskolan på Ljungbyhed, F5. Både D och E versionen har fyra säten och inga katapultstolar.

SK 60B kan beväpnas med två 30 millimeter Aden automatkanoner i kapslar som hängs under vardera vingen som på flygplanet i Lundbergshallen. Kanonerna laddas med 150 skott vardera. Man kan också beväpna SK 60B med 12,7 millimeters ammunition för övning. Andra alternativ är 2 st. 250 kilos bomber eller 12 st. 13,5 cm eller 6 st. pansarbrytande Bofors 14,5 cm raketer. Total vikt av extern last var högst 700 kg.

Den 29 maj 1972 antog riksdagen regeringens proposition gällande försvarsbeslutet 1972, vilket resulterade i att försvaret fick anpassa sig till en betydligt lägre ekonomisk nivå än tidigare. För Flygvapnets del nedprioriterades attackflyget, antalet attackflygdivisioner blev dock oförändrat, men vissa omorganiserades. Fyra medeltunga divisioner blev ersatta av fyra lätta divisioner med SK 60B. Försvarsbeslutet resulterade i att F 21 tillfördes ytterligare en division, 3:e attackdivisionen Urban Gul, som beväpnades med SK 60B. Att flottiljen utökades med ytterligare en division medförde att det byggdes en ny 37-hangar i likhet med den som byggdes vid samma tid på F 4 på Frösön Östersund.

SK 60 hade inget varningssystem och inga motmedel. Enda sättet att undvika att bli nedskjuten var att flyga lågt vid ett attackuppdrag. Skyddet var detsamma oavsett om hotet var luftvärn eller jaktflygplan. Till sin hjälp hade flygföraren en navigatör i högersits. Lätta Attacken utövade även CAS - Close Air Support. På den tiden var det endast SK 60 som sysslade med den uppgiften. För att kunna samordna anfallen med Armén så fanns det flygsamverkansgrupper. Det var en jeep med en stor mast där det

satt ett par armé- och flygofficerare med radio som skötte sambandet mellan flygplanen i luften och arméförbanden på marken. De gav sedan koordinater till navigatören som på sin karta ritade in målpunkten som kunde vara en bro eller konvoj som skulle bekämpas samtidigt som förbandet låg i väntläge i närheten av samverkansfordonet.

Fotot ovan är från Lundbergshallen där SK 60C med tillhörande utställning är uppställd.

Fakta om flygplanet

Flygslag: Flygträning / Lätt Attack / Spaning

Tillverkare: SAAB

Längd: 10,5 m

Vingbredd: 9,4 m

Höjd: 2,7 m

Tomvikt:

Max last: 800 kg (SK 60B/C)

Max startvikt: 4300 kg

Aktionsradie: 1235 km

Max höjd: 12.000 m

Hastighet: 780 km/h

Motor: 2x RM 15 (William Rolls FJ 44)

Besättning: 2 (SK 60A/B/C), 4 (SK 60D/E)

Ett par foton på vår SK 60C 60004 när den var ute på Flygmuseets gård och gjorde en långtur till värnpliktsparkeringen. På hemväg igen tog den ett ”skutt” över staketet (det är ju ett flygplan) i stället för att rulla på egna hjul runt vakten och in på F 21:s område för att komma in i Lundbergshallen.

Ibland sätter vi ut en vakthund på gården som vaktar våra flygplan och fordon.

Urban Gul ombeväpnar till JA 37 Viggen och blev operativ division igen juli 1983.

Efter försvarsbeslutet 1982 genomgick Flygvapnet en större omorganisation. Vilket bland annat medförde att divisionen överfördes 1983 till 165. skolflygdivisionen vid Upplands flygflottilj F 16. Då fick F 21 sina första JA 37 Viggen i oktober 1982, men det dröjde innan Urban Gul var operativ division. Det första flygplanet hämtades av Frank Fredriksson som senare blev flottiljchef. Med JA 37 Viggen tog F 21 ett stort steg in i dataåldern och föraren blev lite av systemoperatör.

Att det var möjligt att sätta upp en ny division berodde till stor del av att den kvarvarande divisionen vid Västmanlands flygflottilj F 1 avvecklades. I och med ombeväpningen av Urban Gul till JA 37 kunde man därmed bibehålla kompensera med bortfallet av jaktflygdivisionen Vid F1. Divisionen Urban Gul upplöstes 1999.

Flygmuseets JA 37 Viggen Individnummer 37362. Det tillverkades 149 JA mellan åren 1978 – 2004.

Ugglor på jakthumör

1983 blev ett dystermörkt år i vissa avseenden för norrlandsflottiljen F21/Luleå. Men en ljusglimt kunde FV-NYTT dock berätta om i förra numret (3/83) – helikopterbesättningarnas prickfria årsflygningar med HKP 4:orna. Här kompletteras med ytterligare en upplysande företeelse – den om tillväxten av "jaktbarnet" Urban Gul.

Redan i FV-NYTT 4/82 berättades om att JaktViggen anlänt till F21. I och med uppsättandet av denna JA-division vid F21 har Övre Norrland fått ett starkt tillskott till luftförsvaret. Under -83 har omskolning ägt rum. Första omgången förare blev klar under den gångna hösten. Omskolningen har gått mycket bra. Inga incidenter har rapporterats. Och detta är helt naturligt något att glädjas över, tycker omskolnings- och divisionschefen, major Frank Fredriksson (f d F1).

En nyuppsatt division har under senare år tyvärr blivit något ovanligt för Flygvapnet. Därför förpliktar detta "under" att ett divisionsmärke tas fram. Här visas det nya divisionsmärket för Urban Gul för första gången i officiellt sammanhang. Motivet föreställer en slagfärdig fjälluggla i norrbottnisk fjällterräng.

Urban Gul-divisionen ser fram emot ett gott samarbete och utbyte med FV:s övriga jakt-, attack- och spaningsdivisioner. Samt önskar dem en God Fortsättning på det Nya Året! (Orwells framtidsvisioner till trots.) ■

3. div/F21

Omskolare, uppvisningspilot, divisionschef:
FRANK FREDRIKSSON

Stående fr v: Kn S. Långström, mj C. Lejnehed, kn H. Larsson, mj Å. Carlsson + kn T. Haglund.
Knästående fr v: Kn I. Myhr (F4), mj A. Edström, kn A. Holm, mj F. Fredriksson + kn S. Jonsson

Foto: Ivar Blixt

Tidningssida från Flygvapen Nytt 1983.

Flygsimulatorn JA 37DI Viggen Urban 98

När JA 37 (Viggen) hade flugit färdigt vid F 21 2005 så blev ju också den simulator färdig för att skrotas.

Simulatorbyggnaden skulle renoveras och göras om för att ta emot Jas 39 Gripen. Därför blev det väldigt bråttom att få ut den gamla och bereda plats för den nya.

Efter att ha börjat skrota alla 13 datorstativ vilka tog upp ett helt datarum så skulle ju cockpit också ut. Då var det någon som föreslog att vi kanske skulle spara den och få en plats i museet. Efter att ha konsulterat ordförande i museet K-G Andersson som var mycket intresserad av idén så flyttades den upp till museibyggnaden. Där stod den i ett par år tills vi Per och Lasse blev pensionärer. Tanken var att vi skulle driftsätta flygspaken och gasreglaget. När vi väl hade börjat så blev det tanken att vi skulle montera en del flyginstrument och reglage också. Nu hade ju datorutvecklingen gått fort fram så med några PC så blev resultatet att vi fick många instrument att fungera som på ett riktigt JA 37. Den version vi hade på Viggen var den sista versionen JA 37 DI, D som står för den 4 generationen och I för internationell, vilket innebar 2 typer av radio till exempel.

Den versionen var ju även en utveckling för JAS vilket innebar lite andra bildskärmar, som gav oss lite bekymmer för hur vi skulle lösa det. Så nu har vi 5 datorer (PC) som räcker gott och väl för vårt ändamål.

Nu finns TI (taktisk indikator) SI siktlinjeindikator (head up indikator) MI målindikator (radar). I dag så är simulatorn vid museet väldigt intressant. Vi har många besökare som har haft en ”dröm” om att få flyga ett jetplan, här kommer man så nära det som möjligt.

Det finns så mycket mer att arbeta och utveckla och vi hoppas att vi ska kunna få någon mer att engagera sig i ett väldigt intressant och roligt projekt.

Per o Lasse

Tre bilder på JA 37DI simulatorn, En besökare kallade den för ett häftigt Tv-spel.

Operationsbordet med datorerna och operatörens datorskärmar, till höger en JA 37 stol.

Flygsimulatorn ger en häftig och verklighetstrogen flygupplevelse. Prova på att starta, hantera flygplanet i luften och landa på ”riktigt”. Du manövrerar över Luleå, broarna och skärgården, högt eller lågt, och hela Sverige finns där och mera därtill. En simulatorflygning tar 20 minuter, först 5 minuters instruktion och sedan 15 minuters flygning. Du får en genuin flygkänsla som är en höjdpunkt upplevelsemässigt.

Intill flygsimulatorn står en kabin med främre delarna av vingarna från en S 35 Draken uppställd. Där kan man känna på miljön när man provsitter "bakom spaken". Litet utrymme och många reglage att hålla rätt på i det flygplanet. På bilden sitter en glad radioreporter från Sveriges Radio P4 Radio Norrbotten i kabinen. Många besökare brukar passa på att ta ett foto när de provsitter flygplanet.

Foto: till vänster Sivert Mässing och till höger Krister Öhman.

En Focke Wulf FW 58 havererade i Porsiforsen 1946

När jag har forskat om flygolyckan i Porsi 1960 har jag fått tips om att sportdykarna har dykt på ett annat flygplan. Det är en Focke Wulf FW 58 Weihe som flög för Rikets Allmänna Kartverks räkning på fotouppdrag. Under hemflygning efter ett fotouppdrag totalhavererar flygplanet med registrering SE-KAB tisdag den 13 augusti 1946 i Lule älv, invid Porsiforsen. När jag pratade med en äldre Porsibo om flygplanet drog han sig till minnes att besättningen blev räddade med båt ute i älven.

Foto på en av kartverkets Focke Wulf FW 58 Weihe

Flygplanet som havererade vid Porsiforsen var inte det enda av kartverkets flygplan som kraschade. Den första Focke Wulf levererades till F 3 Malmen sommaren 1938. Flygplanet fick registrerings-beteckning SE-KAA och försågs med en lodkamera av fabrikat Zeiss. Den 21 juli 1943 havererade flygplanet nedanför Vidberget, 2 km sydost Hällnäs flygfält klockan 14:15. Besättningen, värnpliktig flygförare och flygfotograf från Rikets Allmänna Kartverk klarade sig oskadda. Ett kraftigt åskväder låg över Vindeln vid tidpunkten för haveriet. Haveriorsaken var felbedömning från flygförarens sida och underlåtenhet att inhämta flygväderrapport med hänsyn till flygningens art och utsträckning. Nästa flygplan med registrering SE-KAB levererades 1940 och havererade i Porsiforsen 13 augusti 1946. I samband med omfattande kullagerleveranser till Tyskland skedde likviden delvis genom leverans av ytterligare två flygplan till Sverige hösten 1943 med registrering SE-KAC och SE-KAD. Utöver den civila registreringen hade planen även den militära beteckningen med tre kronor i en cirkel.

Samtliga fyra Focke Wulf FW 58 var kamerautrustade och utnyttjades av Rikets Allmänna Kartverk. Fram till våren 1944 flögs planen av flygvapenpersonal därefter övertogs det operativa ansvaret av Björkvallsflyg i Norrtälje. KAC och KAD var i tjänst för fotografiska uppdrag fram till 1959. Året därpå bjöds planen ut till försäljning. De skrotades dock efter en tid och ströks ur civilregistret i augusti 1960.

Focke Wulf FW 58 Weihe var ett tvåmotorigt skol- och sambandsflygplan som hade plats för piloten och tre passagerare. Vingarna och stjärtfenan var i metall, skelettet var av stål med träbalkar. Flygplanet var konstruerat av Kurt Tank, chef för designbyrån vid flygplanstillverkaren Focke Wulf. Flygplanets prototyp V-1 flög för första gången 18 januari 1935. Flygplanstypen skapades för det tyska flygvapnets krav på ett nytt skol- och övningsplan inför introduktionen av nya och snabba stridsflygplan för bomb- och spaningsuppdrag. Det krävdes ett nytt flygplan för effektiv utbildning av förare, navigatörer, bombfällare, telegrafister och operatörer av spaningskameror.

Rikets Allmänna Kartverk RAK organiserades 1937, det var en föregångare till Kartverket, senare Lantmäteriet. RAK var ett fristående civilt verk som löd under Jordbruksdepartementet. RAK:s uppgift var att upprätta och utge geodetiskt grundade kartor över Sverige, samt kartor för krigsmaktens (numera Försvarsmaktens) behov. Hit hörde även uppgiften att göra höjdbestämningar som underlag för kartorna. Fotografering från luften för att framställa kartor på fotogrammetrisk väg fick sitt genombrott samma år. Krigsmakten hade ett uttalat krav av att få korrekta bilder. Flygfotografering hade plötsligt blivit det överlägset enklaste och mest exakta sättet att framställa kartbilder över stora områden.

Flygplan SE-KAA vid Brattforsheden 1942. Här byter man tändstift på motorn. Foto: Lars E Lundin.

Kartverkets Focke Wulf FW 58 Weihe hade mycket goda flygegenskaper även om flygplanets storlek stundtals var för stor och tung för de bägge Argusmotorernas sammanlagda effekt på blygsamma 2 x 240 Hp. Ett motorbortfall kunde bli en mardröm för piloten. Flygplanet hade med sin stora spännvidd på 21 meter stabila flygegenskaper som gjorde den lämpad för just precisionsfotografering. Kriget tog slut, men i och med det ökade också fotouppdragen för Kartverket. Bland annat hade efterkrigstidens stadsplanerare fått upp ögonen för flygfotot som underlag för den moderna kartbilden. Kartverkets fotoflygningar styrdes därmed alltmer över till rent civila projekt.

Inför fotouppdraget över Porjus den 13 augusti 1946 hade startaren från Boden på morgonen föregåtts av varmkörning med propellrarna enligt propellerklockorna i läge 1 200 vid varvtal 1 800 rpm. Under flygningen mot Porjus som förlöpt normalt har propellerklockorna visat "1110". Under stigning har de

visat "1135" och vid plané "1110". Vid framkomsten till Porjus har piloten konstaterat att vädret inte tillåtit fotograferingen som var planerad varför han beslutat att återvända till Boden.

Flyghöjden var då 2 000 meter, under hemflygningen har piloten fört flygplanet nedåt i spiraler för att komma ner på normal flyghöjd på cirka 200 meter. Efter knappt 15 minuters flygning på denna höjd har vänster motors varvtal ökat till 2 500 rpm mot normalt 2 000 rpm, varvid propellerklockan visat "0230".

Eftersom piloten trott att ett propellerfel förelegat har han först provat propelleromställningen vilken inte har fungerat. Han har därefter gett mer gas vilket dock endast resulterade i att motorn fått ett ännu högre varvtal. Därefter kuperade han (stängde av) vänster motor eftersom han befarade motorskärning. Samtidigt har piloten varit övertygad om att hemflygning skulle kunna ske på enbart en motor. Efter en stund har han dock märkt att flygplanet börjat sjunka. Eftersom de befann sig över Lule älv har han nödlandat på älven ovanför Porsiforsen. Före sättningen på vattnet har landningsställ och vingklaffar varit infällda och han har tvingats flyga under en kraftledning. Sättningen har skett vid sammanflödet av Lilla och Stora Lule älv. Bortsett från krökta propellerblad har landningen gått bra så flygplanet har inte blivit nämnvärt skadat.

Haveriorsaken har varit fel på vänster propeller vilket förhindrat propelleromställning och därmed normalt nyttjande av motorns effekt. Haveriutredningen anförde en erinran mot piloten i det att han kuperade (stängde av) vänstermotorn vilket var mindre välbetänkt med hänsyn till omständigheterna och underliggande terräng. Det vill säga att flygplanet följde med vattenströmmen ner i forsen där det totalhavererade.

Efter landningen har besättningen, (civilflygaren Johan Andersson, flygfotograf Ragnar Sproge och mekanikern Strömberg) skyndsamt tagit sig ut på flygplanets vingar. Besättningen kastade av sig de tyngsta klädesplaggen och tog på sig flytvästarna och kastade sig i vattnet. Piloten höll tag i planet samtidigt som den vådliga färden nedför forsen startade. Planet och männen kastades mellan stenarna och uppstickande klippor utför forsen. Östen Sandling boende vid Prorsiforsen satt i sin båt och fiskade när han fick se flygplanet komma virvlande nerför forsen, han tyckte sig se tre män i vattnet i närheten av planet. Östen vände båten och började ro av alla krafter för att få tag på en av männen som fick fatta tag i relingen på båten för att hålla sig fast. Östen gensköt de två andra ur besättningen och lyckades hejda deras våldsamma färd i vattenmassorna, även de fick klamra sig fast vid båten. Nedanför fanns nästa fors och det var nära att båten kommit in i sugkraften från den. Med uppbjudande av sina sista krafter fick Östen båten ur det farliga läget och in i lugnare vatten så han kunde ro in mot stranden. Flygarna var i stora hela oskadade. En hade fått ett slag i ryggen mot en sten eller klippa och slagit i huvudet. De andra hade bara mindre blessyrer efter den vådliga forsfärden. Östens fru och en del andra bybor hade samlats på stranden utan att de kunde göra något för männens undsättning. Planet som hade varit i kartverkets tjänst sedan 1940 var totalhavererat.

Vid spordykarklubbens dykningar i forsen har de endast hittat ena motorn enligt uppgift från dykare på I 19 dykgrupp. Om klubben tänker göra fler dykningar efter flygplanet är inte känt.

Besättningen är här räddad i säkerhet av Östen Sandling och de ser ut över den mäktiga forsen. I bakgrunden Porsiforsen, här ser man den väldiga kraften i forsens vattenmassor. Fotografiet är tagit av Johan Anderson.

ONSDAGEN DEN 14 A

Slaktare räddade störtade flygare från döden i fors

LULEÅ den 13. (T. T.) **Tre män och ett havererat flygplan gjorde på tisdagsförmiddagen en färd utför Porsiforsen. De nödställda togs upp av en person som tillfälligt var nedanför forsen i en båt. Folk på stranden skulle knappast ha kunnat bispringa.**

Det havererade flygplanet var ute på flygfotografering för kartverket. Det fördes av civilflygaren Johan Adrian Andersson, Ljusdal, och besättningen i övrigt utgjordes av flygfotograf Ragnar Sproge och mekaniker Strömberg.

PLANET I ÄLVEN STRAX INTILL FALL.

Störtningen skedde där Stora och Lilla Lule älv flyter samman. Planet tog vatten strax ovanför fallet och började genast av den kraftiga sugningen dras nedåt. Besättningsmännen klev upp på planet och rev av sig de mest tyngande kläderna samt tog på flytvästar. Två kastade sig därefter i vattnet, medan piloten släppte ned sig och höll tag i planet. Så började den vilda färden nedför. Människokropparna och planet slungades hit och dit och man fick ta emot åtskilliga törnar från uppstickande klippor och stenar.

Nedanför fallet satt slaktare Östen Sandling från Vuollerim i en båt och fiskade. När han blickade upp mot fallet fick han se maskinen som kom virvlande och tyckte sig även urskilja tre män i vattnet — piloten hade måst släppa sitt tag i maskinen. Fru Sandling, som själv stod och såg händelsen från makarnas gård vid forsen, berättar för T. T. att mannen genast vände båten mot fallet och började ro av alla krafter. Han lyckades även komma en bit mot fallet och kunde få tag på en av männen, som fick fatta tag i relingen och hålla sig fast, varefter hr Sandling genskött de båda andra och lyckades hejda deras färd. Även de fick klamra sig fast vid båten.

RÄDDNINGEN VAR NÄRA BLI FÖRGÄVES.

Nedanför är också en fors belägen, och det var på ett hår när att båten kommit in i dennas sugkraft. Med uppbjudande av sina sista krafter fick Sandling i det kritiska ögonblicket båten ur det farliga läget och in i lugnare vatten samt kunde ro mot stranden.

Flygarna var i det stora hela oskadade. En hade fått ett slag i ryggen och skadats något i huvudet, medan de andra hade smärre kontusioner, som de fått när de törnat mot stenar. Det anses troligt att alla tre flygarna gått en säker död till mötes om hr Sandling ej ingripit. En del folk som samlats på stranden såg flygarnas forsfärd utan att kunna göra något för deras undsättning.

Planet hade nödlandat i älven efter krångel med ena motorn. Det var av typen Focke Wulf Weihe och har varit i kartverkets tjänst sedan 1940.

Hkp 3 Agusta Bell 204 B vid F 21

Det här är historien om F 21:s trotjänare som under många år flögs av Bruno Carlström. Här nedan är Brunos egen berättelse om sitt flygarliv på F 21.

Helikoptern konstruerades av Bell Helicopter Company i slutet av 50-talet och blev känd som UH-1 eller ”Huey” under Vietnamkriget. I början av 60-talet köpte Flygförvaltningen sju Bell 204, en modifierad Huey, de licenstillverkades av Construzioni Aeronautiche Giovanni Agusta S. A. i Italien och fick därför namnet Agusta Bell 204, FV benämning Hkp 3, B i beteckningen infördes efter motorbyte från TM 2 A till den starkare TM2 B.

Huvuduppgiften skulle vara att bistå de regionala televerkstäderna med transport av personal och materiel i samband med reparation och underhåll av försvarets markteleanläggningar, exempelvis radiolänk-/radarstationer och trådnät, övriga uppdrag fick komma i andra hand. Verkstäderna fanns i Arboga, Hägernäs, Malmslätt, Säve, Ronneby och Luleå och helikoptern stationerades vid närmaste flygflottilj, den sjunde maskinen tilldelades robotforskningsbasen RFN i Vidsel.

Hkp 3 nr 426 levererades till F 21 sommaren 1963 och märktes med nr 426, det ändrades senare ett par gånger till 93 och 86. 1993 ansågs helikopterstödet till teleunderhållet inte behövas längre och vår maskin överfördes till F 10 i Ängelholm där den användes för lokal flygräddning och döptes om till 96. När Hkp 3-systemet pensionerades fick F 21 tillbaka sin maskin och den finns nu utställd vid Flygmuseet F 21 i Luleå.

Arbetsområdet för helikoptern vid F21 var stort, det sträckte sig från en linje Sundsvall – Östersund upp till Treriksröset. Det blev ofta snabbutryckning till någon punkt i radiolänknätet som inte fungerade, fel på länknätet måste avhjälpas omedelbart.

Länkmasterna låg för det mesta oländigt till och då var helikoptern oumbärlig för att snabbt komma på plats. Ibland var vädret dåligt men vi lärde oss hur vi skulle ta oss fram även om gråsparvarna gick till fots. Nu har den gamla elektronrörsbestyckade utrustningen ersatts med modern elektronik och behovet av underhåll har minskat betydligt. Varje år skulle också några hundra luftbevakningstorn kontrolleras och då sparades många timmar i bil och kånkande med ryggsäck i skogen om man flög till de mest otillgängliga. För att klara de långa avstånden utrustades F 21:s helikopter med fällbara

extratankar som utökade aktionstiden från 2 till 3,5 timmar. Numera är den optiska luftbevakningen nedlagd och tornen rivna, möjligen står några av de gamla brandbevakningstornen som användes av luftbevakningen kvar.

Bombfällning? Nej, fällprov av extratankattrapper.

Vid behov kunde ”trean” användas som räddningshelikopter. En vinsch monteras då in för att kunna hissa upp nödställda från livbåt. Sommartid hände det att Räddningstjänsten ringde och ville ha hjälp med att vattenbomba en skogsbrand. Då hängdes en tunna som rymde ca 700 liter vatten i en vajer under helikoptern, tunnan fylldes genom att doppas i närmaste vattendrag och tömdes genom en ventil i botten. Ett effektivt sätt att släcka en brand. Vid flygning över vatten kunde uppblåsbara nödflottörer monteras.

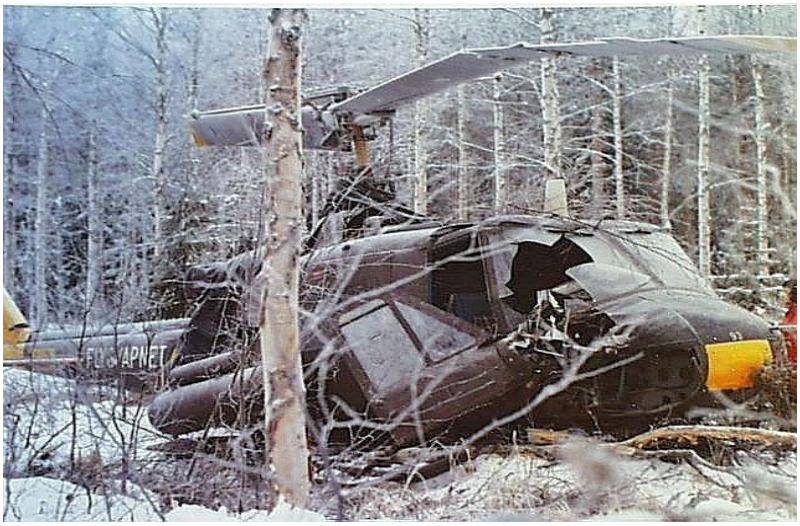
En helikopter kan användas till mycket och med vår ”trea” har vi gjort det mesta man kan tänka sig, några exempel: Sjuktransporter, räddat vinddrivna fiskare, bärgat havererade flygplan, flugit omkring med kungen, skjutsat generaler och andra höjdare på fisketurer, byggt skidliftar och starttorn, tappat en (död) häst i sjön från 500 m höjd! spanat efter ubåtar en midsommarnatt, landat på kassunfyrar och isbrytare, lyft fallskärmshoppare 4000 m upp i luften, flugit rote med en örn i Arjeplogsfjällen, sett björn och järv, hovrat på 1500 meters höjd i två timmar över Ersmark för ett prov, byborna trodde nog att vi frusit fast.

Hkp 3 är nog den mest fältmässiga maskin man kan tänka sig. Under mina år ute i ”bushen” har det naturligtvis funnits problem av olika slag, men jag har aldrig behövt lämna kärran och gå hem. Vi var ofta ute veckovis, även under vintern, och på kvällen tankades helikoptern och täcktes med ett kapell. På morgonen kunde det vara 25 grader kallt men vi kom alltid iväg utan problem. Startmotorn satte snurr på kompressorn och tändstiftet alstrade ett mindre blixtnerslag som tände bränslet i brännkammaren och så var motorn igång. Den begränsning som fanns var att oljan i rotorväxeln måste vara varmare än -30 före start.

Helikoptern hade två värmesystem. Det ena tog varmluft från motorns kompressor och det andra var en värmare som gick på flygbränsle så temperaturen ombord var dräglig även i sträng kyla. Tyvärr fanns ingen kylanläggning och sommartid kunde det bli rätt svettigt.

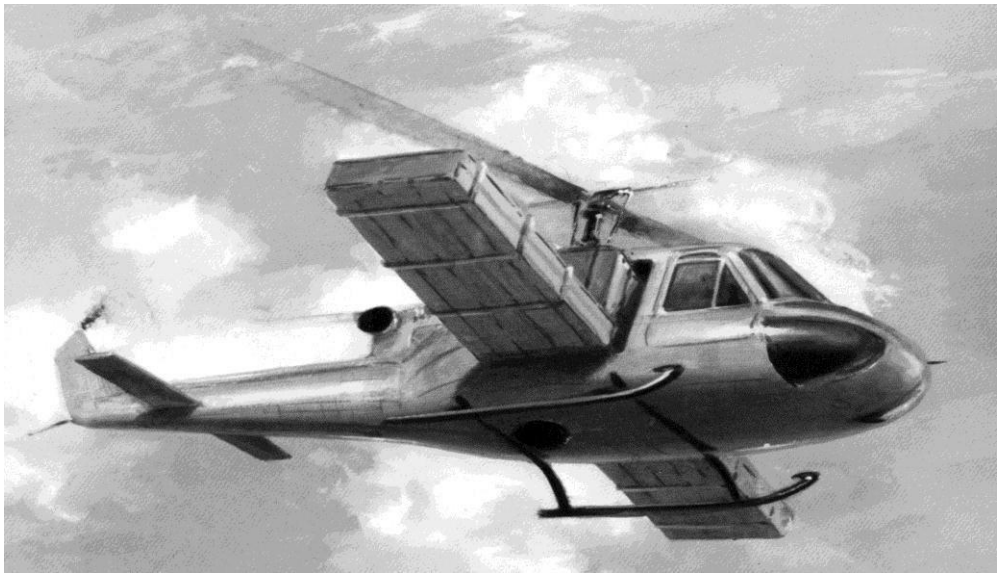
Som förare hade man både händer och fötter upptagna, det fanns ingen styrautomat utan man fick flyga manuellt hela tiden, stigspaken kunde släppas tillfälligt om den låstes med vänsterknäet. Dagens helikoptrar kan i princip flyga själv, man talar bara om för den vad den ska göra. Det finns inte längre en massa ”klockor” som syns på bilden heller, de har ersatts av bildskärmar där föraren väljer vilken information som ska visas beroende på uppdragets art.

Förarplatsen i helikoptern.



En helikopter faller inte som en sten om motorn stannar utan kan autorotera som det heter. Man håller en fart på 110 km/tim och sjunker då med ca 20 m/sek och rotorn går som en vindsnurra. Når man en öppen yta minskar man farten till noll och sjunker rakt ner, fallet bromsas de sista meterna genom att öka bladvinkeln på rotorn. Över skog får man ta ner farten till noll just över trädtopparna och bromsa fallet med rotorn så gott det går. Efter ett motorhaveri över högstammig skog klarade sig alla tre i besättningen helt oskadade och helikoptern reparerades och flög i många år efter haveriet.

En gammal definition av en lyckad landning är att man ska kunna gå själv från maskinen. Notera extratanken som skymtar bakom björken. Det är samma helikopter som på bilden med vattentunnan och den står nu utställd på museets gårdsplan sommartid.



Ett alternativ till att flyga med hängande last.

Data för Agusta Bell 204 B.

Motor	TM 2 B	1100 hk/1495 kW
Rotordiameter		13,41 m
Rotorvarvtal		314-324 v/min
Total längd		16,15 m
Flygkropp		12.98 m
Höjd		4,44 m
Tomvikt		2200 kg
Max startvikt		3860 kg
Max fart		220 km/t
Marschfart		180 km/t
Topphöjd		5000 m
Flygtid		2 tim 10 min
Flygtid med extratankar		3,5 tim
Besättning/passagerare		2/8

Innan helikoptern togs ur tjänst hann den med 7 197,21 flygtimmar.

Det här var i stora drag berättelsen om museets Hkp 03 426 men den berör ju också mina år som flygförare. Visst var det roligt och spännande att tumla om med J 29 Tunnan och A 32 Lansen men det miste något av sin tjusning med tiden. Helikoptern är ett arbetsredskap som man kan göra en massa saker med, det är oftast skarpa uppdrag där olika problem måste lösas. Det gör flygningen intressantare och man känner att man gör nytta. Jag har haft förmånen att själv få bestämma hur jag skulle lägga upp flygningen. Det berodde nog på att i början var det knappt någon på flottiljen som visste något om helikopterflygning och så fortsatte det bara. Jag har inte ångrat att jag bytte ”fixed-wing” mot helikopter och som pensionär har jag heller inte saknat flygningen. Efter 35 år i luften finns det trots allt roligare saker att göra.

. 1956. Jaktpiloten

1962. Den blivande helikopterpiloten.

1991. Helikopterpiloten Bruno Carlström dagen före pensioneringen.

Foto: Magnus Wiström

IndividLäge

2018-01-12 09:19:24 Antal poster: 1

Fbet:	M5800-030021	**Myndighet (UH):**	99915	**Fbet:**	
Fben:	HKP 3B MT	**Mont.plats:**		**Indnr:**	
Indnr:	426	**Utf.kod:**		**Utf.kod:**	
Ursprung:	Didas	**Utf.dat:**		**Utf.dat:**	
Leveransdatum:		**Status:**		**Barcode:**	M5800030021_426
Ind.text:					

Aktuell Status

Ursp	Drifttid	Frekvens	Parameter	ParamBen	Värde
D	7197,21				

Uh-planering

Ursp	Åtg *Param*	Disp *ParamBen*	Dtk *UDTK*	Kaltid	Kaltid frd	Frk-kvar *Param-kvar*	UhText
D	H		10				
D	DEV			1999-02-13			

Åtgärdshistorik

Ursp	Sen åtg	Drifttid	Åtg.datum	Frekvens
D	KAS	7197	2007-12-18	
D	MOD	7107	1998-03-06	
D	TRI	7099	1998-02-13	
D	DEV	7099	1998-02-13	
D	REP	6988	1997-06-04	

Planeringsintervall

Ursp	Åtg	Dt.gräns	Kaltidsgräns	Kaltidsgräns frd	Kaltid tot	Frk.gräns	Param	Värde	Modellnr	Intvlgr	Man ktrl	Miljötyp
	Assembly											
	DEV		12 MÅN						98	2	Nej	
D		*DIDAS*										
	F	300							98	2	Nej	
D		*DIDAS*										
	G	600							98	2	Nej	
D		*DIDAS*										
	H	1200							98	2	Nej	
D		*DIDAS*										
	K	25							97	1	Nej	
D		*DIDAS*										
	K1	300							98	2	Nej	
D		*DIDAS*										

ID byten

Ursp	Fbet	Indnr	Datum

Monteringshistorik

Ursp	Fbet	Indnr	Datum in	Dt in	Datum ur	Dt ur

Kvarstående Anmärkningar

Ursp	TRABnr	TRABdat	TRABtext
D	2101571907	1996-11-06	FASTBINDNINGSSELE H EJ UTBYTT P G A RESERVDELSBRIST.

Man använde ofta en Hkp 3 vid tillsynsarbeten på luftbevakningstorn, vid radiolänkstationer och radarstationer, omkopplingar i telefonstationer m.m. både i Norr- och Västerbottens län. Vid dessa arbeten vintertid använde F 21:s personal en Larven som rymdes på tvären längst bak i helikoptern. Se arkivbilden på Flygmuseets Larven nedan.

Vid ett tillfälle skulle de in i telefonstationen i Norsjö och landade på ett gärde i utkanten av samhället. Det var rätt nära skolan så barnen tog rast och gick för att titta på helikoptern. De äldre pojkarna går inte fram utan står en bit bort med händerna i byxfickorna och pratar med varandra. Flickorna svärmar runt helikoptern och frågar om allt möjligt och omöjligt.

Snett bakifrån kom en äldre herre gående med bestämda steg och såg ut som ett åskmoln. Han slet upp förardörren och undrade vad i he…te de menade med att löva ner hans nykrattade tomt. Det visade sig att när de landade hade de haft lite sidvind och nersvep från rotorn som ruskat loss alla kvarvarande löv från björkarna som stod vid hans tomtgräns och löven hade blåst in på den nykrattade gräsmattan. Piloten (Bruno Carlström) bad naturligtvis om ursäkt för att ha vållat honom merarbete men påpekade försynt att de nog bara hade gått naturen i förväg och fällt alla kvarvarande löv. Det framgick dock tydligt att han inte delade pilotens uppfattning. När piloten fick ”en syl i vädret” bad han än en gång om ursäkt för vad de hade ställt till med. Mannen smällde igen förardörren och gick, troligen återgick han till lövkrattandet kan man förmoda.

Hkp 4 Boeing Vertol 107A vid F 21

Hkp 4 eller som många felaktigt kallar för ”bananen” heter officiellt Boeing Vertol 107 och är en medeltung helikopter med tandemrotor. Ursprungligen utvecklades den av amerikanska helikopter-tillverkaren Vertol år 1956. Den gick under beteckning V-107 och tillverkades i ett provexemplar som premiärflögs första gången 1958. Boeing köpte företaget 1960 och bytte namn på helikoptern till Boeing Vertol BV 107. När helikoptern gick i produktion samma år blev den civila beteckningen BV 107-II. USA:s försvarsmakt visat tidigt intresse för BV 107 och 1962 fick helikoptern den militära beteckningen CH-46 Sea Knight. Boeing sålde tillverkningsrättigheten av Vertol BV 107 till Kawasaki 1965, varvid helikoptern fick den civila beteckningen KV 107.

Att Vertol BV 107 kallades för ”bananen” i folkmun beror på att föregångaren Vertol 44 (se bilden nedan) hade formen av en banan och att namnet följde med när den nyare helikoptertypen ersatte Vertol 44. BV 107 och KB 107 har snarare formen av en gammal Ericson telefonlur än en banan om man nu skall göra någon form av liknelse.

Marinen hade under början av 1950-talet gjort prov med helikoptrar för att upptäcka ubåtar. Proven utföll väl och man beställde tio Vertol 44A som fick beteckningen HKP 1. De var avsedda att användas för ubåtsjakt och trupptransporter. De två första helikoptrarna baserades vid marinens 1:a helikopterdivision vid Berga 1958. Därefter följde leveranser av ytterligare åtta Vertol 44B fram till december 1960 där de även placerades på 2:a helikopterdivision på Säve.

Vertol 44, tidigare Piasecki H-21, är en medeltung transporthelikopter med tandemrotor och stjärnmotor Curtis-Wright R-1820 som utvecklades och tillverkades mellan 1949 och 1967 av den amerikanska helikoptertillverkaren Piasecki Helicopter. 1956 bytte Piasecki Helicopter namn till Vertol.

Helikoptern avvecklades 1972 och två helikoptrar finns i dag bevarade vid Flygvapenmuseum i Linköping.

Några foton på Flygvapenmuseums Vertol 44 Hkp 1.

De här tre fotona och fotot på nästa sida är tagna av Stina Hedvall.

Förarplatsen i Vertol 44 har större glasytor än förarplatsen i efterföljaren Vertol 107.

Flygplanet till vänster i bild är en SK 25 (föregångaren till SK 50).

Vertol BV 107 har använts både av civila och militära flygoperatörer i en rad olika länder och roller, till exempel har den använts av Columbia Helicopters för att flyga ut timmer med, en uppgift den har använts till även i Kanada. USA:s försvarsmakt har använt den som transporthelikopter.

I Sverige fick Vertol BV 107 den militära beteckningen Hkp 4. Flygvapnets tio Hkp 4 och Marinflygets första fyra tillverkades av Boeing. Resterande Hkp 4 som levererades till Marinflyget tillverkades av Kawasaki. När Flygvapnets tio Hkp 4 började ersättas av Super Puma (Hkp 10) modifierades fyra av Flygvapnets Hkp 4A till 4B och överfördes till Marinflyget, där de har används vid ubåtsjakter längs våra kuster. Flygvapnets HKP 4 var baserade bland annat på F 4 Frösön, F 15 Söderhamn, F 17 Ronneby och F 21 Kallax. På F 21 var de i tjänst fram till 1992.

På bilden ovan står Flygmuseets Hkp 4 med monterade rotorblad. Oftast står den med avtagna rotorblad för att ta mindre plats under transport och på Flygmuseets gård. Allt underhåll och

tillsynsarbete på Flygvapnets helikoptrar utfördes på F 21 Helikopterverkstad så samtliga Flygvapnets helikoptrar har varit på F 21 kortare eller längre perioder. Flygmuseets Hkp 4 var i aktiv tjänst på bland annat F 21 åren 1963 – 1992 då den ersattes av Hkp 10A Super Puma. Idag alternerar helikoptern mellan Flygmuseet sommartid och under höst-, vinter- och vår är den utlånad till skolundervisningen på Nordiskt FlygTeknikCentrum som utbildar flyg- och helikoptertekniker och mekaniker.

Vertolen hade stabilare flygegenskaper med sin tandemrotor än en helikopter med stjärtrotor har, så den var lämplig att göra svåra räddningsuppdrag med, tunga lyft och att flyga med hängande last. Vintertid använde de skidor på helikoptern.

Två ord som kommer att förekomma lite då och då i avsnittet här och i avsnittet för Hkp 10 är Cefyl och FRÄD. Cefyl är förkortningen på en gemensam civil och militär flygräddningscentral som finns i Göteborg och som leder alla räddningsinsatser i Sverige, civila som militära. FRÄD är benämningen på Flygräddningsgrupperna som stod i beredskap dagtid under flygövningstid på Flottiljerna och bemannade Hkp 4. Övrig tid och under helgerna ringer man ihop en besättning när Cefyl larmar om någon olycka eller eftersök av försvunna personen.

Helikoptergruppen där FRÄD-gruppen ingick på F 21 hade både Hkp 3 Agusta Bell och Hkp 4 Vertol 107A. FRÄD-gruppen hade som sin huvuduppgift flygräddningsuppgifter inom försvaret, där de ryckte ut när något stridsflygplan hade havererat. Piloterna, navigatörerna, teknikerna och de värnpliktiga ytbärgarna var sjukvårdsutbildade. De har räddat många liv, släckt otaliga skogsbränder, genomfört sjuktransporter inom landstingen i Norrland, men även till Uppsala och Göteborg. Många av uppdragen var att leta rätt på och hämta hem nödställda personer i fjällen och ute i skärgården, något som kunde vara en utmaning i dåligt väder. De har utfört många uppdrag både statliga och kommunala av skilda slag med persontransporter och tunga lyft. De har vintertid bytt besättningar på isbrytarna när de har varit ute till havs. Många av lyftuppdragen har varit på järnverket och sjöfartsverket där de har lyft skorstenar, byggt ihop fyrarna utanför Jävre och vid Ratan. De har lyft ut många älgtorn på otillgängliga platser i skogarna i länet.

Vid Aeroseum på Säve återskapades 2.a Helikopterdivisionen under 2013 av före detta officerare och civila som hade tillhört den ursprungliga 2.a Helikopterdivisionen innan nedläggningen. De tog på sig uppgiften att renovera och få en av museets tre tilldelade Hkp 4 (Yngve 70) i flygvärdigt skick och auktoriserad i det svenska civila luftfartssystemet. Yngve 70 är byggd på Kawasaki och levererades 1974 till Marinflyget där den var baserad på 2. Helikopterdivisionen i Säve under större del av sin tid.

Yngve 70 används sedan november 2018 cirka 10 flygtimmar per år vid olika flyguppvisningar och för passagerarflygningar vid Aeroseum på Säve. Den största utmaningen var att få helikoptern civil-registrerad (SE-JLY) eftersom det inte finns något europeiskt typcertifikat för KV 107. De fick börja med att skapa förtroende hos Transportstyrelsen för projektet Yngve 70. Formellt tillhör helikoptern Flygvapenmuseum i Linköping men Aeroseum på Säve är innehavare och användare. Det kan tilläggas att det är den största helikopter som någonsin registrerats i det svenska civila registret.

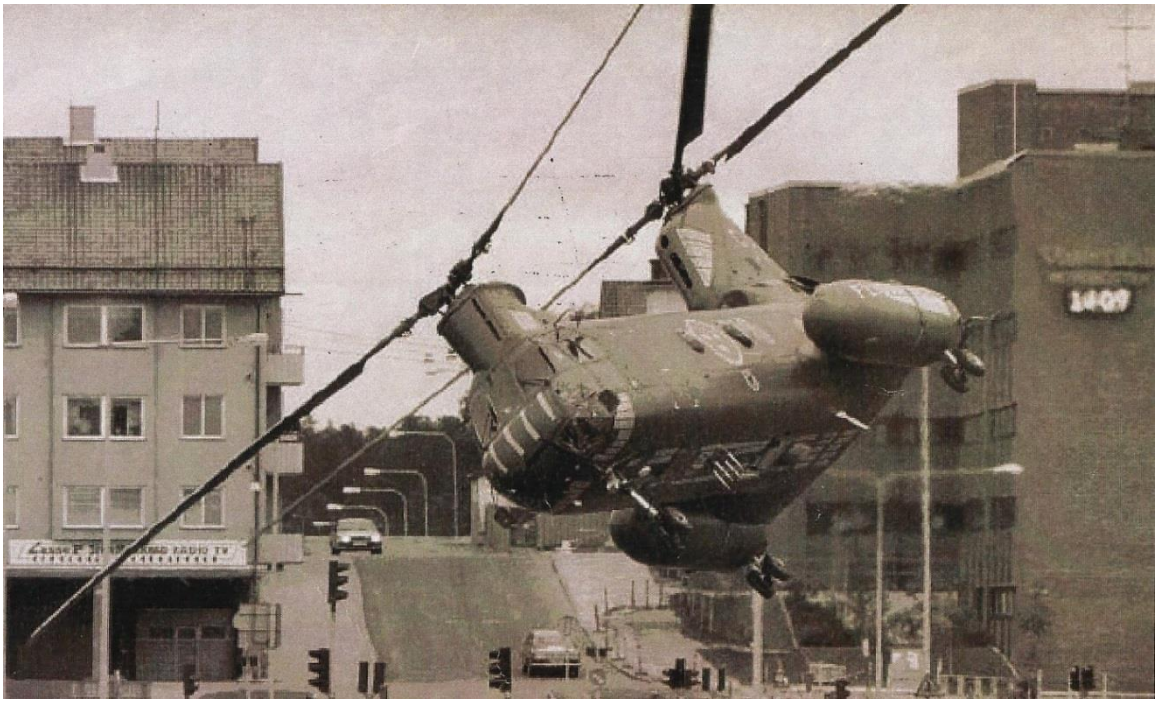
Historik över projektet:

- Yngve 70 togs ur tjänst i Försvarsmakten 2011 efter 37 år i Marinflyget.
- Helikoptern kom till Säve 2011
- Som en del i Aeroseums organisation återskapades 2.a Helikopterdivisionen under 2013 av före detta officerare och civila som ursprungligen hade tillhört 2.a Helikopterdivisionen före nedläggningen.

- Aeroseum/2. Helikopterdivision bildades 2013
- 2013 – 2018 gjordes underhåll på motor – och rotorstarter
- Första flygningen med helikoptern vid Aeroseum gjordes den 15 oktober 2018
- Den 14 november 2018 fick helikoptern nationellt flygtillstånd.

Nedan är en sammanställning över Flygvapnets samtliga Boeing Vertol BV 107A (Hkp 4)

Serie nr	Fen nr	Version	Operativ tjänst	
401	**91**	**A**	**1963 – 1992**	**Utställd på Flygmuseet F 21**
402	**92**	**A**	**1963 - 1991**	**Såld till Columbia Helicopters**
403	**93**	**A**	**1964 - 1988**	**Överförd till Marinflyget som 04075**
404	**94**	**A**	**1964 - 1990**	**Såld till Columbia Helicopters**
405	**95**	**A**	**1964 – 1986**	**Överförd till Marinflyget som 04074**
406	**96**	**A**	**1964 - 1991**	**Såld till Columbia Helicopters**
407	**97**	**A**	**1965 - 1992**	**Såld till Columbia Helicopters**
408	**98**	**A**	**1965 - 1988**	**Överförd till Marinflyget som 04076**
409	**99**	**A**	**1965 - 1988**	**Överförd till Marinflyget som 04073**
410	**90**	**A**	**1965 - 1991**	**Skrotad**



Bilden ovan togs i samband med en uppvisning över norra hamnen under invigning av VM-seglingarna i Luleå sommaren 1988. Bilden användes sedan på bokomslaget till boken På söndag morgon ringer telefonen… Flygräddningen vid F 21 var verksam under 40 års tid.

Bilden ovan till vänster är navigatörens arbetsplats i helikoptern. Det var navigatören som såg till att de kom till rätt plats vid rätt tidpunkt. Det ingick i navigatörens uppgift att räkna ut flygtid och ta fram lämpliga flygvägar vid de olika uppdragen.

Det högra fotot och fotona på nästa sida på helikoptern är tagna av Magnus Wiström. Mannen på Magnus bilder heter Gunnar Wårell och har varit flygtekniker/färdmekaniker på helikoptern. Gunnar är en av museets personal med ansvar för helikoptrarna och gör Hkp 4 klar för visning på Flygmuseets gård. Inne i Flygmuseets epokrum finns en utställning över helikoptergruppens verksamhet på F 21 både med Vertolen och från 1992 med Super Puma hkp 10.

Helikopterverksamheten har stöpts om ett oräkneligt antal gånger sedan starten 1959. Den 1 januari 1999 omorganiserades de ursprungliga helikopterförbanden till den nya förbandsstrukturen, där Norrlands helikopterbataljon var en av dem. Norrlands helikopterbataljon bestod av Norrbottens arméflygbataljon AF 1 och flygvapnets flygräddningsgrupper (FRÄD-grupp) vid Jämtlands flygflottilj F 4 och Norrbottens flygflottilj F 21. Den 30 juni 2000 upplöstes Norrlands helikopterbataljon, och övergick den 1 juli 2000 till att omfatta en skvadron under namnet Norrlands helikopterskvadron.

Från den 1 juli 2000 kom helikopterverksamheten inom Försvarsmakten att ingå i den Operativa insatsledningen. Därmed blev helikopterverksamheten inom Försvarsmakten en fjärde försvarsgren, sidoordnad med armén, marinen och flygvapnet. Norrlands helikopterbataljon ombildades till Första helikopterskvadronen med placering i Luleå.

Första helikopterskvadronen har sina rötter från Arméns helikopterskola HkpS som bildades som en försöksorganisation den 1 november 1959, men redan den 11 augusti 1958 hade armén påbörjat helikopterutbildning vid Ostermans Aero i Bromma. Utbildningen flyttades den 15 februari 1959 till Boden där skolan organisatoriskt tillhörde Artilleriflyget som formellt tillhörde Artilleriet. Den 1 januari 1980 omorganiserades skolan till Norrbottens arméflygbataljon AF 1. Tre år senare, den 1 juli 1983, avskildes Artilleriflyget från Artilleriet och bildade ett eget truppslag, Arméflyget.

Den här helikoptern har tidigare använts bland annat på F 21 till flygräddning, civila räddningsuppdrag och transporter. Längd 25,5 m, Flygkroppslängd 13,66 m, Rotordiameter 15,24 m, Vikter: Tom 4 900 kg, maximal startvikt 11 022 kg, Max fart 270 km/t. Bränslemängd utan extratank 2 498 liter, flygtid 4,4 timmar

I början av maj 1969 fällde skruvisen den 100 ton tunga fyren Nygrån sydost om Jävre.

Den 15 oktober skriver Sven Meyer i Piteå Tidning ”Det är nog ingen fyr efter den Svenska kusten som har haft ett så ”dramatiskt liv” som Nygrån utanför Piteå. Den 3 maj i fjol bröts den omkull av ismassorna. Nu ligger tornet på havets botten och ett nytt torn håller man på att bygga upp. Och det sker troligen för sista gången i fyrhistorien till havs. På onsdagen flög man ut tornet bitvis och sänkte ner bitarna på plats. Transporten skedde med flygvapnets stora bananhelikopter från F 21.”

Här som så många gånger både tidigare och senare kallades Vertol 107A felaktigt för ”bananen”. Det var föregångaren Vertol 44 som var bananliknande och blev kallad bananen. En annan sak i hans ingress är att han skriver ”utanför Piteå” Nygrån ligger närmare Jävre, men man ska kanske inte haka upp sig på detaljer.

Det var Sjöfartsverket som hade bestämt att en ny fyr skulle byggas och placeras på den gamla kasunen som var oskadd efter skruvfällningen av ismassorna. Sjöfartsverket kontaktade F 21 som tog jobbet och genomförde det med helikoptergruppens arbetshäst Hkp 4.

I Norrbottens Kuriren den 23 juni 1971 stod det följande:

”Förste fältflygaren vid F 21 i Luleå Sören Hedström 27 år, räddade sig på onsdagsförmiddagen med katapult medans hans plan en S 35 Draken störtade till marken och brann upp. Olyckan inträffade ett par km väster om Klubbfors, Fällfors, inte så långt från Byske i samband med en stridsövning”

Efter uthoppet dunsade Sören ner på ett hygge med många torrstammar utan att träffa någon av dem. Flygplanet slog ner cirka 100 meter ifrån Sören med en kraftig smäll, men såg ganska helt ut. Han satte sig ner på en stubbe och funderade, inga större skador men ont i nacken och ryggen, men i övrigt okej. Sören upplevde en överväldigande tystnad i runt en halvtimme tills han hörde det välbakanta flappande ljudet av Hkp 4. Nu återstod hemfärden till F 21.

Sören Hedström utbilade sig så småningom till helikopterförare och ingick i helikoptergruppen på F 21 där han tjänstgjorde på FRÄD-gruppen.

Det här hände måndagen den 5 januari 1973

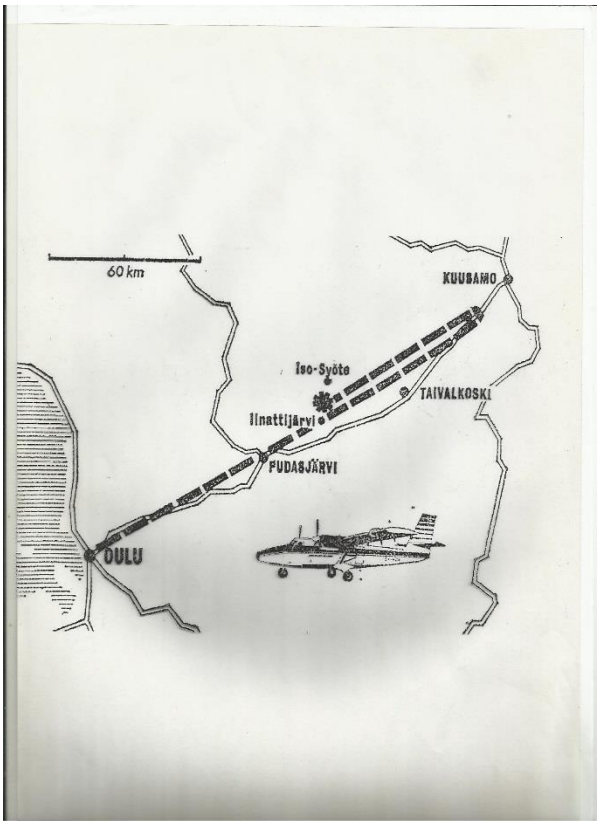
Under ett rutinuppdrag fick besättningen på Hkp 4 order om att omedelbart landa på Kallax för att genomföra ett räddningsuppdrag i Finland. De ville åka direkt men flygledningen säger nej, återgå till F 21 för vidare information och kontakta flygräddningscentralen i Stockholm.

De landar och springer upp på expeditionen och ringer Cefyl i Stockholm under tiden färdmekanikern tankar helikoptern. Informationen är knapphändig men de får order att flyga till Uleåborg för där skall få ytterligare information.

Efter att flygledaren har gett dem starttillstånd ger navigatören piloterna kurs och beräknad flygtid till Uleåborg, de får klart att passera in i finskt territorium och att de skall landa i Uleåborg för vidare information. Väl på marken fick de veta sitt uppdrag. Man saknade en Havilland ”Twin Otter”, ett tvåmotorigt propellerplan med 18 personer ombord. Planet trafikerade sträckan Uleåborg – Kuusamo. Planet hade meddelat att vänster motor hade stannat och att man hade problem med isbildning, samt

att man avsåg att återvända till Uleåborg. Strax därefter bröts kontakten. De fick finska kartor och det försvunna planets bäring från Uleåborg.

Vädret i det befarade haveriområdet var enligt meteorologen uselt, allmänt marknära moln och mycket dålig sikt. Ut med all onödig utrustning ur helikoptern och in med läkare, sjuksköterska, vårdare och en trafikledare, tillika tolk, vilket visade sig vara av stort värde.



De följde det saknade planets färdväg och ju längre de kom desto sämre blev vädret. Terrängen var flack med oändliga myrmarker och skogar och därmed även svårnavigerat. Då de passerat en by vid Pudasjärvi fick de en kort radiokontakt med Rovaniemi kontroll som svarade för efterspaningarna i detta område. Tack var deras finske tolk kunde han berätta att Rovaniemi sagt att de skulle vara inne i det ”heta området”. I en by 50 km nordost om Pudasjärvi hade någon hört en knall och att området skulle undersökas.

De fortsatte att följa bäringen för det civila flygplanet. De ville försöka passera den plats där radiokontakten brutits. Målspaningen var intensiv, ögonen ”blödde” vädret ”skitdåligt”, ”krypa på snuslägsta”.

Då plötsligt kom en mörkare ton i de marknära molnen, rök eller vad var det till vänster, ”jomenvisst” är det rök. En svag vänstersväng och plötsligt hade de en ”flygfyr” en brinnande lada framför sig med två personer med orange dukar, vinkande och pekande. Ytterliggare en brinnande lada. De hade minskat farten och hovrade på låg höjd längs spåren i snön och snart var de framme vid haveriplatsen och flera ivrigt vinkande personer. Deras första tanke var att att det måste vara en markpatrull.

Detta haveri kan ingen ha överlevt – från luften såg man förvridna flygplansdelar, en lossliten vinge, kapade tjocka björkar, en krossad cockpit och att flygplanet hade träffat marken ganska brant. De landade 100 meter från haveriplatsen, sjukvårdspersonalen fick ta de skidor som de hade ombord och en del pulsade i den nästan meterdjupa snön. De försökte få kontant med Rovaniemi men det misslyckades. Tack och lov fungerade kortvågsradion så de fick kontakt med F 21 radiostation US 18 som kontaktade Rovaniemi.

Snart fick de veta av sjukvårdspersonalen hur otroligt det än lät att samtliga ombord var vid liv. Tre personer var svårt skadade och behövde omedelbart hjälp, övriga var chockade och hade mindre skador. Läkaren med sin personal hade ett tufft jobb med de tre svårast skadade. De lätt skadade visade verkligern finsk sisu och hjälpte till. Vilket fantasktiskt jobb de gjorde innan räddnings-helikoptern kom till undsättning och vilken iniativförmåga de visade för att vägleda helikoptern till haveriplatsen.

De tre svårast skadade var flygkaptenen, styrman och flygvärdinnan. Efter utfört arbete på haveriplatsen lyfte de med de tre svårast skadade, läkaren, sköterskan, vårdare med fler mot Uleåborg. Övriga flögs till Pudasjärvi med finsk helikopter. Efter 45 minuters flygning landade räddningshelikoptern på ambulanshelikopterplattan utanför lasarettet i Uleåborg. Alla från det havererade finska planet var räddade och vid liv. Ett räddningsuppdrag utöver det vanliga var slutfört.

Efter tankning, fika och många hjärtliga tack startade besättningen hemfärden till F 21 igen. Räddningsinsatsen blev mycket uppmärksammad och ett stort pressuppbåd mötte upp vid hemkomsten. De fick massor med tackbrev från olika myndigheter, flygbolag, passagerare och även från flygkaptenen.

KURIREN

FLYGKRASCH I ÖDEMARKEN

Rena turen att de lever!

— De hade en otrolig tur. Det enda som inte var sönderslaget var själva flygkroppen.

Det berättar kapten Sven-Olov Wiklund, F 21. I går upptäckte han och hans kamrater vraket efter det störtade passagerarplanet i myrmarkerna tolv mil ostnordost om Uleåborg. Trafikledningen där tappade all kontakt sedan piloten strax efter klockan nio meddelat att ena motorn strejkat. Man befarade haveri och rekvirerade hjälp bl. a. från Sverige.

— SIDAN SJU —

OH-KOA

Alla arton ombord på flygplanet klarade sig. — Det är ett under att de lever. Det enda som inte var sönderslaget var själva flygkroppen, berättade kapten Sven-Olov Wiklund, F 21.

1974: En planerad räddningsövning blev skarpt läge.

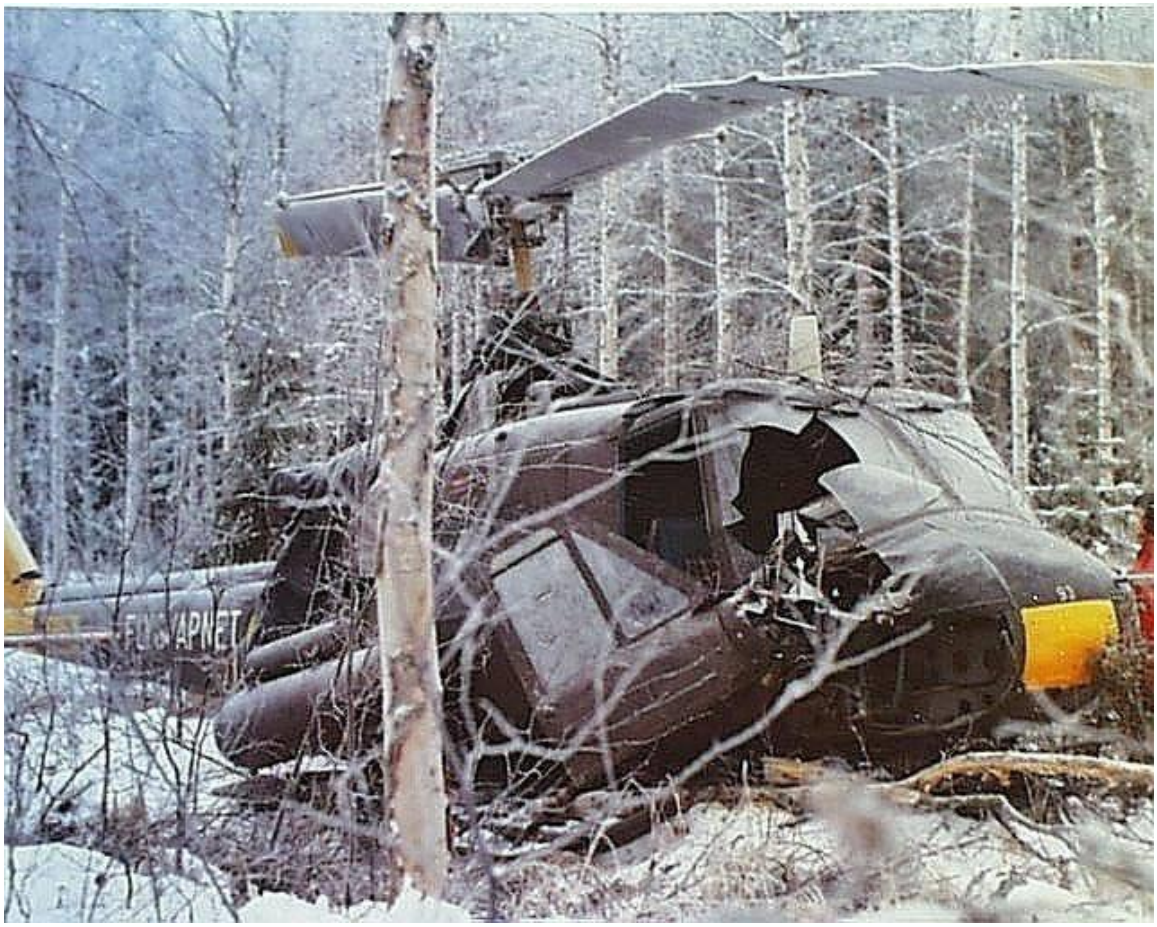
Den här perfekta nödlandningen av Ove Olsson var tänkt som en räddningsövning, men det blir inte alltid som man har tänkt sig. Bilden nedan använde Bruno Carlström när han skrev avsnittet om Hkp 3 Agusta Bell och om sitt mångåriga flygarliv. Men jag kan inte låta bli att använda den här också. Bruno är en flitig medarbetare med uppfinnartalanger på Flygmuseet.

Så här har Ove Olsson som flög helikoptern och Gunnar Wårell som skulle sättas ut i skogen som ”nödställd” med fallskärm, livbåt och nödsändare beskrivit nödlandningen. Med i besättningen fanns även Lennart Lindberg som färdmekaniker och satt på andreförarens plats. Gunnar skulle fingera att han hade fått ett benbrott när räddningspersonalen kom på plats för att ”rädda” honom. Nu var det inte längre en övning, nu var det skarpt läge, men det tog en stund för Ove via ett Drakenplan att övertyga flygledaren på F 21 via flygradion om att räddningsövningen inte längre var någon övning utan nu var det på riktigt.

Eftersom de hade flugit litet med Hkp 3 under den senaste veckan så började de planera för att göra en räddningsövning där de skulle placera ut Gunnar i skogen på fredag förmiddag. De startade klockan nio på morgonen med sikte på en myr vid Avafors och orienterade flygledaren om att det skulle komma ett övningslarm. F 15:s FRÄD-grupp hade basväxling så de var på F 21 och F 21:s FRÄD-grupp var nere i Söderhamn. Nu ville man få en jämförelse om F 15 FRÄD var lika snabba ut till Avafors som F 21 FRÄD hade varit på en liknande övning tidigare.

Väl framme vid myren minskade Ove flyghöjden till 150 meter och gick till vänster om myren för att rekognosera för landningen. Då Ove börjar att minska på sjunkhastigheten och var nere på 50 meter med myren klockan halv två, alltså snett till höger om färdlinjen hördes en duns i helikoptern Ove tänkte ”Vad var det där? Är det nå´n där bak som vill skrämmas med gummiamortisören mot stolsryggen eller nå´t sån´t.” Han hann inte tänka tanken riktigt färdigt förrän det hördes ett tjutande i lurarna. Direkt kollade han varvräknaren och såg att nålarna för motorvarvet och rotorvarvet hade delat på sig och stod på var sin sida om 260 varv. Han förstod nu att det var allvar och började en högersväng för att nå myren och tryckte ner stigspaken. Han insåg att han skulle misslyckas med det så han koncentrerade sig på att få slut på farten framåt för en nödlandning rakt ner i den högstammiga skogen. Han ansatte genast en kraftig flare (man höjer nosen för att minska faren framåt). I samband med flaren hörde han hur stjärtrotorn slog i trädtopparna och de åkte i topparna ett 50-tal meter, när träden började komma i huvudhöjd var farten slut. Han tog fullt stigspakutslag, drog ihop armar och ben och blundade. Efter en inte allt för hård duns blev det tyst förvånansvärt tidigt och inte gjorde det ont någonstans heller, allt hade gått på 7-8 sekunder.

När Gunnar hörde att det small till i helikoptern tittade han på instrumenten och såg att de hade fått nåldelning på varvräknaren, det innebar bara en sak, MOTORSTOPP! När Ove ställde nosen rakt upp i skyn drog han en lättnadens suck, det var deras chans att få bort farten framåt. Det var bara höga träd runt om dem så det var bara att göra en nödlandning rakt ner mellan dem. Sedan slog det Gunnar att han hade huvudrotorväxeln alldeles bakom ryggen. Rotorväxeln kommer förmodligen att vika sig över honom så han knäppte loss bältet och la sig på golvet bakom förarstolarna på fallskärmen och livbåten. Stjärtrotorn slog i trädtopparna och helikoptern rätade upp sig i horisontalläge och sedan började det braka och skaka. Gunnar låg mjukt och fint och såg upp på Ove och Lennart, deras huvuden vibrerade med hög frekvens och sedan blev det tyst.



De konstaterade med viss förvåning och glädje att ingen var skadad. Ove stängde bränslekranen och slog av huvudströmbrytaren under tiden Gunnar kravlade sig ur helikoptern och ramlade ner i ett dike. Gunnar skrek ”DET BRINNER”! Ove och Lennart skyndade sig att spänna loss sig och hoppa ut. Gunnar hade tagit brandsläckaren och sprutade in i motorns utloppsdel och Ove utlöste motorbrandsläckaren.

I början funderade de på hur de skulle få kontakt med yttervärlden så Ove slog på radion och fick kontakt med ett Drakenplan från första divisionen och talade om att ”Urban 93” hade havererat. Ove bad honom meddela Kallax att det inte rörde sig om en övning, men det hade flygledaren av förklarliga skäl svårt att fatta eftersom de var förvarnade om ett övningslarm. Ove och Lennart tog med loggboken och lite andra lösa grejor och följde Gunnars fotspår i snön till vägen. Efter 10-15 minuter hörde de ”flappet” från F 15:s helikopter som kom rakt mot dem och landade på vägen för att plocka upp dem för vidare färd till F 21.

Några dagar efter nödlandningen hämtade storebror Hkp 4 hem sin tilltufsade lillebror Hkp 3 till F 21 helikopterverkstad som hängande last.

Motorfabrikanten var ”generös” och tog inget betalt för att reparera den del som orsakade motor-stoppet. Men kostnaden för att få ”kärran” i luften igen fick Flygvapnet stå för. Som ordförande i haveriutredningen i Stockholm, en vecka efter haveriet, var F 21:s gamle flottiljchef överste Belander.

Gunnar Wårell har varit en flitig medarbetare på Flygmuseet under många år och finns med på några bilder i början på det här avsnittet. Ove Olsson övergick så småningom som civil helikopterpilot och har flugit helikopter på Grönland i runt 30 år, med de utmaningar och faror som finns där.

Den 11 augusti 1977 fick Norrlandsflyg larm om en nödställd i Sarekfjällen. Norrlandsflyg lyckades inte vinscha upp mannen så de kontaktade flygledaren på F 21 som larmade FRÄD-gruppen. Efter kontakt med Cefyl startade Vertolen mot Stora Sjöfallet. Vid Stora Sjöfallet mötte de upp Norrlandsflygs helikopter som ledde dem till olycksplatsen i Sarekfjällen. Det visade sig att en skadad man låg på en klipphylla på 1900 meters höjd mellan Sydtoppen och Stortoppen, där även hans tre kamrater befann sig.

Efter att ha gjort klar för vinschning och kopplat ytbärgaren närmade de sig sakta fjällväggen. De tvingades gå mycket nära bergväggen med rotorn. Tack vare avlösningen i rotorspetsarna, en vit strimma som uppstår i samband med en viss typ av väder kunde piloten avgöra avståndet mellan rotorn och klippväggen. Efter många närmare, närmare, från färdmekanikern kunde ytbärgaren klösa sig fast på klipphyllan och krypa till den nödställde och snabbt koppla selen på honom. Färdmekanikern spände linan och sa att de skulle stiga direkt när han sa till. Kommandot kom och med en kraftig pendling lämnade ytbärgaren tillsammans med den nödställde klipphyllan och vinschades upp i helikoptern.

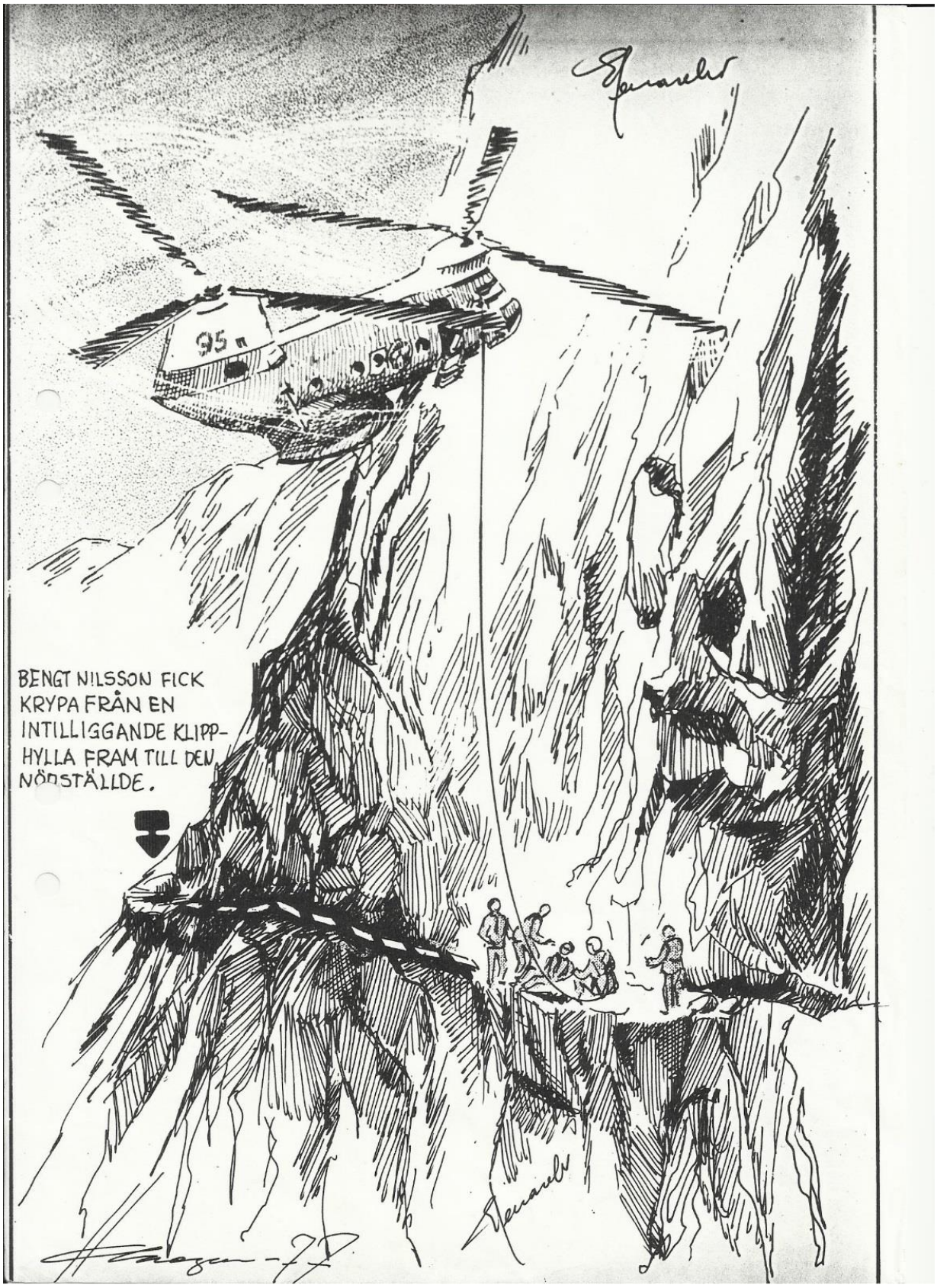
Därefter iväg till Stora Sjöfallet för tankning. Alpinisten hade diverse skador, flertalet revben var brutna, avslitna senor i ena handen, diverse sårskador samt blåmärken här och var. Efter tankning flögs han till Luleå lasarett för vård.

Det här var ett krävande och spännande uppdrag och lite utöver det vanliga.

Norrbottens-Kuriren uppmärksammade räddningsuppdraget med en artikel och teckningen på nästa sida.

De skrev: ”Räddningen av den skadade bergsbestigaren blev en riktig thriller. Larmet om den nödställde kom som sig bör till den ordinarie räddningshelikoptern. Den hade inte möjlighet att vinscha upp nödställda så larmet gick vidare till flygets räddningshelikopter vid F 21 i Luleå.

Med rotorbladen slickande efter bergsväggen sänktes ytbärgaren, värnpliktige Bengt Nilsson ner för att undsätta den nödställde.”


95 n
BENGT NILSSON FICK KRYPA FRÅN EN INTILLIGGANDE KLIPP-HYLLA FRAM TILL DEN NÖDSTÄLLDE.

Titta han har ju gräs i skorna!

Utbrister en sjuksköterska med sydlig brytning. Hon hade aldrig hört talas om skohö!

Doktor Henriksson i Arjeplog hade ringt till F 21 och undrat om de kunde utföra en ambulansflygning upp i fjällvärlden för andra tillfrågade helikopterföretag hade avböjt på grund av mörker och dåligt väder. Meteorologen gav dem sträckväder mot Arjeplog. ”Till en början snöfall med sikt 1 km, men längre västerut uppklarnande och efter hand halvmulet med god sikt under moln”. Den prognosen visade sig vara helt korrekt.

Efter start fick de krypa fram i låg fart i det ymniga snöfallet och den dåliga sikten. Efter Klöverträsk slutade det snöa och sikten blev bättre så de ökade till marchfart 220 km/t och var snart i Arjeplog där de landade och plockade upp doktor Henriksson. De fick veta att de skulle hämta ”Lill-Anders” sydväst om Adolfström. ”Lill-Anders” hade fått problem med hjärtat och hans fru hade ringt vårdcentralen.

De passerar Adolfström söker sig upp efter Badasjokk-dalens björkskogsrand, men sen är allt som ett vitt snöhav. De ser nere till höger ett svagt blinkande ljus som visade sig kom från en ficklampa. De gick ner för landning nedanför kullen där stugan stod. De såg en man som kom pulsande i snön mot helikoptern, doktor Henriksson lämnade helikoptern och mötte mannen, det visade sig vara deras patient. Han hjälptes ombord och doktor Henriksson lade honom på en bår, får av honom kläderna på överkroppen och kopplar EKG-apparaten.

Under tiden hade piloterna checkat för start och kommit upp i luften med kurs mot Luleå lasarett. Med tanke på det dåliga vädret bestämde de sig för att gå mot Kallax. Kraftig medvind på marschhöjd gjorde att de var framme på Kallax 40 minuter senare i betydligt bättre väder än när de startade, så de gick till färjelägret vid Luleälvens strand strax nedanför lasarettet där ambulansen väntade på dem. Då ”Lill-Anders” kommer in på akuten börjar hjälpsamma händer ta av hans skor, varvid en förfärad sjuksköterska med sydlig dialekt utbrister: ”Titta farbrorn har ju gräs i skorna.” Vetskapen om och fördelarna med att ha skohö i skorna är tydligen ringa känd söderöver.

Uppdraget slutfört.

Sven-Olof Viklund (Vicke) berättar en novemberdag 2018 om sitt arbete som pilot och chef på F 21:s helikoptergrupp när vi satt på Flygmuseet. Helikoptergruppen fick ihop 10 000 flygtimmar utan något haveri på Vertolen på 16 år och fick medalj av Boeing.

Vicke berättar: Jag har varit pilot på Hkp 4 större delen av min karriär i Flygvapnet, det hann bli ganska många tusen flygtimmar med Boning Vertol 107. Vi hade landning på isbrytare som blev vardagsmat för oss på F 21 då vi bytte besättningar på isbrytarna i stort sett varje vecka under vinterhalvåret. För att inte tala om alla dessa besökare som ville ut och göra studiebesök. Det bjöds på fantastiskt goda luncher på isbrytarna och ibland inträffade det att någon isbrytare låg i hamn över jul och då kunde vi på helikoptergruppen bli bjudna på julmiddag och det var helt fantastiskt. Vilken upplevelse, mycket dekorerat med hjälp av is.

En natt klockan 00:55 ringde telefonen (den 15 januari 1982) vilket hände ofta angående olika typer av räddningsinsatser, vi hade ingen beredskap men lyckades nästan alltid ragga ihop en besättning. Denna gång var det ett fartyg som fastnat i drivisar norr om Nordströmsgrund med stora isblock som kröp upp på däck. Det var jättehöga isvallar och mitt inne i detta låg fartyget med rätt kraftig slagsida. Det var storm och en isbrytare var på väg att undsätta de nödställda, men kunde inte nå fram. Fartyget som för övrigt hette Karlsvik var på för grunt vatten. Jag lyckades ragga ihop en besättning, Kalle Lut

(Karl-Gustav Lundqvist), Gunnar Wårell och Lasse Westberg tror jag, minnet kanske tryter. Ringde till vakten på F 21 och bad dem plocka bort vakthundarna från hangaren. I bilen och iväg, att göra olika typer av alla dessa räddningsinsatser alla tider på dygnet var rutin (detta var innan mobilens tid). Nog om detta vi drog iväg i mörkret mot det nödställda fartyget och förberedde oss och försökte få mer information, detta var ju hemmaplan för oss. Mörkret spelade ingen roll vi var väl försedda med belysning, men det vi fick se trodde vi inte var möjligt. Fartyget hade en enorm slagsida och var täckt med is. Normalt hade vi kunnat landa på däck, men nu fanns inte en chans till det. Besättningen hade tagit sig upp på sidan och vi balanserade med noshjulet på kanten. Alla 11 kom in i helikoptern med kaptenen sist. Vi hade kontakt med isbrytaren och vi bestämde att vi lämnar de nödställda hos dem. Vi meddelade att vi återkommer imorgon, tack och god natt. Åter ett lyckat uppdrag. Tro det eller ej, men på morgonen nästa dag flög vi ut för att titta, vinden hade lagt sig och fartyget stod på rätt köl. Vi kontaktade isbrytaren och det bestämdes att besättningen som vi räddat under natten ville tillbaka till sitt fartyg, inget problem, vi plockade upp dem och flög och landade på fartygets däck. Vilken skillnad från i natt. Vilket härligt jobb man har haft avslutar Vicke den här pratstunden.

PRICKFRI FLYGNING

• – Väldigt roligt, och samtidigt ett bevis på att det gått bra för oss, säger kapten Sven-Olof Wiklund, chef för helikoptergruppen på F21 i Luleå. I dag får gruppen medalj av tillverkarna av Vertolhelikoptrarna för prickfri flygning i sexton år.

– bragd som ger F 21:s helikoptergrupp medalj!

– Av Micke Nyberg –

LULEÅ. En prickfri flygning. 10.000 flygtimmar utan haveri. Det är F 21:s helikoptergrupps facit för de senaste sexton åren.

Nu ska personalen få medalj för sin skicklighet av det amerikanska företag som tillverkat helikoptrarna.

1967 startade verksamheten på F 21:s helikoptergrupp i Luleå. Under åren har deras räddningsaktioner fått allt större uppmärksamhet.

Och deras skicklighet har blivit omtalad.

I dag – 1983 – finns det två Vertolhelikoptrar som är baserade i Luleå .Hela flygvapnet har åtta exemplar till och Marinen har tio stycken.

□ ***Får medalj***

I år har flottiljen summerat helikoptergruppens resultat och kommit fram till en prickfri flygning: 10.000 flygtimmar utan haveri.

Därför ska också tillverkarna – ett amerikanskt företag – ge gruppen medalj. Det sker på F 21:s område i dag, torsdag.

Kapten Sven-Olov Wiklund, chef för helikoptergruppen:

– Väldigt roligt. Och samtidigt ett tecken på att det gått bra för oss.

Kapten Wiklund är själv en av de flitigaste av gruppens fem piloter. Har 3.500 flygtimmar bakom sig på Vertolhelikoptrarna.

□ ***Svåra förhållanden***

Om piloternas situation säger han:

– Vi jobbar under väldigt svåra förhållanden ibland. Då är det bra att ha de tekniska resurser som finns i helikoptrarna.

– Det gör att vi klarar även de svåraste uppdrag. Enda problemet för oss är väl egentligen isbildningen. Kan bli problem med roterbladen när vi kommer upp på tillräckligt hög höjd.

Bakom de fem piloterna står fyra navigatörer, fyra tekniker och två värnpliktiga ytbärgare. Tillsammans utgör de ett slagkraftigt kollektiv. Som nu går mot ännu ett framgångsrikt decennium?

– Ja, det hoppas vi i alla fall, säger Sven-Olof Wiklund. Vi tar risker – men sätter alltid säkerheten främst.

Det här tidningsklippet från 1983 finns uppsatt i helikopter-utställningen på Flygmuseet.

Hkp 10, AS332 Super Puma

I mitten av 80-talet ville Flygvapnet ersätta sina HKP 4 Vertol 107A som användes av flygräddnings-grupperna på flygflottiljerna för regional militär flygräddning FRÄD. Grundkravet för den nya helikoptern var att den skulle kunna rädda två personer ur en flygbesättning oavsett vilken terräng de befann sig i. Helikoptern skulle klara en timmes anflygning, en timmes sökning, en timmes återflygning och därefter ha 30 minuters reservbränsle. Valet blev Super Puma som ersättare till Vertol BV 107. Flygmuseet F 21 har försökt att få en Super Puma till samlingarna, men tyvärr fanns det ingen tillgänglig för Flygmuseet F 21. Däremot finns det en operatörskonsol från en Superpuma, sida vid sida med en operatörskonsol från Vertolhelikoptern i helikopterutställningen.

Vinterbild som är tagen vid Storforsen
av Roland Nordgren på fotadetaljen F21.

Helge 97 vid Gruvberget (Boden),
12 mars 2003. Foto: Rickard Gillberg

Helikoptermodellen har varit mycket framgångsrik, speciellt inom offshore-industrin där den använts för att transportera personal och materiel till och från oljeplattformarna. Den militära versioner av AS332 heter Eurocopter AS532 Cougar. Totalt har över 900 Super Puma tillverkats.

Eurocopter AS332 Super Puma är en medeltung helikopter som används av både civila och militära flygoperatörer. Super Puma är en vidareutveckling av Sud Aviation SA330 Puma och flög första gången 1978. Super Puma tillverkades av Aérospatiale i Frankrike.

Under februari – mars 1988 gick F 21:s helikopterpersonal grundkurs på helikopter 10 i Frankrike, på fabriken Aérospatiale i Marginane där Roland Mattsson var den 17 000:e eleven på grundkursen och fick diplom under en ceremoni.

De två först levererade HKP 10A var interimshelikoptrar, som levererades med begränsad teknisk förmåga för att säkerställa en snabb leverans. Helikoptrarna användes främst till utbildning och utprovning vid Norrbottens flygflottilj, men de stod även i räddningsberedskap. Den "skarpa" versionen av HKP 10A levererades mellan 1990 och 1991, samtidigt som de båda interimshelikoptrarna modifierades till seriestatus mellan 1990 – 1992.

I början bestod besättningen av två piloter, en färdmekaniker samt en värnpliktig ytbärgare. Men snart insåg man att helikopterns potential som "allvädersmaskin" inte kunde utnyttjas fullt ut om man inte även hade en navigatör. I mitten av 90-talet försågs HKP 10A därför med en operatörskonsol samt en navigatör som tillfördes besättningen.

Här överlämnas diplomet och en modell av Super Puman till Roland Mattsson.

Hkp 10B från utprovning i Stavanger.

Foto: 1. hkpskv Tomas Nilsson, redigerat av Roland Mattsson

Roland Mattsson deltog även i utprovningen av Hkp 10B 2007 i Stavanger inför insatsen i Afghanistan.

Insatsen inleddes i början av april 2011. Uppgiften var så kallad "Tactical medevac" vilket innebar planerade taktiska transporter av skadade från en enklare sjukvårdsinrättning till en med kapacitet för mer avancerad sjukvård.

I slutet på mars 2013 hade Hkp 10B utfört totalt 82 uppdrag inom stora delar av Regional Command Norths område, där skadade av ett flertal olika nationaliteter transporterades för att få bästa möjliga vård. Totalt flög Hkp 10B nästan 600 flygtimmar under framförallt skarpa uppdrag, men även under flygträning.

HKP 10A var baserad vid flygflottiljerna Skaraborgs flygflottilj F 7, Hälsinge flygflottilj F 15, Blekinge flygflottilj F17 samt Norrbottens flygflottilj F 21. Super Puman var i tjänst i Flygvapnet fram till 1998, då alla Hkp 10 överfördes till det nybildade förbandet Helikopterflottiljen, som var ett försvarsmakts-gemensamt helikopterförband. Genom att slå ihop de olika helikopterresurserna inom Försvars-makten, där Flygvapnets FRÄD-grupper ingick, till nybildade Helikopterflottiljen samlades alla militära helikopterresurser i samma förband.

Operatörs/navigatörskonsollen från Hkp 10 Super Puman som finns utställd på Flygmuseet.

På F 21 fick Super Puman rycka ut på många räddningsuppdrag, både militära och civila, mest civila som det alltid har varit. Här är ett litet axplock från helikoptergruppens sammanställning under åren 1997 – 1999 som jag har fått en kopia på.

Att jobba med flygräddning oavsett om det var med Hkp 4 eller Hkp 10 kräver ständig träning med övningsflygning och övningslandningar ute i terrängen. Att kunna ta sig ner på underliga, trånga och otillgängliga platser ger en mycket bra träning. Piloterna tränas vid själva flygningen, navigatören navigerar och håller reda på var de är. Färdmekanikern sköter mottagaren för nödsignaler och står i dörren och dirigerar vid själva landningen. Ytbärgaren får träning när man kombinerar utelandningar med räddningsövningar.

Den här gången dirigerade färdmekanikern ” Sakta, sakta neråt, en meter kvar, en halv meter, nu tar det i”. När de hade kommit ner och avlastat rotorn kunde de se att platsen var ganska liten, det rymdes en helikopter men inte mer.

- Ok gör klart för start!

De lyfter sakta upp helikoptern, samma väg som de kom ner. När de är på 150 fot ovanför trädtopparna sänker piloten nosen och startar. Strax efter starten ser han en trolig älg och säger på radion ”kolla älgen där borta snett fram till höger”. Automatiskt svänger han svagt mot älgen för att konstatera att det är en älg och svänger sedan ifrån på behörigt avstånd. Men den här gången var det ingen älg, det var en travhäst med sulky som tränade på en skogsbilväg. Hästen hade antagligen blivit skrämd av helikoptern, vänt och skenade iväg i full fart i motsatt riktning med kusken som fastnat med ena foten släpande efter sulkyn. Efter en liten stund lossades kuskens fot och hästen fortsatte i full fart. De landade vid sidan av vägen för att ta in kusken i helikoptern för att kontrollera skadeläget på honom. När han hade fått på sig ett headset och var inkopplad på slingan sa piloten ”hej”. ”Hej” svarade kusken, ”vilken tur jag har, äntligen får jag åka helikopter som Kalle Lut har lovat mig så länge!” ”Har

ni sett vart hästen tog vägen” undrade kusken. ”Hästen springer längs vägen, men har du fått några skador”? ”Jag är kanske lite öm i baken med det gör ingenting nu när jag får åka helikopter” svarade kusken. När kusken var fastspänd i stolen startade de och flög förbi hästen på behörigt avstånd och släppte av kusken så han kunde gå i lugn och ro för att ta hand om hästen. Den här gången fick samtliga i besättningen en oplanerad realistisk övning under sin träningsflygning med utelandningar.

Vem är Kalle Lut? Om man i helikoptersammanhang pratar trav och travhästar, eller i travsammanhang pratar helikoptrar, så vet de allra flesta i Norr- och Västerbotten vem Kalle Lut är som heter Karl-Gustav Lundqvist i själva verket, men det är för långt att säga.

Skogsbränder är ingen ny företeelse som vi vet och med ett allt varmare klimat blir de mer och mer förekommande. Strax före klockan 16 de 13 augusti 1997 ringde Cefyl till F 21 och säger att de skall ”gå” till Agön som är en ö i Bottenhavet ungefär 30 kilometer sydost om Hudiksvall. Halva ön brinner. Klockan 19:15 är de framme och börjar släcka, vid midnatt tar de nattvila fram till klockan 03:30 då de återupptar släckningsarbetet. På plats finns även en helikopter från F 4 i Östersund och två av Marinflygets helikoptrar. Klockan 10 avbryter helikoptern från F 21 släckningsarbetet och återvänder till Kallax på grund av att flygtiden på helikoptern är slut, men det brinner fortfarande. Brandområdet har en front som är över 5 km bred. Total flygtid när de åter har landat på Kallax blev 12 timmar och 40 minuter.

Två dagar senare var det dags igen. Den 15 augusti ringer Cefyl igen om en skogsbrand väster om Kallax. Helikoptern Urban 94 som användes på Agön var inte riktigt klar efter S-check som skulle utföras efter hemkomsten, men 1 timme och 30 minuter efter larmet var de i luften och gjorde som vanligt en god insats och landade klockan 18:30.

Vid midnatt den 1 mars 1998 kommer ett larm från Cefyl om att två saknade skoterförare saknades norr om Gällivare. Vid tretiden på söndag morgon hade de fått ihop en besättning som samlades på helikoptergruppen. På grund av mörker och dåligt väder med bland annat isbildning sköts starten upp några timmar, men strax före sex på morgonen var de i luften. Sökområdet var en plats några mil norr om Gällivare där två skoterförare hade saknats sedan klockan 14 på lördagen. Det rådde snöstorm i Gällivare mellan lördag och söndag, och eftersökningarna i det aktuella området gav inget resultat så de gick till Gällivare och tankade. Där får de ett meddelande via telefon att de två saknade hade återfunnits. De hade på grund av det dåliga vädret kört fast med skotrarna och brutit sig in i en bastu där de hade eldat hela natten. Med andra ord hade de klarat sig bra i snöstormen.

De fick ett nytt larm om att två kamrater som varit ute och åkt skoter på kalfjället norr om Pirttivuopio på lördagen hade kommit ifrån varandra i det mycket dåliga vädret. En av dem kom fram och en var borta, full fart mot Pirttivuopio där de hittade en polisman som följde med i helikoptern. De flög väster ut längs leden och efter 10 minuters flygtid ser de något en km väster om leden. De flyger dit och landar och plockar upp en 57-årig skoterförare som är medvetslös och mycket starkt nedkyld. Efter 10 minuter är de på väg mot Kiruna lasarett med en mycket väl omhändertagen patient. Klockan 11:20 på söndagen överlämnar de patienten till ett stort vårdlag som genast sätter igång med att försiktigt rädda livet på sin patient. Han hade temp 26 grader och puls 34 och var medvetslös när de

överlämnade honom i Kiruna, men med lite tur hoppades de att han skulle överleva. Flygtiden blev 5 timmar och 40 minuter innan de var tillbaka på F 21.

Söndag kväll den 24 maj 1998 vid 18-tiden ringde Cefyl om att en dement person saknades. Klockan 18:35 var de i luften på väg mot Skellefteå. Klockan 19:10 påbörjade de sökandet efter en dement 79-årig dam som hade varit försvunnen sedan 09-tiden på morgonen i det kalla och blåsiga vädret. Damen återfanns vid 22-tiden av en markpatrull. Helikoptern landade i skogen och flög henne till en väntande ambulans. Hon verkade ha klarat dagens äventyr utmärkt.

Den 26 juli 1998 kom ett larm från Cefyl klockan 17:10 om att en helikopter, en Jet Ranger i trakterna av Funäsdalen inte kommit tillbaka enligt färdplan. De fick order om att flyga till Midlanda under tiden Cefyl gjorde fler efterforskningar. När de hade ungefär 15 minuter kvar meddelade Cefyl att de kunde vända, en Huger 300 hade kommit fram till haveristen, ingen var skadad däremot hade en man sträckt sig när helikoptern hade tippat omkull. Den mannen hade blivit nedflugen till Tossåsen. De flög fram till cirka 2 km kvar till haveristen och samtalade med föraren i Huges 300 som väntade på bättre väder, han var tillika flygchef. Av honom fick de veta att de två som var kvar var vid gott mod och utan skador. Det var vindar från nord till nordväst på 27-32 knop och i den smala passagen betydligt högre, höglänt terräng låg i moln. Uppdraget slutfört.

Det här larmet som Christer Calla fick den 3 april 1999 klockan 03:25 var av det mer ovanliga slaget. Det skall sägas att mer än 90 procent av alla larm som har kommit till helikoptergruppen på F 21 under dess 40-åriga verksamhet har varit civila larm, bara en liten del rör militära haverister. Den här gången var det ett befarat haveri med Norrlandflygs Ambulanshelikopter som inträffat när de skulle hämta 2 brännskadade personer i början av Peltsa vid Norska gränsen. Christer ringde ihop en besättning som de brukade göra vid alla larm, men de fick vänta på Söderlund som var tvungen att skaffa barnvakt innan han kunde komma ut till F 21. Vädret var dåligt men de kom i luften klockan 06:45. När de kom fram startade Lycksele Ambulanshelikopter och Polishelikoptern med de skadade mot Gällivare. Vädret hade blivit hyfsat men med kraftigt snödrev. De brännskadade var mest skadade. Det var en pappa i 35-års åldern och hans 10-åriga son som båda fördes till Akademiska sjukhuset. Deras ark hade börjat brinna och pojken hade fått 90 procentiga brännskador. Av de fyra i Ambulanshelikopterns besättning hade en fått ryggont, medan övriga var utan skador.

En kort summering av Hkp Super Pumans nästan 30 år i Försvarsmaktens tjänst:

Med tiden fick HKP10 andra uppgifter än som räddningshelikopter, främst fick den olika typer av transportuppdrag, som trupp- och sjuktransporter. Tre helikoptrar tjänstgjorde i Afghanistan som ambulanshelikoptrar under två år. Totalt har systemet loggat över 71 000 flygtimmar. Tre helikopter 10 har havererat, varav en under ett krävande räddningsuppdrag i Lapplandsfjällen. Det var den 11 augusti 2000 som Helge 94 havererar under en svår räddningsinsats på Kaskasepakte i Tarfalamassivet när helikopterns huvudrotor slog i bergväggen och helikoptern störtade. Inför det svåra räddnings-uppdraget på klipphyllan hade man valt att flyga med minimal besättning på tre personer, alla tre omkom vid haveriet.

De andra två haverierna skedde över hav. Den 18 november 2003 havererade Helge 99 under en räddningsövning utanför Rörö, då helikoptern kolliderade med havsytan, bröts sönder och sjönk. Utöver ordinarie besättning fanns även två elever under utbildning ombord, sex av de sju ombordvarande omkom.

Den 1 november 2005 havererade Helge 91 under en räddningsövning utanför Gö då helikoptern kolliderade med havsytan. Islaget var inte alltför kraftigt, besättningen utlöste nödflottörerna och helikoptern kunde bärgas dagen efter. Skadorna på helikoptern var så stora att den aldrig kom att repareras, därmed klassades det som ett haveri. Samtliga åtta ombord klarade sig utan allvarligare skador.

De återstående nio Hkp 10 ställdes succesivt av i samband med att de uppnått maximalt tillåten flygtid innan en större tillsyn måste göras. Två används som utbildningsmateriel, en är utställd på Aeroseum i Säve. De övriga magasinerades och bjöds ut till försäljning.

De sista Hkp 10 helikoptrarna som har flugit var från första helikopterskvadronen i Luleå och deltog i den stora Arméövning 15 under augusti 2015 där två av dem deltog. Den 22 oktober 2015 flög Hkp 10 för sista gången i Försvarsmakten.

Plats: Linköping, foto: Hkp flottiljen Kenneth Gustavsson

Det finns en händelse som inte går att undanhålla. Det finns nämligen en ”odödlig” häst som har förföljt helikoptergruppen och framförallt piloten Bruno Carlström sedan 1966. Berättelsen finns nedtecknad som första berättelsen i boken ”På söndag morgon ringer telefonen… Flygräddningen vid F 21 under 40 år.” Det här är min kortversion av berättelsen om vad som hände mellan Hindersön och Luleå en novemberdag 1966. En något pinsam historia som gav eko ända upp i riksdagen där någon ifrågasatte om Flygvapnet skulle främja civila ekonomiska intressen. Det var förfallstid och en häst på Hindersön hade blivit sjuk. Ägaren (Hugo Johansson) ringde till flottiljen och undrade om helikoptergruppen kunde skjutsa ut en veterinär, det gick ju inte att ta sig ut på annat sätt. De fick tillstånd att flyga ut veterinären. Han konstaterade att hästen troligen hade fått korsförlamning. Blev den inte bättre till dagen efter återstod bara slakt.

Dagen efter veterinärbesöket ringde bonden igen och talade om att hästen var sämre och måste slaktas så nu undrade han om de ville lyfta in den till slakteriet. Det här med att utföra civila uppdrag var en känslig fråga. Flygvapnet fick inte konkurrera med civila flygföretag, men i det här fallet fanns ingen civil helikopter på rimligt avstånd som kunde lyfta hästen, så det bedömdes att de kunde klara jobbet på ett villkor. Hästen skulle avlivas före transporten in till Luleå. Någon, troligen pressofficeren kom på idén att två journalister från lokaltidningarna skulle följa med i helikoptern, en Hkp 3 Agusta Bell 204 B för att få inblick i hur helikoptergruppen jobbade. Det här skulle bli fin PR för F 21 var det tänkt och publicitet fick man, men kanske inte på det sättet som man hade tänkt sig.

Hästen sköts och lades i ett lastnät som via en vajer kopplades fast i helikopterns lastkrok. De startade och steg ut över havet med kurs mot Luleå. På ett par hundra meters höjd bad Bruno andrepiloten att säkra lastkroken, han slog om strömställaren i takpanelen för man kunde ju av våda komma åt fällningsknappen på styrspaken så man ville ha kroken säkrad under flygning. Det var lite oroligt i lufthavet men Bruno hade flugit med hängande last under svåra förhållanden tidigare så han upplevde inte pendlingarna som något ovanligt. Halvvägs mellan Hindersön och Luleå kändes ett ryck i helikoptern och fylld med onda aningar lade Bruno helikoptern lite på sidan och tittade ner. Han fick då se hästeländet förvinna genom nyisen i ett rött vattenuppkast, h-e, lastkroken hade öppnats.

Piloterna hade haft roligare flygningar hem till F 21 än den här, journalisterna var överlyckliga, vilken grej. ”Tappad häst från 500 meters höjd.” Bruno har aldrig vare sig förr eller senare, mött så många glada människor som veckorna efter den här händelsen. Några ersättningskrav från hästägaren gjordes inte. Det blev naturligtvis en teknisk utredning och man kom fram till att det troligen var några färgflagor som hamnat i mekanismen och hindrat kroken att låsa korrekt. Efterhand började det komma in rapporter från andra förband om tappade laster och då insåg man från centralt håll att det var dags att byta ut den gamla lastkroken mot en säkrare typ, det var så dags då.

Vid julfesten på mässen var det tradition att de som utmärkt sig under året skulle ”belönas” så därför tilldelades Bruno Stora Högra Hästtapparordern att bära i blågult band om halsen samt ett diplom. Utmärkelsen bestod av högra halvan av en dalahäst och eftersom andrepiloten sitter i vänster sits så tilldelades han Stora Vänstra Hästtapparordern, som bestod av dalahästens vänstra halva, allt under folkets jubel.

Dåvarande kaptenen Signar ”Jocke” Åström påstod att hästägaren hade sagt”, jag bad dom lägga ner den försiktigt utanför slakteriet så att inte slaktvärdet skulle sjunka, men dom tappa´n genom isen å´ han sjönk med slaktvärde å´ allt.” Dessutom lär de ålar som fångades vid Hindersön ha utstött ett gnäggande läte när de kom upp i båten. Nu ska sägas att ”Jocke” ibland handskades en aning vårdslöst med sanningen. Hur som helst har hästen blivit ”odödlig” och flyter upp i olika sammanhang som här. På Brunos 50-årsdag fick han en rulle hamburgerkött inlindat i fisknät. Hästen kommer även på tal ibland på Flygmuseet mellan oss som jobbar där och någon besökare som kommer ihåg hästen.

Under kalla kriget

Det kalla kriget kallades en konflikt mellan å ena sidan USA och stora delar av västvärlden och å andra sidan Sovjetunionen och deras allierade i främst Östeuropa. Konflikten pågick mellan åren 1945 – 1991 och kan betecknas som ett vilande krig där krigshotet alltid var närvarande, men aldrig ledde till ett regelrätt krig mellan de båda sidorna. Däremot stred de båda maktblocken militärt indirekt mot varandra genom ombud och marionetter i form av till exempel andra stater och gerillarörelser som gavs ekonomiskt och militärt stöd.

Det kalla kriget var också ett propagandakrig där parterna strävade efter att överglänsa varandra och förhärliga sina egna ideologiska system, samtidigt som de svartmålade motståndarens. Skiljelinjen genom Europa mellan östblocket och väst kom att till en ansenlig del utgöras av det alliansfria Sverige. Sverige som är ett avlångt landområde ligger mycket strategiskt mellan de två blocken.

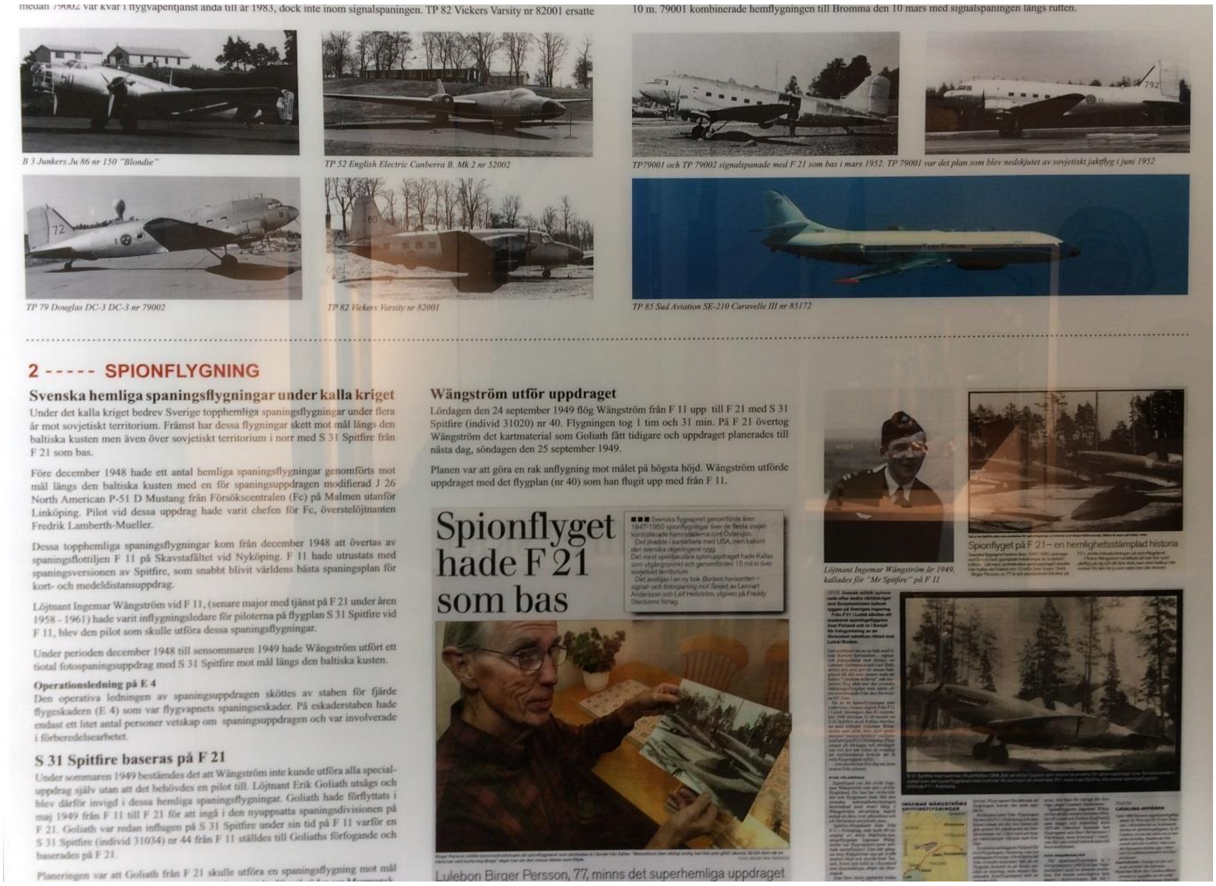
Det pågick rätt omfattande signalspaning och spaningsflygningar över Östersjön både från NATO och Warzavapakten. Sverige upplevde Catalinaaffären då en svensk DC 3:a under en signalspaningsflygning på förmiddagen den 13 juni 1952 blev nedskjuten. Under letandet efter den saknade DC 3:an anfölls ett militärt sjöräddningsflygplan, en Catalina av en sovjetisk MiG-15. Catalinan skadades så allvarligt att det tvingades nödlanda och besättningen räddades av ett tyskt handelsfartyg. Efter Sovjetunioners sönderfall och Berlinmurens fall avtog spaningsflygningarna med tiden. DC 3:an finns efter att flygplanet bärgats på Flygvapenmuseum i Linköping. Du kan ta del av en utställning på Flygmuseet F 21 Luleå om kalla kriget och spionflygningarna, där även F 21 användes som bas för svenskt spaningsflyg som bedrevs av FRA. Under de senaste åren har Ryssland återupptagit sina flygningar med signalspaningsplan över Östersjön och längs svenska kusten. Ibland har ryska plan kränkt Sveriges gränser, medvetet eller omedvetet och ibland med avslagen transponder.

Den nedskjutna Catalinan, bilden är tagen från fartyget Münsterlands däck.

Ryska fångar i Finland berättade att ryssarna höll på att bygga en väg mot Finska gränsen och att man vid Kandalaksja höll på att anlägga en flygplats och robotramper för raketer riktade mot Luleå-Bodenområdet. Nu gällde det att få det bekräftat och få veta fler detaljer och enda möjligheten var att flygspana. Försvarsstabschefen Swedlund beslutade att en spionflygning skulle äga rum. Han hade försäkrat sig genom Flygvapnet om att en sådan flygning skulle kunna genomföras utan upptäckt men ack så han bedrog sig. Erik Goliath utsågs till att genomföra spionflygningen så fort vädrets makter tillät det. Men han råkade bli förkyld eller av annan anledning få förhinder att åka. Kameratekniker Birger Persson påpekade att ”jag har svårt att tänka mig att han hade vågat sticka iväg över Ryssland”.

Under perioden från december 1948 till sommaren 1949 hade löjtnant Ingemar Wängström vid F 11 (senare major med tjänst på F 21 under åren 1958 – 1961) varit inflygningsledare för piloterna på flygplan S 31 Spitfire vid F 11. Han blev utsedd att genomföra spaningsflygningar mot Baltikum där han under perioden december 1948 till sommaren 1949 hade utfört ett tiotal fotospaningsuppdrag med S 31 Spitfire mot mål längs den baltiska kusten.

Ett av hans topphemliga spionuppdrag utgick från F 21 söndagen den 25 september 1949 med en S 31 Spitfire som hade flugits upp till F 21 från F 11 i Nyköping dagen innan. Han taxade ut med flygplanet söndag lunch klockan 11:20. Eftersom det normalt inte förekom några flygningar lördagar och söndagar krävde flygledaren att få veta syftet med flygningen. Wängström svarade ”att det ska du inte bry dig om” och sedan startade han och styrde mot Finland. Flygningen gick via Kemi och in i Sovjet-unionen på hög höjd. Det hade kommit till Sveriges kännedom via krigsfångar i Finland, att det pågick stora byggnadsarbeten 15 – 20 mil från gränsen inne i Ryssland. Det var byggandet av en flygbas och uppskjutningsramper för raketer riktade mot Luleå och Boden vid en liten ort intill Kadalasjön. Wängström utförde sitt fotouppdrag och vände hemåt på hög höjd. Sovjetisk luftbevakning skickade upp sina jaktflyg, troligen MIG-15 plan för att skjuta ner honom, men de hann inte ikapp Wängström innan han passerade finska gränsen igen.


medan 79002 var kvar i flygvapentjänst ända till år 1983, dock inte inom signalspaningen. TP 82 Vickers Varsity nr 82001 ersatte

10 m. 79001 kombinerade hemflygningen till Bromma den 10 mars med signalspaningen längs rutten.

B 3 Junkers Ju 86 nr 150 "Blondie"

TP 52 English Electric Canberra B. Mk 2 nr 52002

TP79001 och TP 79002 signalspanade med F 21 som bas i mars 1952. TP 79001 var det plan som blev nedskjutet av sovjetiskt jaktflyg i juni 1952

TP 79 Douglas DC-3 DC-3 nr 79002

TP 82 Vickers Varsity nr 82001

TP 85 Sud Aviation SE-210 Caravelle III nr 85172

2 ----- SPIONFLYGNING

Svenska hemliga spaningsflygningar under kalla kriget

Under det kalla kriget bedrev Sverige topphemliga spaningsflygningar under flera år mot sovjetiskt territorium. Främst har dessa flygningar skett mot mål längs den baltiska kusten men även över sovjetiskt territorium i norr med S 31 Spitfire från F 21 som bas.

Före december 1948 hade ett antal hemliga spaningsflygningar genomförts mot mål längs den baltiska kusten med en för spaningsuppdragen modifierad J 26 North American P-51 D Mustang från Försökscentralen (Fc) på Malmen utanför Linköping. Pilot vid dessa uppdrag hade varit chefen för Fc, överstelöjtnanten Fredrik Lamberth-Mueller.

Dessa topphemliga spaningsflygningar kom från december 1948 att övertas av spaningsflottiljen F 11 på Skavstafältet vid Nyköping. F 11 hade utrustats med spaningsversionen av Spitfire, som snabbt blivit världens bästa spaningsplan för kort- och medeldistansuppdrag.

Löjtnant Ingemar Wängström vid F 11, (senare major med tjänst på F 21 under åren 1958 - 1961) hade varit inflygningsledare för piloterna på flygplan S 31 Spitfire vid F 11, blev den pilot som skulle utföra dessa spaningsflygningar.

Under perioden december 1948 till sensommaren 1949 hade Wängström utfört ett tiotal fotospaningsuppdrag med S 31 Spitfire mot mål längs den baltiska kusten.

Operationsledning på E 4

Den operativa ledningen av spaningsuppdragen sköttes av staben för fjärde flygeskadern (E 4) som var flygvapnets spaningseskader. På eskaderstaben hade endast ett litet antal personer vetskap om spaningsuppdragen och var involverade i förberedelsearbetet.

S 31 Spitfire baseras på F 21

Under sommaren 1949 bestämdes det att Wängström inte kunde utföra alla special-uppdrag själv utan att det behövdes en pilot till. Löjtnant Erik Goliath utsågs och blev därför invigd i dessa hemliga spaningsflygningar. Goliath hade förflyttats i maj 1949 från F 11 till F 21 för att ingå i den nyuppsatta spaningsdivisionen på F 21. Goliath var redan influgen på S 31 Spitfire under sin tid på F 11 varför en S 31 Spitfire (individ 31034) nr 44 från F 11 ställdes till Goliaths förfogande och baserades på F 21.

Planeringen var att Goliath från F 21 skulle utföra en spaningsflygning mot mål

Wängström utför uppdraget

Lördagen den 24 september 1949 flög Wängström från F 11 upp till F 21 med S 31 Spitfire (individ 31020) nr 40. Flygningen tog 1 tim och 31 min. På F 21 övertog Wängström det kartmaterial som Goliath fått tidigare och uppdraget planerades till nästa dag, söndagen den 25 september 1949.

Planen var att göra en rak anflygning mot målet på högsta höjd. Wängström utförde uppdraget med det flygplan (nr 40) som han flugit upp med från F 11.

Spionflyget hade F 21 som bas

Lulebon Birger Persson, 77, minns det superhemliga uppdraget

Löjtnant Ingemar Wängström år 1949, kallades för "Mr Spitfire" på F 11

Spionflyget på F 21 – en hemlighetsstämplad historia

Klockan 13:10 landade Wängström med sin Spitfire på Kallax och plockade ur filmkassetterna som omedelbart förpackades och plomberades. Han kunde pusta ut efter ännu ett lyckat spionuppdrag. Dagen efter uppdraget flög Wängström de oframkallade filmkassetterna till Nyköping där de överlämnades för framkallning på Försvarsstabens fotolabb.

Wängström hade bara haft några tiotal liter bränsle kvar när han landade på Kallax. Hur det kunde gå åt så mycket bränsle under den här flygningen är fortfarande ett mysterium. Wängström kan ha varit inblandad i någon luftstrid över Ryssland, men det är det ingen som vet, själv sa han inget.

Nästa steg i spionflygningarna blev att börja planera för fotospaning över Murmanskområdet och Wängström blev inblandad i de planerna.

Den svenska regeringen fick efter en tid nys om spionflygningen över Finland och Sovjet och det ledde till diskussioner med försvarsledningen. Wängström blev inkallad till en genomgång på Flygstaben där man förhörde sig om flygningen och den motverkan han hade mött. Det hela ledde till att försvaret fick regeringens tillstånd att fortsätta med spionuppdraget, men planläggningen av Murmansk-uppdraget lades i malpåse.

Det här och mycket annat kan du läsa om i Flygmuseets utställning om Kalla kriget.

Ingemar Wängström. Han beskrevs som en erfaren spaningsflygare.

Foto: som är lite suddigt kommer via Axel Carlefors

Ambulansflyget startade i Boden 1923

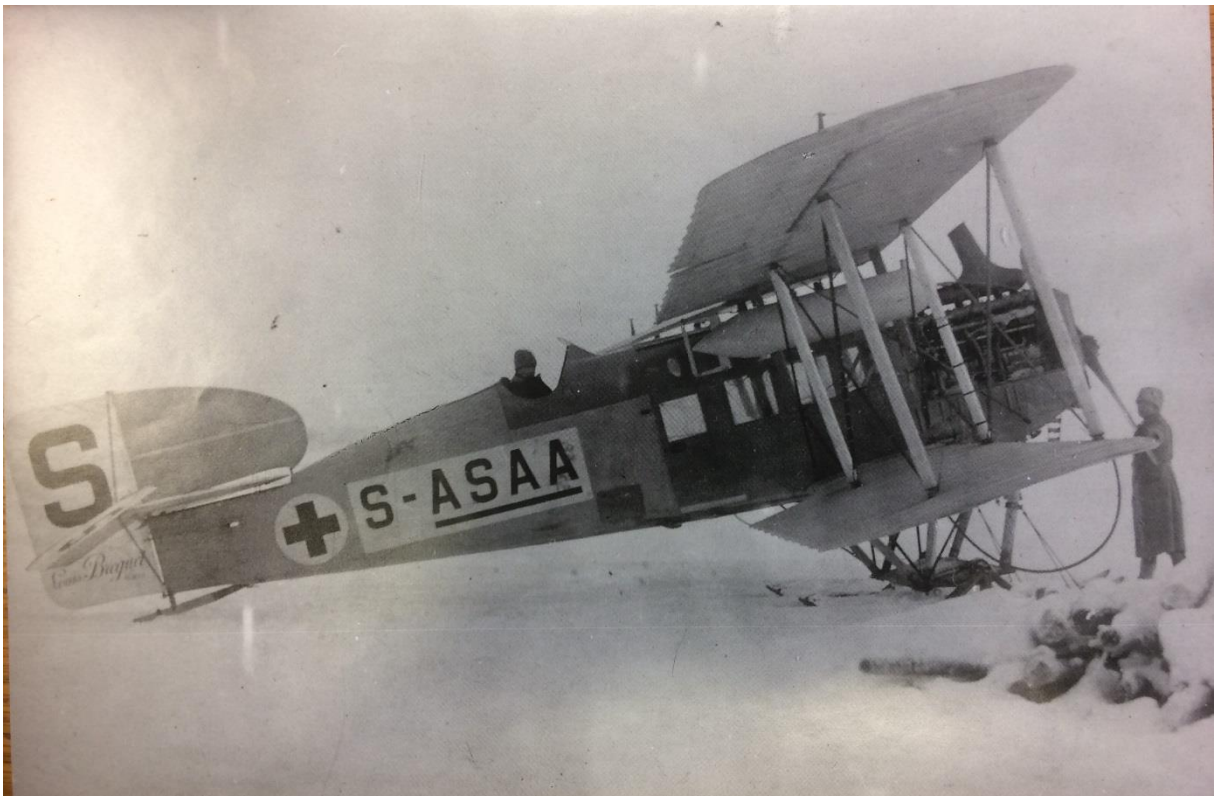
Tanken på att transportera sjuka människor luftledes kom en holländare på redan 1910. Det var generalfältläkaren de Mooy som kom med ett förslag om att transportera sjuka efter häst och ryttare i en bår som hölls flygande av en ballong. Under serbiska arméns reträtt vid första världskrigets början flög två franska flygare tolv svårt sårade soldater i sina maskiner den åtta mil långa vägen till Skutari. Det är veterligen de första sjuktransporterna med flygplan som utförts, men de följdes snart av fler och under första världskrigets senare del blev ambulansflygningarna en institution som man inte kunde klara sig utan.

Att ambulansflyget placerades i Boden har troligen sin bakgrund i att arméflyget fanns där sedan tidigare. Redan i början på 1912 spreds ett rykte att 2. Telegrafkomp på Ing 3 skulle sätta upp en flygavdelning under befäl av kompanichefen kapten Hamilton. I mars 1912 kom en kårorder om kommendering att följande personal skulle åka till Frankrike på utbildning: Kapten Hamilton, löjtnant Junger och sergeant Andersson (Ahnsjö) tygverkmästare Aurell och tyghantverkare Karlsson med avresa den 27 mars. Den 29 mars var sällskapet framme i Paris där de tillsammans med löjtnant Gösta von Porat reste till Bréguet där tio biplan var under tillverkning. Efter genomförd utbildning tecknas ett inköpsavtal på ett biplan med reservdelar och verktyg.

Ambulansflyget startades av Svenska Röda Korset där Prins Carl var ordförande. I december 1923 stod Bodens ambulansplan färdigt i sin hangar. En Breguet XIV T bis med tillverkningsnummer 2093 som registrerades som S-ASAA, flygplanet var i tjänst till 1926. Flygplanet kostruerades av Louis Charles Breguet, en fransk flygpionjär och flygplanskonstruktör. Flygplanet hade plats för två bårar, sjukvårdare/läkare och pilot. Planet hade en 300 hk vattenkyld motor och var egentligen avsett för transporter av sårade franska soldater i Sahara där ökenstrider pågick. För verksamheten i Norrbotten utrustades planet med skidor för vintertjänsten och pontoner för sommarbruk.

Försteförare var den legendariske sergeanten Ferdinand Cornelius och mekaniker var Knut Gunnerfeldt. Första chefen för ambulanstjänsten var kapten Reuterskiöld som var detachementchef för fälttelegrafkåren i Boden. Reuterskiöld var utsedd av Svenska Röda Korset att jämte chefläkaren på garnisonssjukhuset dr Torsten Ekman driva verksamheten och var av stor betydelse för ambulansflygets utveckling. I Boden låg flygfältet vid Ing 4 som senare blev Ing 3 där Helikopterskolan senare AF 1 höll till. Ambulansflygplanet försågs med pontoner sommartid och stationerades vid Buddbyträsket.

Det var inte ett problemfritt flygplan flygföraren Ferdinand Cornelius och flygmekaniker Knut Gunnerfeldt blev tilldelade. Flygkroppen var av rör, klädd med plåt och tyg, vingarna var tygklädda. En självstart var inmonterad, men den kom till korta när motorn skulle startas i vid låga temperaturer. Hytten bakom förarplatsen hade plats för två bårar där de var placerade ovanpå varandra och en sittplats. Det fanns två värmeelement, men de tjänstgjorde mest som ögonfröjd för det märktes ingen större skillnad om de var av, eller påslagna i den dragiga hytten. Oljetankarna samt olje- och vattenledningarna var placerade så de skulle kylas av propellervinden, vilket var bra i ökenklimat, men inte i polartrakterna dit norra Sverige kan räknas, så flygplanet behövde byggas om innan det togs i bruk. Ferdinands och Knuts kamrater kände ingen avundsjuka utan snarare medlidande över att de skulle flyga med så skrala och klena don, under så svåra förhållanden som ambulansuppdragen i Norrbotten nu var.



I början på december 1923 kunde flygplanet provflygas för första gången på Malmslätt med tillfredställande resultat. Därefter demonterades det och skickades till Boden på järnväg. Inne i hangaren i Boden började uppmonteringen igen av flygplanet som blev besvärlig på grund av kylan då hangaren saknade uppvärmning. Tiden gick och den utlovade provflygningen lät vänta på sig och olycksprofeterna jublade. Vad var det vi sa? De kommer aldrig upp i luften med den där leksaken. I januari 1924 var det klart för den första provflygningen i Boden. Flygplanet hade lastats med sand till lämplig flygvikt och lättade normalt. Flygplanet låg fint i luften och allt fungerade bra till Cornelius började förbereda landningen. När han ströp av gasen slog plötsligt stora eldslågor upp från motorn och slickade hans huvud av vinddraget. Det såg otäckt ut men det blev ingen elsvåda i planet och landningen gick perfekt. Vid undersökningen av motorn efter landningen visade det sig att det var fel på förgasaren. Efter reparation och justering av förgasaren kunde en ny provflygning genomföras utan anmärkning Nu kom tankarna upp om att göra en demonstration inför offentligheten, men var skulle den genomföras? Svaret gav sig självt, den skulle bli av i Jokkmokk under vintermarknaden.

Efter stora problem och svårigheter startade den tjuriga motorn till sist och färden mot Jokkmokk på-började. Gunnerfeldt sjönk ner på båren i hytten och och såg flygstationen glida förbi. Under dem skimrade Lule älv bred och vit. Efter 20 minuters flygning hade motorns varvtal gått ner så någonting var på tok, Cornelius spejade skarpt åt alla håll för för se om han hittade en nödlandningsplats. En öronbedövande exposion skakade planet från nos till stjärt följt av några svagare knallar. Ögonblicket efter svepte en gulröd eldslåga längs hytten och smälte ned fönstren som om de hade varit gjorda av vax. Flygplanet skakades av oregelbundna häftiga vibrationer, våldsamma ryck och stötar, med ett våldsamt brak krängde flygplanet och stannade, de hade havererat. Det brann friskt i motor och vingar, frågan var om bensintankarna som innehöll 350 liter bensin skulle klara sig eller fatta eld. Flygplanet hade slagit ner mellan ett par timmervältor under en nipa vid Lule älv. Uppe på nipan stod två män med varsin snöskyffel. De stod bara och stirrade på Cornelius, Gunnerfeldt och det brinnande flygplanet och kastade sedan ner snöskyfflarna till dem och så började de skyffla massor med snö på motorn och över vingarna. Elden minskade i styrka, upplivade av det fördubblades deras ansträngninga att skyffla snö så efter en stund var elden släckt. Det skar i deras hjärtan att se att deras vackra flygplan

var förstört av branden. Dagen därpå plockades vingarna av flygplanet och hela härligheten transporterades tillbaka till Boden. Alla deras vackra och djärva förhoppningar hade grusats och de återgick till tjänsten vid flygavdelningen i Boden.

Våren kom och flygplanet hade transporterats till Malmslätt för reparation som skulle vara klar under försommaren. Med hjälp av ingenjörstrupperna byggdes en slip vid Buddbyträsket där en sjöflygstation skulle färdigställas. När flygplanet kom åter till Boden och hade monterats gjordes ett antal provflygningar. Nu återstod bara att vänta på den första patienten som snabbt skulle under sjukhusvård. Söndagen den 13 juli 1924 är en historisk dag, då kom den första kallelsen. Första patienten hette fru Vilma Lövgren. Hon var inlagd som patient på Centralsenatoriet i Sandträsk runt 40 km från Boden. Hon skulle flygas till sitt hem i Arvidsjaur som ligger cirka 120 kilometer från Sandträsk.

Norrbotten och norra Lappland var en glesbygd med ett relativt begränsat vägnät, det var grusvägar med färjeförbindelser över älvarna. Bilar och motorcyklar var inte så vanliga på 1920-talet. Skulle man färdas längre sträckor var det med tåg längs stambanan och malmbanan, samt med buss som stod till buds. I praktiskt taget varje by fanns en skola, en telefonstation, en provinsialläkare och på vissa platser som komplement fanns det en distriktssköterska. Det fanns ett stort lasarett i Boden, garnisonssjukhuset, kallat ”Garnis”. Det fanns även lasarett eller sjukstugor i Luleå, Piteå, Haparanda, Kalix, Arvidsjaur, Gällivare och Kiruna. Mot den här bakgrunden är det lätt att förstå vad anskaffningen av flygambulansen betydde för glesbygdens människor. Med flygmaskinen kunde svårt sjuka och skadade på några timmar komma under läkarvård, oavsett om de bodde i fjälltrakterna eller andra svårtillgängliga trakter i länet. Utan flyget hade det tagit ett eller flera dygn att komma under läkarvård. Ambulansflyget blev något av en räddare i nöden och en legend under tiden verksamheten pågick.

Kurt Gunnerfeldt påbörjade sin flygutbildning på F 5 i Ljungbyhed 1925 och placerades som flygförare på F 4 i Östersund efter utbildningen. Längtan till ambulansflyget fanns kvar så när Kurt ansågs tillräckligt erfaren efter fem år som flygförare, fick han 1930 en tjänst på ambulansflyget i Boden. Åter i Boden var det mesta sig likt i verkstaden sedan han tjänstgjorde där som mekaniner, de flesta verktygen varde samma som för fem år sedan.

Nedan är Svenska Röda Korsets första årsberättelse om ambulansflygverksamheten i Boden

ÅRSBERÄTTELSE

FÖR

ÅR 1924

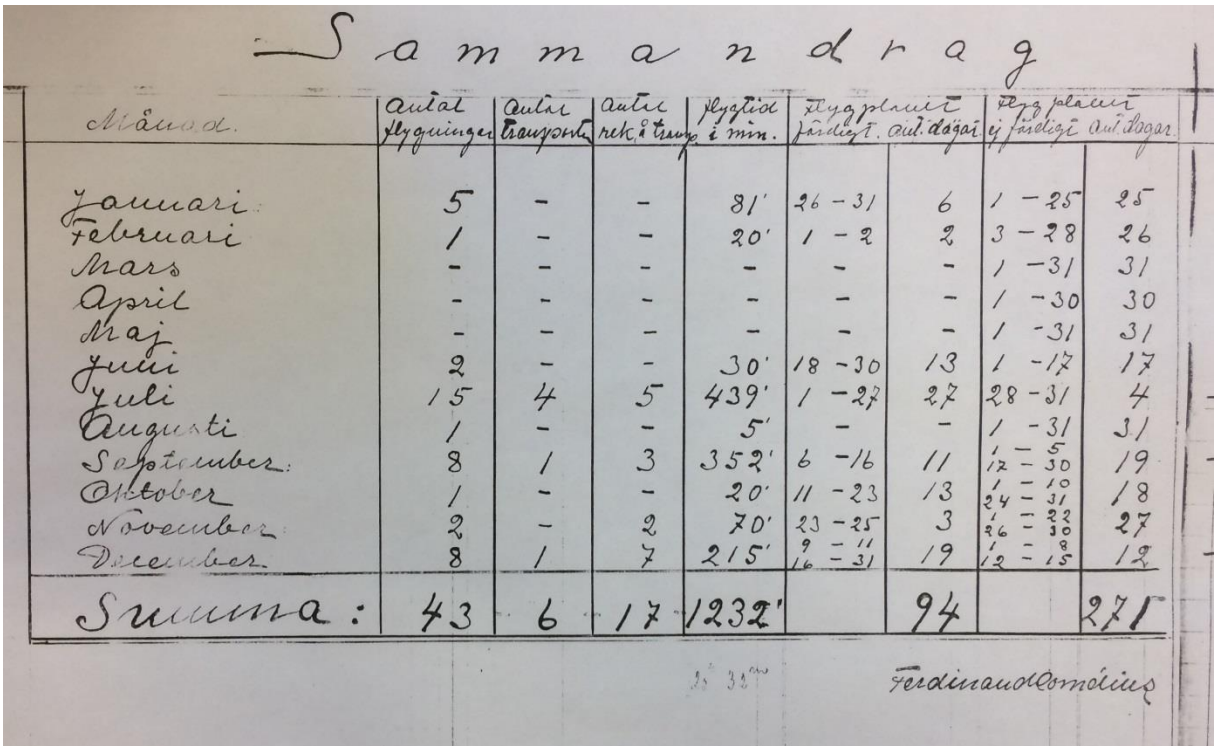
AVGIVEN AV

STYRELSEN FÖR SVENSKA RÖDA KORSETS 15:DE DISTRIKT

Röda Korsets i Boden stationerade sjuktransportaeroplan, med vilket försöks- och rekognosceringsflygningar företogos under föregående redogörelseår, har under vintersäsongen 1924—1925 för första gången fullgjort regelbundna transporter i sjukvårdens tjänst till stor fromma för en isolerad ödebygdsbefolkning. Kostnaderna bestridas helt av Röda Korset. Under den gångna vintern ha sålunda omhändertagits och förts till lasarett sammanlagt 11 patienter med lungsäcksinflammation, magkräfta, benbrott, magblödning, brustet magsår m. m. I ett flertal av dessa fall torde, utan denna hastiga förflyttning medelst sjuktransportaeroplanet, livet sannolikt icke kunnat räddas. Den av aeroplanet tillryggalagda väglängden uppgick under perioden i fråga till sammanlagt 3,100 km. Den längst bort boende patienten hade utan detta transportmedel måst färdas i släde minst 20 timmar för att komma till närmaste läkare.

Här nämnda flygplan är avsett att under sommarmånaderna avlösas av en av staten till förfogande ställd lättare maskin, försedd med flottörer för landning å vattendrag.

Detta slag av sjuktransporter, vilka i början möttes med skepsis av ödemarksbefolkningen, omfattas numera med växande intresse av densamma. Aeroplanet i Boden står under befäl av kaptenen vid fortifikationen L. C. Reuterskiöld och föres av den duktige fältflygaren, sergeant Cornelius.



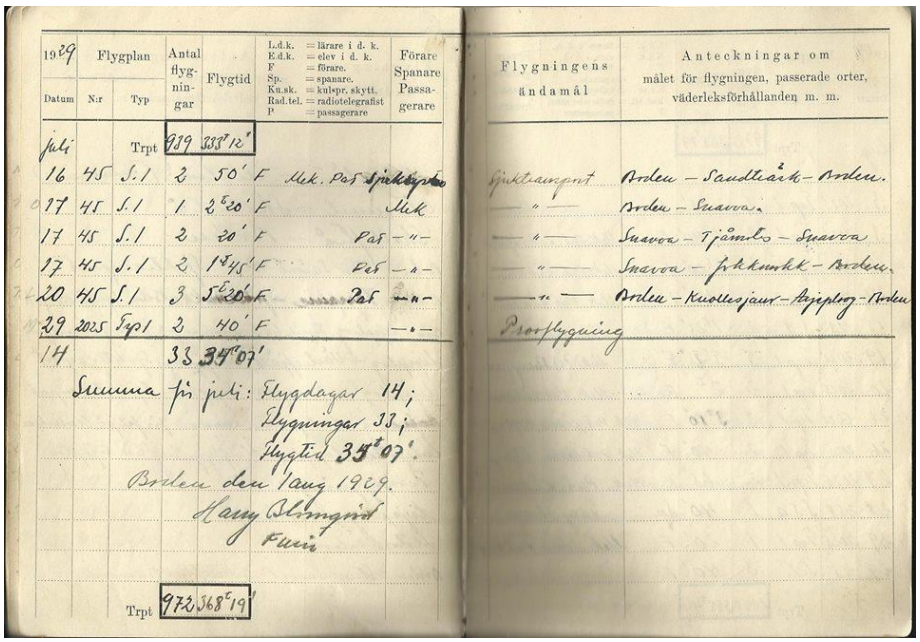
Sammandrag

Månad.	Antal flygningar	Antal transporter	Antal rek. å transp.	Flygtid i min.	Flygplanet färdigt.	Ant. dagar	Flygplanet ej färdigt	Ant. dagar
Januari	5	-	-	81'	26 - 31	6	1 - 25	25
Februari	1	-	-	20'	1 - 2	2	3 - 28	26
Mars	-	-	-	-	-	-	1 - 31	31
April	-	-	-	-	-	-	1 - 30	30
Maj	-	-	-	-	-	-	1 - 31	31
Juni	2	-	-	30'	18 - 30	13	1 - 17	17
Juli	15	4	5	439'	1 - 27	27	28 - 31	4
Augusti	1	-	-	5'	-	-	1 - 31	31
September	8	1	3	352'	6 - 16	11	1 - 5 17 - 30	19
Oktober	1	-	-	20'	11 - 23	13	1 - 10 24 - 31	18
November	2	-	2	70'	23 - 25	3	1 - 22 26 - 30	27
December	8	1	7	215'	9 - 11 16 - 31	19	1 - 8 12 - 15	12
Summa:	43	6	17	1232'		94		271

Ferdinand Cornelius

Ferdinand Cornelius gjorde årssammandrag över samtliga ambulansflygningar. Det här är en kopia på 1925 års sammandrag.

Alla flygningar dokumenterades i flygdagböcker och övriga rapporter från flyguppdragen. Den här flygdagboken dök liksom bara upp på Flygmuseet F 21 för en tid sedan. Jag lånade hem boken och skannade in ett uppslag med ambulansflygningar, det här är bok nummer ett i en serie av sex flygdagböcker som Harry Blomqvist har skrivit. Han flög flygambulansen i Boden några år och det här är ett utdrag från 1929. Han började som många andra tidiga flygare sin flygarbana på Kungliga Fälttelegrafens flygavdelning, som blev en del av flygvapnet när det bildades 1926. Fälttelegrafen blev sedan signaltrupperna.



1929 Datum	Flygplan Nr	Flygplan Typ	Antal flygningar	Flygtid	L.d.k. = lärare i d. k. E.d.k. = elev i d. k. F = förare. Sp. = spanare. Ku.sk. = kulspr. skytt. Rad.tel. = radiotelegrafist P = passagerare	Förare Spanare Passagerare	Flygningens ändamål	Anteckningar om målet för flygningen, passerade orter, väderleksförhållanden m. m.
juli		Trpt	939	333t 12'				
16	45	S.1	2	50'	F Mek. Pat	Sjuktransport	Sjuktransport	Boden – Sandträsk – Boden.
17	45	S.1	1	2t 20'	F	Mek	— " —	Boden – Snavva.
17	45	S.1	2	20'	F Pat	— " —	— " —	Snavva – Tjåmsto – Snavva
17	45	S.1	2	1t 45'	F Pat	— " —	— " —	Snavva – Jokkmokk – Boden.
20	45	S.1	3	5t 20'	F Pat	— " —	— " —	Boden – Knollesjaur – Arjeplog – Boden
29	2025	Typ 1	2	40'	F	— " —	Proofflygning	
14			33	34t 07'				

Summa för juli: Flygdagar 14; Flygningar 33; Flygtid 35t 07'.

Boden den 1 aug 1929.

Harry Blomqvist

Furir

Trpt 972 368t 19'

Vissa plan som användes, framförallt i början av verksamheten var tvåsitsiga med öppna sittbrunnar. Med dessa flygplan var föraren tillika sjukvårdare och mekaniker, något som kunde vara nog så knepigt och nervpirrande under uppdragen. Flygförarna var ordentligt klädda för flygning i snö, blåst och kyla. Medan passageraren på grund av sin sjukdom eller skada var med känslig för väder och vind så man spände fast ett renskinn över passagerarens sittbrunn.

Vid Bodträsket fanns hangarer byggda för spaningsflyget 1916 – 1918 som under mitten av 30-talet flyttades till Buddbyträsket. Att följa med flygambulansen var ett äventyr varje gång och en resa som finns beskriven var till Vaisaluokta lappläger där en man skulle hämtas för transport till sjukhuset. En roddare sändes iväg den 5 mil långa vägen till Suorva varifrån ett telegram sändes via Suorva radio till Porjus. Från Porjus gick telegrammet till provinsialläkaren i Jokkmokk som ringde chefsläkaren på ”Garnis” i Boden, som i sin tur vände sig till flygambulansens expedition med framställning om utryckning.

År 1928 bildades Svenska Luftfartsförbundet som startade upp ambulansflyg även vid Hägernäs, Göteborg och Karlskrona. Genom en donation till Svenska Röda Korset 1929 kunde ett liknande Junkersplan som det i Boden och Östersund anskaffas till Hägernäs.

En viktig del i allt ambulansflygande var vädret. Hur fick man då reda på det korrekta flygvädret? Jo föraren ringde telefonsamtal till abonnenter utefter den tänkta flygvägen för att förhöra sig om väderläget. De bad även om att man skulle göra upp eldar som vägledning för föraren och samtidigt visa vindriktning. Det fanns 38 väderobservatörer runt om i länet och nordligaste delarna av Västerbotten. Med hjälp av väderobservatörernas rapporter och den egna lokalkännedomen kunde ambulansflygaren oftast nå målet, ibland efter omfattande kringflygning för att undvika kraftiga oväder. Idag hör vi talas om att barn föds i bil på väg till Gällivare eller Sunderby sjukhus. Det hände att förlossningar ägde rum i luften.

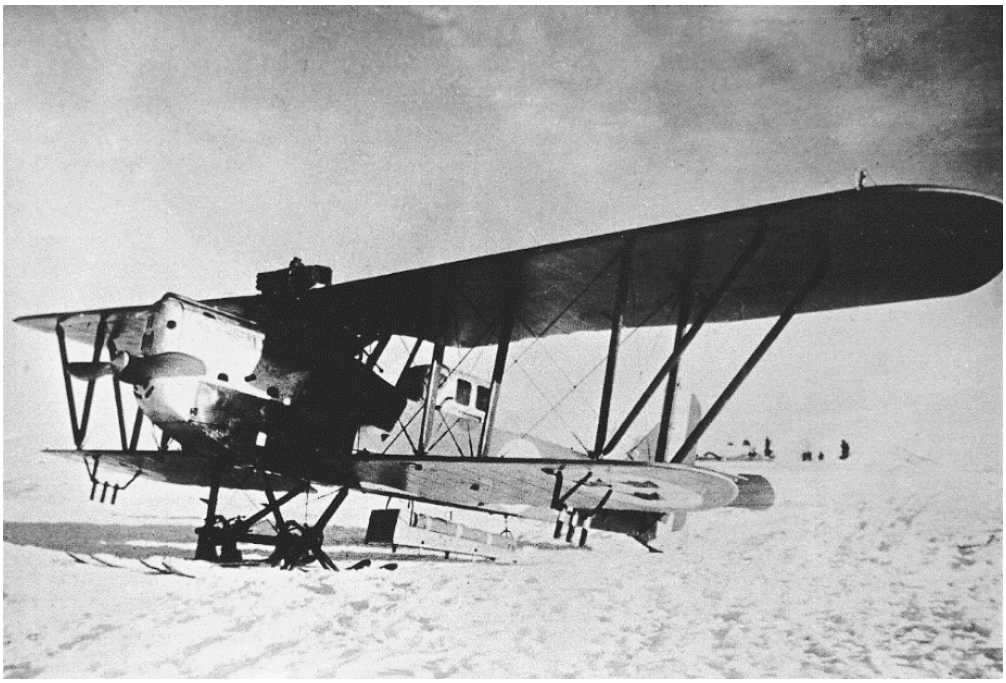
Fredagen den 20 mars 1936 kom två rekvisitioner om sjuktransporter. Den ena var en hämtning av en patient i Arvidsjaur och hämtning av en havande kvinna i Övertorneå för man befarade en svår förlossning. Förare var Knut Gunnerfeldt och hjälpförare Harry Blomqvist. Man beslutade att styra mot Arvidsjaur först och efter återkomst till Buddbyträsket hämtade ambulansen patienten och flygplanet snabbtankades innan de styrde mot Övertorneå. Det var en lärarfru som hade legat i en släde på isen i Övertorneå och väntat på ambulansplanet. Hon tackade för att de hade kommit men de förstod att väntan hade varit svår för henne. Efter 10 minuters flygning spred sig en spritdoft i flygplanet så Harry Blomqvist reste sig och gick in i kabinen för att se vad som hade hänt. Spritdoften avtog och återkom samtidigt som Blomqvist fortfarande var kvar i kabinen hos barnmorskan som följde med på flygningen och den havande. När Gunneferldt tittade in i kabinen såg han reservföraren Harry Blomqvist sittande med en av ambulansens röda filtar i knäna och på den låg ett nyfött barn. Spritdoften kom av att distriktsbarnmorskan hade använt tvättsprit under födseln. Gudrun Fylgia Andersson från Haapakylä föddes i kabinen på en Junkers W 34 på 1 000 meters höjd över sjön Miekojärvi 20 km sydväst Övertorneå. Något som troligen satte myror i huvudet på den tidens folkbokförare som skulle ange födelseort i kyrkböckerna. Det sägs att flickan skulle döpas till Flygia men prästen hörde fel så det blev Fylgia, med det är som sagt hörsägen.

En annan liten historia är om samekvinnan som gick utanför Garnisonssjukhuset i Boden på 20-talet och fick se en bil som hon studerade noga. En småspydig Bodensare gick fram till henne och frågade om hon inte sett en bil förut och lade till ”hur kom du då hit”? ”Med flyg förstås”, blev kvinnans rappa svar.

Ambulansförarna blev legender och är så än idag. I böcker och tidningsartiklar kunde man läsa om flygningar med de mest skiftande problem, om nödlandningar men också om rena solskensflygningar.

Namn som Cornelius, Lindow, Gunnerfeldt, Blomqvist, Norberg och Olsson är för alltid inskrivna i flygambulansens historia. Ett namn som inte nämndes så mycket var Gottfrid Lundberg, men det var tack vare hans energi och outtröttliga hjälpsamhet som ambulanstjänsten fick den knuff framåt som verksamheten så väl behövde i en kritisk situation. Lundbergs tystlåtenhet, hans ohejdade vana att hellre handla än prata gjorde att hans insatser inte uppmärksammats i den omfattning han förtjänade.

Ambulansens mekaniker nämns inte lika ofta som förarna, men deras insatser har varit viktiga och nödvändiga för att verksamheten skulle kunna bedrivas. Under de mest ogynnsamma förhållanden har de i snö, regn, blåst och kyla fått motorer och annan utrustning att fungera. De var många men Knut Gunnerfeldts parhäst Bernhard Magnusson är särskilt värd att nämnas. Han var under närmare 30 år ansvarig för mekanikertjänsten i Boden.



Ett arméspaningsplan byggdes halvt om halvt om till ambulansplan genom att botten gjordes löstagbar så att en bår kunde hissas upp i flygplanet. Det ambulansplanet placerades på 4:e flygbaskåren i Östersund när Boden fick en Junkers F 13 som Röda Korset anskaffade 1928. Det ombyggda planet i Östersund ersattes även det av ett Junkersplan. Ombyggnaden till ambulansflygplan av Junkersplanet skedde vid AB Flygindustri i Malmö där det försågs med värmeanläggning och ventilation. Vid kabinens vänstra sida fanns fästen för två bårar. Till höger fanns plats för medföljande läkare och sjuksköterska och längst bak var medicinskåpet placerat. Planet var en helmetallkonstruktion och kunde efter årstid förses med hjul, skidor eller flottörer. Under årens lopp användes ett antal flygplan i Boden, bland annat två spaningsflygplan, S 21, S 25 och en Dront som användes tidigt som reservflygplan. En Junker W 34 mellan åren 1935 – 1941 och en Beechraft 18-R från 1941 som var ambulansutrustad, även en Norserman användes för ambulansuppdrag under en period.

Olov ”Doggen” Olsson har beskrivit det här flyguppdraget som ”den flygningen glömmer jag aldrig”. ”Ambulansflygning över trädtopparna”.

Flygningen genomfördes den 12 februari 1951 med en Norseman. Här är hans berättelse: Flygambulansen i Boden som är avdelad från Flygbaskåren i Luleå fick den 12 februari rekvisition på flyg-

ambulans för att hämta en skogsarbetare, som insjuknat i en allvarlig hjärtattack. Det var mitt i smällkallaste vintern och inte nästgårds väg precis. Platsen där den sjuke befann sig heter Akkapakte och ligger vid Akkajaure, strax norr om nedre Tjeggelvas. Målet var alltså beläget i det inre av Lappland. För den som inte är så bevandrad i Lapplands geografi kan man förtydliga läget genom att nämna att platsen ligger norr om Hornavan och söder om Sarek. Det är omkring 15 mil från Boden.

Flygplanet var en Norseman och vädret var mycket dåligt. Molnhöjden var i allmänhet omkring 125 meter och på långa sträckor låg molnen nere på marken, d v s att det var dimma. Men fanjunkare Olsson bedömde att flygningen i alla fall var möjlig och han beslöt att försöka.

Vi följde järnvägen till Älvsbyn och därefter letade vi oss fram utmed Pite älv till Jätnajaure. Där måste vi emellertid vända på grund av dimma och marknära moln. På återfärden utefter älven sökte vi oss upp till Moskosel för att försöka vägen över Malmesjaure mot Arjeplog. Vid nordvästra ändan av Malmesjaure gick molnen åter i backen, men just då upptäckte vi en kraftig ljusning i molntäcket som lät oss ana att solen inte var långt borta. Jag ansåg att det var möjligt att gå igenom molntäcket. Enligt flygprognosen var vädret vackert i Arjeplog. Eftersom jag visste att terrängen runt omkring inte erbjöd alltför farliga hinder lade jag flygplanet i stigning på instrumenten och satte kursen mot Arjeplog. Efter omkring fem minuters flygning i moln bröt solen fram och kursen kunde ändras till Akkapakte., där vi landade efter att ha flugit i en timme och tre kvart.

Så tog vi ombord patienten och återflygningen kunde gå programenligt utefter Pite älv. Molnhöjden hade nu stigit något, men från Älvsbyn till Boden var vädret mycket dåligt. Vi tvingades att flyga praktiskt taget alldeles över ledningsstolparna. När jag slutligen efter en ansträngande flygning landat i Boden med patienten i gott behåll kunde jag bedöma molnhöjden till omkring 75 meter. Flygningen hade emellertid kunnat genomföras och den sjuke kunde få den vård han behövde avslutar fanjunkare Olsson sin berättelse.

Hösten 1939 stod det nybyggda flygfältet på Kallax i det närmaste färdigt, men det var inte tagit i bruk ännu när en av förarna från ambulansflyget provlandade utan tillstånd. En rapport skrevs om provlandningen vilket resulterade i nedanstående skriftväxling.

RAPPORT

Flygfält nr 20 besiktat 11/12-39 (Kallaxheden) genom landning och start med ambulansflygplan nr. 6 på ost-västlig bana, utan anmärkning.

Två 100 meter breda banor. Ingen inflygningsgata nord- sydlig bana.

B Krok

Ch 4 basgrp

KONSEKVENS

Till Ch basgrp.

Enligt uppgift skall personal ur Ch 4 basgrupp med flygplan hava landat på krigsflygfält vid Kallaxheden. Ch 4 basgrupp beordras verkställa undersökning och därest uppgiften visa sig riktig, inkomma med förklaring till att fältet använts trots att det ännu icke förklarats färdigt.

Stockholm 13 december 1939

På befallning

H Beckhammar

Eskstabschef

FÖRKLARING

Utdrag ur 4 basgrup ang. H 2 / 1939.

Landning och besiktning av krigsfält 20 (Kallaxheden).

Till ch flygesk.

Beordrad inkomma med förklaring till att krigsflygfält vid Kallaxheden enligt, uppgift använts av 4 basgrp trots att det ännu icke förklarats färdigt får jag härmed, i anslutning till min rapport den 14/12 1939 angående besiktning av samma fält, vördsamt meddela.

Att FF egen kontrollant härstädes ing. von Schantz hos mig anhållit att jag måtte besikta fältet gm landning med fpl på detsamma.

Att ch flygambulansstationen i Boden till mig anmält att han 2 ggr från marken och 1 g från luften rek, samma fält, enär det var det enda användbara i Luleå trakten för ambulansflygning - strömdrag omöjliggjorde Luleälvens och hithörande vattens användning för landning.

Att jag ansåg det vara av värde även för 4 basgrp, snarast få klarlagt fältets användbarhet, dels p.g.a. att det är det enda förutom Bodens flygfält användbara på över 200 km avstånd härifrån dels p.g.a. dess omedelbara närhet till 2. armékårens högkvarter (armékårkvarter).

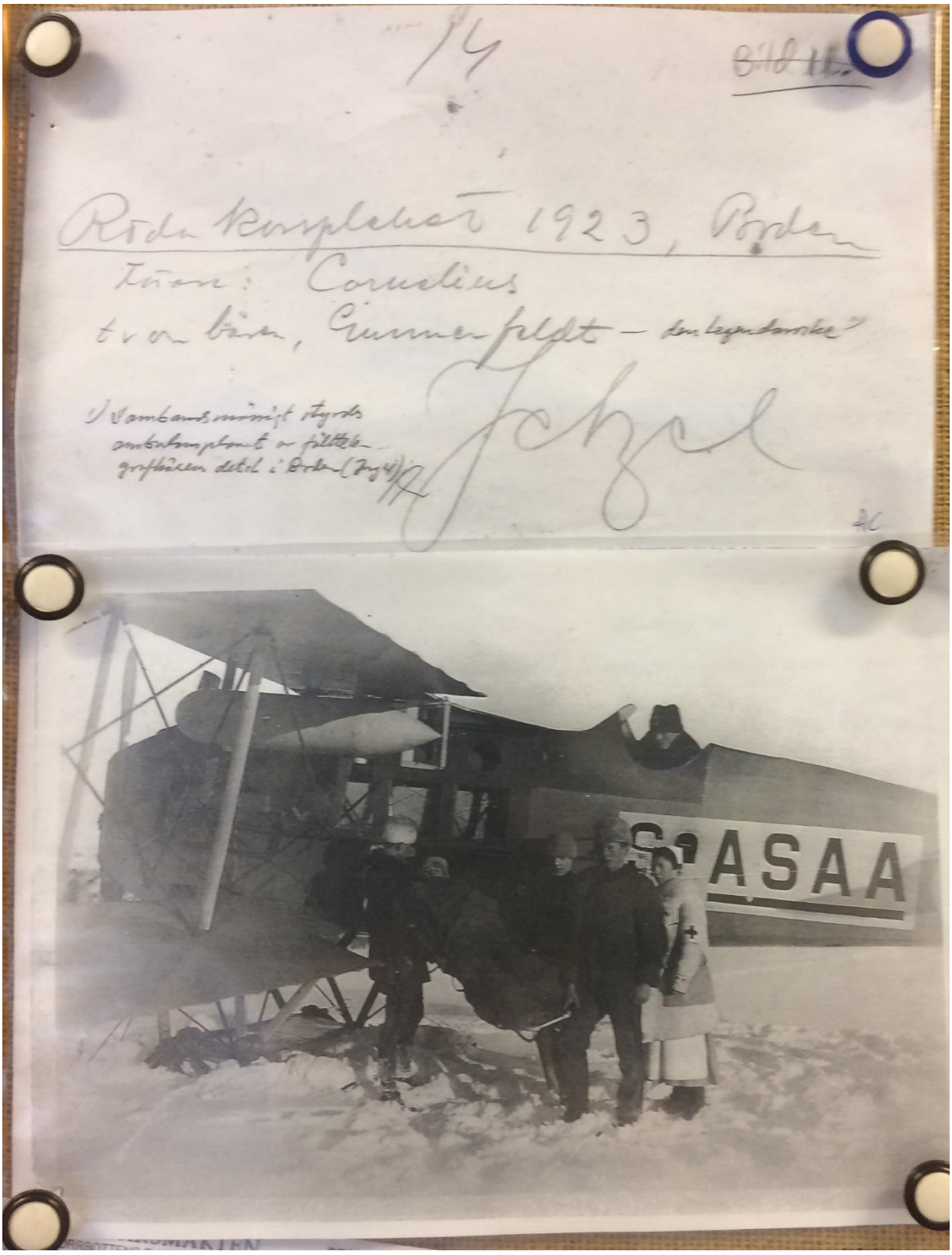
Att ch flygambstn meddelat mig, att han i samband med en av sina ordinarie veckoflygningar önskade - sedan FF kontrollant till honom gjort framställning - provlandat på fältet.

Att jag därefter tillsammans med FF kontrollant, sedan noggranna uppgifter och förbesiktning av fältet erhållits, åtföljande ch flygambstn och besiktade enligt nämnda rapport.

Boden den 18 dec. 1939.

B. Krook

Ch 4 basgrpstasben.



Den här bilden med tillhörande kommentar på ett handskrivet papper är donerat till Flygmuseet och finns på anslagstavlan i entrén på vägen in mot kontoret och biblioteket.

År 1951 köptes en begagnad Grumman Goose från Norge som levererades till F 21 i oktober. Grumman Goose var ett amerikanskt amfibieflygplan som gick under beteckningen Tp 81 i svenska Flygvapnet och är ett högvingat amfibieflygplan utrustat med två Pratt & Whitney WASP JUNIOR R-985 på vardera 450 hästkrafter. Flygplanet har en spännvidd på 15,0 meter och en toppfart på 310 km/h samt en operativ höjd på 6400 meter. Köpet av Goosen var formellt styrt av ett akut ersättnings-behov för det tidigare ambulansflygplanet Beechraft 18-R (TP 4) som varit stationerat i Boden sedan december 1941. TP 4 kom 1951 att friställas ur Flygvapnets organisation för att ställas till den svenska sydpolsexpeditionens förfogande under åren 1951 – 52. Härvid kom TP 4 också att civilregistreas med SE-BTX. När ”Gåsen” kom till F 21 flyttades ambulansflyget från Boden till Kallax. Ambulansflygningarna med ”Gåsen” utfördes företrädesvis av Olov ”Doggen” Olsson tillsammans med mekanikern Inge Engström. År 1957 övertogs ambulanstjänsten av civila entreprenörer.

Ett foto taget under en ambulansflygning med ”gåsen”. Det finns tyvärr ingen text till fotot om var det är taget och när.

Från 1957 användes ”Gåsen” som transportflygplan på F 21 tills den havererade utan personskador i Hemavan den 20 mars 1962.

Saxat från haverirapporten: Haveriet inträffade klockan 14.35 den 20 mars 1962 i samband med start från ett, väster om landsvägen vid Hemavan, upplagt stråk. Stråket hade tillkörts med bandvagn och hade en längd av 650 meter och en bredd av 35 meter, samt löpte i nord/sydlig riktning med svag lutning åt söder. Stråket var snöbelagt och i dess södra ände låg en dunge med cirka 5 meter höga fjällbjörkar, med en cirka 20 meter bred uthuggning i stråkets förlängning söderut.

Landningen på stråket hade tidigare skett utan anmärkning. Flygningens art var en transportflygning med fyra passagerare till F 21. Dessa utgjordes av dåvarande Chefen F 20, en löjtnant från I 19 samt en flygfältmästare och ett kvinnligt kontorsbiträde underställda E4 (4:e Flygeskadern). Utöver flygföraren medföljde också flygtekniker från F 21. Vädret var det bästa tänkbara, med temperatur strax över +1 grad och med mycket svag vind snett bakifrån höger.

Efter embarkering och motorstart med tillhörande kontroller har flygföraren kört upp så långt norrut som det var möjligt, samt i en högersväng sedan varit klar för start söderut.

Med fullt gaspådrag och 2 200 rpm har flygplanet börjat glida normalt på sina skidor. Efter cirka 250 meter har flygplanet studsat upp i luften till följd av någon ojämnhet i stråket. Farten (85 km/h) har dock varit för låg för att hålla flygplanet i luften varför flygföraren låtit det löpa vidare på banan. Flygplanet har accelererat och vid bedömd lättningsfart tog flygföraren upp flygplanet i luften. Den normala accelerationen efter lättningen har dock uteblivit även om flygplanet hade styrfart. Då flygföraren insett att flygplanet ej skulle komma över trädtopparna har han givit fullt höger sidroder och full höger skevning för att söka hålla kurs mot uthuggningen i stråkets förlängning. Flygplanet har till början lytt roder efter att initialt ha girat åt vänster och flygplanet torde således redan varit överstegrat då fulla roder ansattes.

Flygplanet vek sig över vänster vinge, som slog i trädtopparna, samt därefter, under vänstersväng, slog det ned i den djupa snön och blev stående med stjärten i vädret. Flygföraren och passagerarna undkom oskadda emedan flygteknikern fick en lindrigare huvudskada.

TP 81:an ansågs totalhavererad. Höger vinge hade brutits av utanför motorgondolen och vänster vingspets var avbruten. Stora hål hade uppstått i vingen i övrigt. Motorgondolerna hade blivit illa tilltygade med skador på motorernas ventilhus. Avbrutna skidor och knäckt landställ med kraftiga skador på flygkroppens främre del.

Efter haveriet skrotades flygplanet. Ratten från flygplanet och ett par foton om flygambulansen finns i ”Gåsens” monter i epokrummet på Flygmuseet.

Det finns många berättelser från ambulansflygets barndom på 1920-talet, jag skall återge en av dem. Det här är en av berättelserna som Ferdinand Cornelius har tecknar ner, som får bli min avslutning på kapitlet om ambulansflyget. Han hade den tvåsitsiga Dronten vid det här tillfället för ordinarie ambulansplan var under reparation. Det var ett rutinuppdrag där han skulle hämta en kvinna i Tallträsk, en by 7 - 8 mil norr om Boden. Ett enkelt uppdrag med cirka 30 minuters flygning enkel väg, om det hade varit problemfritt vill säga.

”En äldre kvinna måste omedelbart till sjukhus för en större operation. Farbara vägar till det långt ute i myrmarkerna ensligt liggande Tallträsk fanns inte. Ordinarie flygambulansen var under reparation. Jag måste ta Dronten och lämna mekanikern hemma. Det var en relativt kall vinterdag med 20 - 25 graders kyla och mycket snö. Jag hade redan före starten därhemma valt en liten sjö på kartan, där jag bestämde mig för att landa. Jag var framme efter ca en halvtimmes flygning, där en eld var uppgjord. Landade och körde över snön till den plats, där jag från luften upptäckt den väntande sjuka, som var nedbäddad i en rissla. I hennes sällskap var 4 - 5 kvinnor, inga män var synliga, de voro på timmertransporter nedåt bygden.

Med kvinnornas hjälp lastade vi över den sjuka i Drontens baksits. Dom sa adjö till varandra på det enkla, kärva sätt, som är detta folks eget. Och så spände jag renskinnet över. Startade med kvinnornas hjälp motorn och körde iväg ut över isen och snön för att inta rätt startriktning mot vinden. Rätt som jag gled fram på flygplanets skidor, brast isen under oss och flygplanet blev hängande med vingarna på snön. Som väl var, gick propellern fri. Det var flygplanets stjärt och landningsställ, som hade brakat genom isen. Kvickt som tanken kopplade jag loss mina fastbindningsremmar, rev av renskinnet och fick upp den sjuka i famnen samt hasade mig iväg med henne över den ena vingen. Jag trodde nämligen, att flygplanet skulle sjunka. Nåväl - så svårt var det inte. De andra kvinnorna med risslan kommo fram

och den sjuka fick återgå till sina fällar i släden. Jag bedömde planet förlorat, men vid undersökningar, sedan spett och spade anskaffats, såg det hoppfullt ut. Det hade varit en av snö dold värmevak av relativt liten omfattning och flygplanets fyra skidspetsar låg över den kraftiga iskanten. Isen var bärkraftig framför planet och under vingarna.

Med kvinnornas hjälp till lyftning under vingarna och jag själv i förarsitsen samt en rätt bastant, yngre kvinna grensle över flygplansstjärten, så lyckades vi med fullt motorvarv dra flygplanet upp på fast is. Det var oskadat och flygdugligt. Jag trodde givetvis nu, att kvinnan fått nog av allt vad flygning heter, men hon insisterade på att försöka igen. Jag var i valet och kvalet om jag skulle våga ta med henne, men hon slog bort det med ”Är inte Cornelius rädd, så är inte jag det.” Hon lyftes på nytt in i flygplanet, jag körde ut och startade och det gick bra. I luften vände jag mig om för att se, hur det stod till bakom mig och då såg jag att renskinnet lossat lite, men två händer i svarta hemstickade fingervantar höll ned det i ett fast grepp. Blåsten ven över händerna med 150 km/tim och det var 25 grader kallt, men den kvinnan gav sig inte för småsaker. Hon kom till Boden, fick hjälp och kunde återgå till sin isolerade hembygd fullt återställd efter en lyckad operation.

Heder åt kvinnorna i Tallträsk! De hade både tro och vilja!” Avslutade Ferdinand Cornelius den här berättelsen.

Det här är ett foto med okänt ursprung på Dronten vid första hangaren i Boden. I bakgrunden ser man Ing 3. Rune Malmberg som har bidragit med både bilder och flyghistoria under mina efterforskningar. Han säger så här om Dronten: Den fanns när jag var i 10 - 12-års åldern och vi var och tittade på Kartverkets flygplan (Focke Wulf FW 58 Weihe) på somrarna. Samma Focke Wulf som nödlanda ovanför Porsiforsen tisdag den 13 augusti 1946 och bröts sönder under den vådliga färden i forsens vattenvirvlar och törnar mot stenblocken.

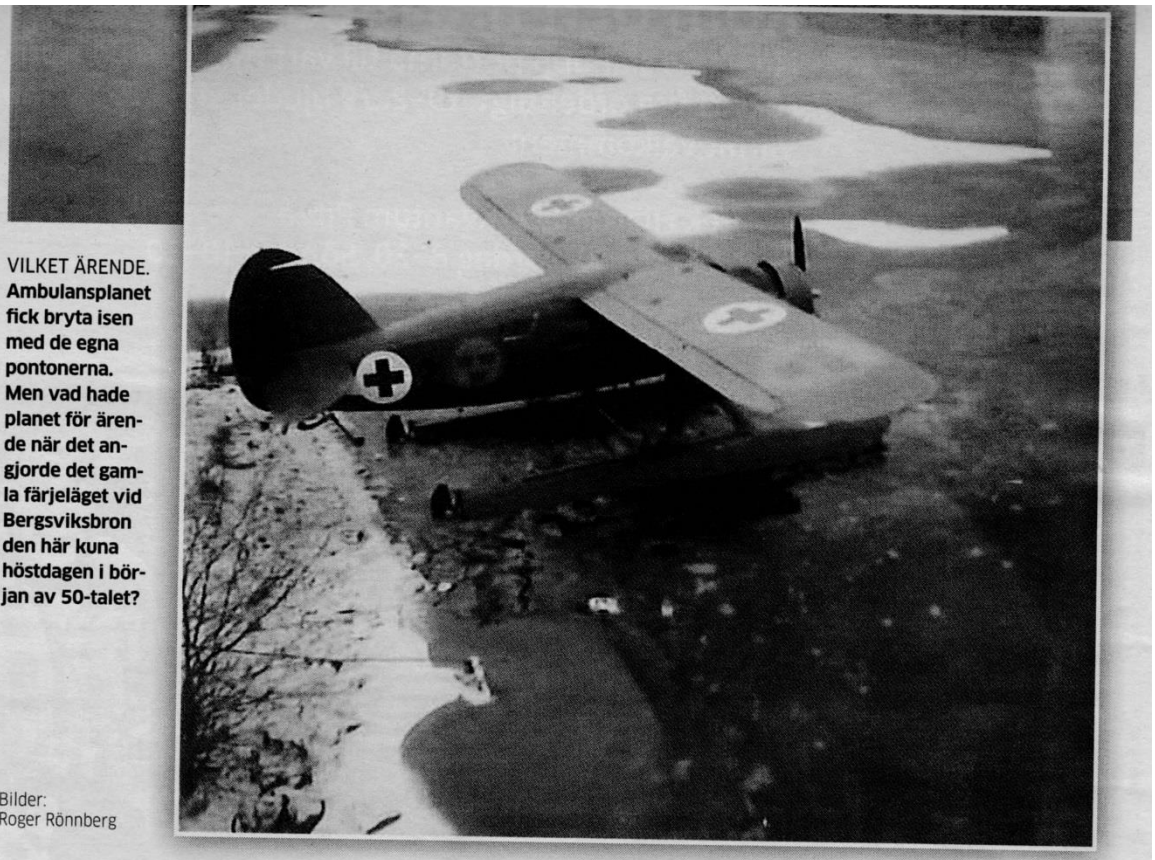
Den här bilden även den med okänt ursprung är på Ferdinand Cornelius flygambulans.

Ibland var något ambulansplan ute på vift som här där Tidningen i Piteå uppmärksammade det hela. Det är en Norseman med märkning F 2 vilket tyder på att den har eller i varje fall har haft Hägersten som hemmabas. Se tidningsartikeln på nästa sida.

Piteå-Tidningen Torsdag 19 oktober 2017

VILKET ÄRENDE. **Ambulansplanet fick bryta isen med de egna pontonerna. Men vad hade planet för ärende när det angjorde det gamla färjeläget vid Bergsviksbron den här kuna höstdagen i början av 50-talet?**

Bilder: Roger Rönnberg



VILKET ÄRENDE. **Ambulansplanet fick bryta isen med de egna pontonerna. Men vad hade planet för ärende när det angjorde det gamla färjeläget vid Bergsviksbron den här kuna höstdagen i början av 50-talet?**

Bilder: Roger Rönnberg

Ambulansplan med ett okänt ärende ...

Militära ambulansplan hörde inte till vanligheterna i luftrummet över Piteå i början av 1950-talet.

Därför bör den här Röda kors-märkta Norsman-maskinen ha väckt uppmärksamhet när den landade på Piteälven vid Bergsviksbron en kulen dag på senhösten eller förvintern omkring år 1950.

Det är lugnt och stilla omkring planet som angjort det gamla färjestället på Degerängssidan. Några färjor går inte här längre. De ersattes av bron som öppnades 1936 men som nu är riven och ersatt av en ny.

Lugnet förbryllar. Om en sjuk person fördes i land eller togs ombord föreställer man sig att besättningen skulle vara synlig i omedelbar närhet av planet.

I bakgrunden kan vi se fem-sex personer. De två som står närmast kameran kan möjligen vara uniformsklädda – kanske besättningen som i så fall väntar på att något skall hända, vill man tro. De övriga kan vara nyfikna lockade till älvbrinken och farkosten som helt överraskande bröt isen in till land – och bröt vardagslunken.

Röda kors-märket leder förstås tanken till en sjuktransport. Men kan man vara säker på det?

Tänk om planet landat på grund av något tekniskt fel eller för att man skulle hämta någon fullt frisk person, en läkare, kanske, ta ombord mer bränsle, hämta något, eller... Här finns utrymme för spekulationer.

Hur som helst, planet var sannolikt baserat på F21 i Luleå och den som djupdyker i de militära arkiven kan naturligtvis hitta ambulansplanets loggböcker och få svar på frågorna. Men bland PT:s läsare finns säkert någon som vet hur det förhöll sig och kan berätta något intressant om den här dagen vid Bergsviksbron.

> *Hör gärna av er! Kanske ett studium av PT:s vid det här laget gulnade lägg också kan ge något.*

Hör gärna av er! Kanske ett studium av PT:s vid det här laget gulnade lägg också kan ge något.

Roger Rönnberg

Här är två foton på en Norseman som har använts både med civil registrering SE-ASA och med militär registrering Tp 78 (78002). Fotona är tagna av Erling Insulan. Flygplanet har fjällmotiv målat i nosen och med på bild är Erlings hustru Gunvor på flottören.

Reguljärt flyg från Porjus på 1920-talet

Ibland pratas det om ”fly in and fly out” av personal inom gruvnäringen som om det skulle vara en ny företeelse. Glöm de tankarna illa kvickt. Vattenfall startade sin första flyglinje från Porjus till Suorva en sträcka på 11 mil. Det här var världens nordligaste och en av de första reguljära flyglinjerna så den rönte ett stort intresse i flygkretsar. I tre år pågick flygningarna med en regularitet på 85 procent, fullt i klass med dåtidens internationella trafik. Detta trots de extrema väderförhållandena i fjällvärlden ovanför Polcirkeln. Lokala effekter från bergen och vattnen med sina talrika forsar gjorde vädret mycket svårbedömt. Man kunde råka in i fallvindar som pressade ned flygplanet under negativ G-belastning varigenom bensinen flög upp i taket på tanken och motorn stannade som följd av att den inte fick något bränsle. Ofta uppstod det i de trånga fjällpassen att små cykloner uppstod som virvlade upp snö eller vattenpelare ett 30-tal meter upp i luften. Det gavs exempel på att flygplanen vreds helt ur kurs, ibland 180 grader utan att föraren kunde göra något åt det.

År 1915 invigdes vattenkraftverket i Porjus i Stora Lule älv, norr om polcirkeln. Fem år senare inleddes arbetet med att anlägga en regleringsdamm 11 mil nordost om Porjus, vid Suorva. För att kunna genomföra projektet var man tvungna att lösa ett problem. Hur skulle man klara transporterna till och från dammbygget? Under runt tre års tid skulle 400 man bo och arbeta i väglöst land, ute i den Lappländska ödemarken helt avskärmade från omvärlden. Lösningen blev Sveriges första reguljära flyglinje och Sveriges första trådlösa telegraf. Klimatet var minst sagt kärvt i högfjällsregionen. Under den korta sommaren kunde man ta sig mellan Porjus och Suorva vattenvägen, men man var då tvungen att släpa båten och lasten förbi alla de strömmar och forsar som fanns utmed vägen. Vintertid kunde man transportera material och människor med släde via isarna. Det tog ändå minst två dagar att ta sig mellan Porjus och Suorva.

Vattenfall fattade det då framsynta och djärva beslutet att upprätta en flyglinje mellan Porjus och Suorva. Det var inte minst omtanke om personalen som låg till grund för beslutet. Försök med reguljärflyg hade tidigare gjorts i Sverige, men inte så långt norrut och inte under så eländiga förhållanden. Vädret i fjällvärlden var svårbedömt och vintertid kunde det bli ned till 40 minusgrader. Stormbyar, dimma och nedisning gjorde flygningarna än mer äventyrliga.

Linjen behövdes för personaltransporter och gods och dels var den nödvändig ur säkerhetssynpunkt. Med stöd av Länsstyrelsen i Norrbotten, Statens meteorologiska och hydrologiska anstalt (SMHI, hette så på 1920-talet) och Generalpoststyrelsen ansökte man om medel för att starta flyglinjen. För varje tur och returflygning Porjus - Suorvas beräknades 80 kg bensin och 20 kg smörjmedel. Flygverksamheten inleddes i augusti 1920.

För kommunikationen mellan Porjus och Suorva upprättades också en trådlös telegrafförbindelse. Under 1921 expedierade den det största antalet trådlösa telegram av alla telegrafstationer i hela landet. Göteborgs kustradio distanserades med 7000 telegram. Före varje flygning sändes också rapporter om vädret på landningsplatsen. Telegrafstationen i Suorva var därför utrustad med alla nödvändiga sorters meteorologiska mätinstrument.

För att genomföra flygningarna vände sig Vattenfall inledningsvis till företaget P.O. Flygkompani, som anlitade den engelske piloten och överstelöjtnanten L P G Henderson. Den 17 augusti 1920 genomfördes den första flygningen från Porjus till Suorva. Till att börja med använde de en Faurey III C, men efter en inköpsresa till England köpte civilingenjör Hultström i stället tre Avro 504 K. Den första togs i trafik i mars 1921, då utrustad med skidor som senare på året byttes ut mot pontoner. Flygmotorerna smordes med ricinolja vilket gjorde att man inte kunde flyga i temperaturer under 35 minusgrader för

då frös ricinoljan. Det visade sig ganska snart att P.O. Flygkompani inte kunde leva upp till sina kalkyler. Vattenfall tog redan i oktober själva över driften av flyglinjen.

Hendersons plan Faurey III C klarade inte vinterns påfrestelser så han lämnade Porjus. Flygplanet var för tungt och svårmanövrerat för de väder och terrängförhållanden som rådde och hade efter diverse modifieringar blivit något av ett missfoster. De tre Avro 504 K hade luftkyld Clergetmotor på 130 hk och kunde förses med hjul, skidor och flottörer. Det var tresitsiga plan med begränsad lastförmåga, men de var lätta och manöverbara vilket krävdes vid lågflygning bland bergen och i turbulens.

Routen gick från Porjus över Stora Lulevatten och in i det trånga passet vid Saltoluokta. Vidare in i fjällvärlden där bergen stupar brant ned i sjön. Därefter via Stora Sjöfallet över sjön Kårtjjejaure vid vars norra ände Suorva ligger. Temperaturen kan variera mycket i fjällen och här var det inget undantag. I Porjus kunde det vara mycket kallt medan Suorva hade plusgrader. Vid sådana tillfällen hände det att flygplanen blev helt nedisade vid passagen i Stora Sjöfallet. Då återstod ingen annat än att landa och skrapa bort isen från flygplanet med kniv. Någon månads tid på hösten och våren låg trafiken nere på grund av att förhållandena på sjöarna gjorde det omöjligt att landa med något av alternativen hjul, skidor eller flottörer.

En kväll när Hultström och Holmén var på bio i Porjus kom telegrafisten Eklund in med ett telegram från Suorva, det löd: ”Snuset slut. Kom genast”. Eklund lokaliserade de båda flygarna i mörkret på bion med sitt luktsinne för deras kläder luktade bränd och härsken ricinolja. De förstod vikten av meddelande och införskaffade en kagge snus som Holmén flög upp till Suorva mitt i natten.

I medeltal flögs tre flygningar i veckan i vardera riktningen. Sammanlagt utfördes 865 flygningar där det transporterades 752 personer, man transporterade 1 571 kg post, 18 897 kg gods. Total flygtid blev 635,29 flygtimmar och den totala flygsträckan beräknades till över 71 000 km. Godset bestod mest av medicin, ritningar, reservdelar till arbetsmaskiner och annat viktigt.

Det fanns säkerhetsbestämmelser vid flygtransporterna. ”Passagerare skall vara mycket varmt klädda, särskilt om benen och livet samt vara försedda med tjock mössa som ej kan blåsa av”.

Tillbuden var många under de här flygningarna men endast ett haveri inträffade. Det var en i det närmaste bedrift att flyga längs den här routen flera gånger i veckan i mörker och dåligt väder. År 1923 hölls trafiken igång fram till 1 maj. Dammbyggarna vid Suorva var nästan klara och i samband med jubileumsutställningen i Göteborg samma år kunde Vattenfall sälja flygplanen.

Parallellt med flyget transporterades också gods och människor landvägen, vilket även detta kunde vara äventyrligt. En kall novemberdag, när isarna fortfarande var osäkra, hade ingenjör Flemström hämtat avlöningskassan i Porjus. Den och diverse andra försändelser skulle transporteras med sparkstötting. När det bara var tre kilometer kvar till Suorva brast isen, och ekipaget försvann i en vak. Flemströms reskamrat drunknade. Men Flemström själv hade sin morakniv hängande utanför pälsen, och med hjälp av den lyckades han göra hack i isen så att han kunde kravla sig upp. Helt nedfrusen kunde han ändå ta sig till mässen i Suorva och få hjälp. Följande dag lyckades man också bärga både kassaskrinet och ett spritpaket samt en efterlängtad gås som skulle anrättas till Mårtensfesten.

En arkivbild från SFF arkiv. Två av Vattenfalls Avro 504 K maskiner framför Vattenfalls verkstadshangar i Porjus i oktober 1921 inför byte från flottörer till skidor.

Det här är ett foto med okänt ursprung på det enda haveriet som inträffade, flygplanet är en Avro 504 K. Haveriet inträffade den 18 december 1922. Hultström skadades medan passageraren kom lindrigt undan. När telegrammet nådde Porjus startade Robert Holmén mot Suorva med doktor Hilding Wikberg som passagerare. De nådde olycksplatsen en dryg timme senare där doktor Wikberg inledde en undersökning av Hultströms skadeläge, han var vid liv men hade svåra ansiktsskador.

Malmtransporter med flygplan från Sarek

Ett gammalt gruvprojekt som jag har stött på tidigare måste jag nämna lite kort om eftersom jag har berört Vattenfalls flyglinje från Porjus och här försökte man transportera malm med flygplan.

Det har funnits och finns än idag konstiga gruvprojekt här i länet. Det finns ett gammalt gruvprojekt i länet som kanske har fallit i glömska. I Sarek Nationalpark ca 21 km sydväst om Stora Sjöfallet ligger ett magnesitbrott som är ett litet dagbrott och påminner om en provbrytning som pågick under 1930- och 1940-talet. När Japan 1931 ockuperade Manchuriet påbörjades en orolig tid som kulminerade i och med andra världskriget. Hur man kan muta in en malmfyndighet i en stor nationalpark som Sarek och sedan få brytningstillstånd verkar konstigt. Men det lyckades Höganäs – Billesholms AB i Höganäs i Skåne utverka. Redan 1915 hade bolaget mutat in en magnesitfyndighet i Tarrekaisefjället väster om Kvikkjokk. Det här borde vara fredat område och omöjligt att muta in. Tillstånd till det gavs av Ecklesiastikdepartementet som Nationalparkerna löd under vid den här tiden.

Höganäs Billesholms AB i Skåne tillverkade magnesittegel där bolaget importerade en del av magnesiten från Manchuriet. Den första provbrytningen omfattade ca 25 ton och den naturliga transportvägen var att malmen fraktades till Stora Sjöfallet för att sedan nyttja Stora Lule älvs sjösystem ner till Luspebryggan som var en etablerad sjötransportväg.

Transportfrågan stöttes och blöttes om hur man skulle transportera ner malmen. Det här är frågor som diskuteras än idag för några gruvprojekt som jag inte skall nämna vid namn, men jag hoppas att de inte tänker transportera malmen med flygplan. När bolagets direktör Gunnesson var uppe på besök 1935 såg han flygambulansen från Boden och insåg att flyget var oberoende av vägar. Med lämplig flygplanstyp på pontoner borde det gå att transportera malm med flyg till bryggan vid Luleluspen. AB Aerotransporter kontaktades för transporten som skulle utföras med en Junkers Ju 52 som var ett tremotorigt flygplan som kunde lasta 1-1,5 ton per flygning och hela expeditionen beräknades till en vecka. Sjön visade sig vara för grund för uppdraget och startsträckan var bara 500 meter mot beräknade 1200 meter. Piloten bedömde att det bara gick att lasta 500 kg malm vid varje flygning så det var inte möjligt att flyga ner hela provpartiet på så kort tid, så flygplanet återvände till Stockholm. Malmen transporterades ner för hand med ren och pulka.

Nya friska tag med flygtransporter av malmen togs av AB Norrlandsflyg som hade köpt en Junkers W 34 som var ett tyskt militärplan som hade nödlandat i Sverige. Flygplanet kunde lasta ett ton malm per flygning, allt flöt på bra tills nästa problem dök upp. Piloten Jesper Hydén startade den 18 juni 1945 i snöblask och fick motorstörningar som slutade med att flygplanet överstegrade och havererade. Piloten var oskadd och tog sig snabbt ut ur flygplanet i den händelse att det skulle fatta eld. Den 17 juli 1945 återupptogs flygtransporterna med ett sjöflygplan, en Junkers W 33 tillhörande AB Svensk Flygtjänst. Efter ytterligare ett haveri även med det flygplanet ansågs transporterna allt för vanskliga så hela gruvprojektet avbröts.

Höganäsbolaget träffade en övrenskommelse med Industrikommissionen om att bolaget skulle befrias från skyldigheten att ta ner resterande del malm och därmed kunde företaget snabbt avsluta verksamheten. Idag ligger en del malm kvar och rester från maskiner, rör och flygplansdelar. På fjällkartan finns området inprickat och märkt med texten Magnisitbrott.

SAAB:s flygplansfabrik under jord

År1939 gick tyskarna in i Polen och kort därefter gick det ut en allmän mobiliseringsorder i Sverige. Europa stod i lågor och ingen visste hur Hitler tänkte rita om kartan. Klart stod att andra världskriget fört med sig att flygbomba mål långt in i främmande länder och en flygplansfabrik skulle givetvis vara det första som hamnade i bombsiktet. Här behövdes nya idéer. Det fanns länge ett rykte, en vandringssägen, om en hemlig flygplansfabrik i berggrunden under SAAB:s byggnader i Linköping. En av massor av skrönor om gigantiska berganläggningar i så gott som varje glesbygdskommun i landet. Det var allt från riksbunkrar dit regeringen och kungahuset skulle evakueras, till gigantiska krigssjukhus med egna krematorier. Mycket var och är just skrönor, men historien om SAAB-berget är sann.

För att kunna säkra produktionen och skydda unika maskiner och verktyg sprängdes en 21 000 kvadratmeter, eller 146 000 kubikmeter stor anläggning ut 30 meter ner i berget under SAAB:s ordinarie flygplansfabrik. Att bygga en hel flygfabrik i berg var unikt. Arbetet var klart hissnande snabbt, bara två år efter att överingenjör Hugo Bertler satte första spaden i marken.

Det var på tiden tyckte nog de som sett tyskt krigsflyg lågflyga över SAAB:s flygplanstillverkning i Trollhättan samma dag som Norge invaderades den 9 april 1940. Där mitt i den svenska krigsindustrins hjärta jobbade åtskilliga tyska ingenjörer från Junkers, vars bombplan Ju 86, i Sverige benämnt B 3, började licenstillverkas precis innan andra världskrigets utbrott. Ett känsligt läge.

Trotts den korta byggtiden hann man inte ta anläggningen i bruk innan kriget var slut. Allt blev nämligen klart i december 1945. Å andra sidan blev inte efterkrigstiden speciellt trygg och stabil. Kalla krigets uppsegling gjorde att fler berg, inte minst här uppe i norr holkades ur och SAAB-berget hölls i aktiv tjänst. Den långa rulltrappan i trä som dagligen transporterade hundratals arbetare ner till arbetsplatserna i berget var på den tiden Sveriges längsta. Det var fortfarande några år kvar innan Stockholms tunnelbana skulle invigas. Uppe på ytan visste ingen obehörig vad som hände nere i berget. Inte ens de anställda ovan jord hade koll på vad som hände under deras fötter. Det var hemligt vad som gjordes, hur mycket, och av hur många. Den dagliga produktionen spottade ut detaljer till flygplan, både mekanik och plåtar och gjorde så fram till 1990-talet. Många av maskinerna var både enorma och byggda på plats, så det var helt enkelt smidigare att fortsätta att producera nere i berget, än att flytta upp maskinparken.

Om landet mobiliserats och flyglarmet börjat ljuda över SAAB-fältet skulle hela flygmaskiner kunna byggas under jord och skickas ut på startbanan utanför. Med full personalstyrka som trimmats in till max kunde en J 29:a Flygande Tunna lämna berget per dag för att förstärka ett redan starkt Flygvapen.

Tills vidare tillverkades de flesta komponenter i berget medan själva slutmonteringen skedde ovan jord. Som mest jobbade uppemot 1 000 personer i hålrummet under den ordinarie flygplansfabriken.

Verkstäderna var byggda i två 14 meter breda våningsplan med 4 meter i takhöjd. Stor möda lades på att skapa bra arbetsmiljö, vilket inte alltid var fallet med många bergrum. Till exempel byttes luften i lokalerna ut i en takt av 120 kubikmeter per timme och person och luften var givetvis renad, så man slapp oroa sig för gasanfall.

Till slut hann tiden ikapp och bergets produktionskapacitet blev överflödig. Efter att den sista verkstadsmekanikern stämplat ut någon gång på 90-talets senare hälft har de två skeppen använts som förråd. För några år sedan var det nära att berget stängdes. Underhållskostnaderna var höga och den tekniska utrustningen gammal och sliten. Men det blev för dyrt att stänga. Hade man bara slagit av pumparna och gått hem skulle hela Linköpings grundvattennivå påverkats och att fylla berget med sprängsten hade blivit på tok för dyrt. Det blev nya pumpar och ny ventilationsanläggning i stället och ett unikt tidsdokument fick överleva. Rulltrappan har stannat men atmosfären i den besynnerliga anläggningen ligger kvar.

J 35D med originalhuv och RB24B, IR-övningsrobot och två fälltankar.

Arkivbild ur F 21 Fotoarkiv.

Ursaaben

Foto: Rune Malmberg

SAAB blev även känd som en djärv biltillverkare. Mycket tack vare att SAAB hade överproduktion av flygplan efter andra världskriget hade man kapacitet för andra projekt och insåg att efterfrågan på bilar skulle öka, så man beslutade att ta fram en familjebil.

Saab grundades som flygplanstillverkare 1937, men flygplanstillverkaren SAAB vågade att ge sig in på okänd mark och satte ingenjörerna på att utveckla en bil under åren 1945 – 1946. Här fanns inget traditionellt biltänkande bland ingenjörerna utan här tänkte man flygplan, så bilen blev aerodynamiskt byggd med framhjulsdrift, den tekniken hämtade man från DKW. Motorn som är en tvåcylindrig tvåtaktare på 17 hästkrafter och växellådan köptes hos DKW. I seriebilen hade de tagit fram en egen konstruktion av tvåtaktsmotor och växellåda.

Hösten 1945 började Ljungström och hans medarbetare, bland annat Sixten Sason (som senare ritade SAAB Sonett), att göra utkastet till vad som skulle bli den första Saabbilen. Strax före årsskiftet 1945 – 46 beslöt Saabledningen att en prototypbil skulle tillverkas vid Saabs verkstäder i Linköping. Gunnar Ljungström, som varit konstruktionschef för vingarna till de militära flygplanen B 17, B 18, J 21 och J 29 fick uppdraget att leda konstruktionsarbetet på bilen med hjälp av ett antal flygplanskonstruktörer. Av de 16 ingenjörerna som ingick i gruppen hade bara två körkort. Konstruktionsspecifikationerna var bland annat följande: en hjulbas på 2,75 meter med en total längd av 4,5 meter. Bilen skulle ha 50 % mindre luftmotstånd än andra bilar och väga 800 kilo. Det var inget fel på kreativiteten hos konstruktörsgruppen. De tog vad de hade till hands och på drygt tre månader hade de gjort en modell i plywood. Som färg användes svart skokräm som med hjälp av borstar och trasor blankades upp.

Plåtslageriarbetena på den första prototypen som utfördes i en hemlig verkstad 30 meter under jord i Linköping påbörjades den 1 april 1946. Den 26 juni levererades karossen till målning, formen på alla karosseriplåtar var knackade för hand i en trägigg. Prototypbilen hade en för sin tid djärv futurisk formgivning som påminner om en flygplansvinge. Serieversionen som döptes till SAAB 92, som började säljas 1949 var inte lika djärv i formgivningen som ursaaben. Att beteckningen blev SAAB 92 var en sifferföljd efter SAAB 91 Safir, mer känd som skolflygplanet SK 50, som utvecklades när arbetet med ursaaben påbörjades.

På 1950- och 1960-talen hade SAAB sin storhetstid på rallytävlingarna med Erik Karlsson på taket. När han började köra rally körde han privat, men efter sina framgångar som orädd rallyförare med sin SAAB anställdes han som fabriksförare för SAAB under större delen av sin karriär. Även hans fru Pat Moss körde SAAB i rallyskogarna.

Prototypen finns kvar än idag och är i gott skick och har värderats till 2 miljoner kronor. Den ägs av Saabs bilmuseums samlingar som ägs gemensamt av Trollhättans stad, Saab AB och Wallenberg-stiftelserna. Den är körbar, registrerad i bilregistret och försedd med en personlig registreringsskylt med texten "URSAAB".

Första serietillverkade SAAB 92. Fotot är hämtat från SAAB:s fotoarkiv

Några foton från Lundbergshallen på Flygmuseet F 21

Kerstin Lundberg vid S 29C Tunnan

Helge Pedersen i J 28B de Havilland Vampire

S 26 Mustang, renoverad av Pelle och Kerstin Lundberg, som har lagt ner 18 400 arbetstimmar och slagit i 25 000 nitar i Mustangen under renoveringen.

De har förvandlat 19 pallar skrot till ett flygplan i utställningsskick.

Dessa foton från Lundbergshallen är tagna inför sommaröppet 2016.

Mustang S 26

SK 60C

Det här är fyra foton tagna på Luciadagen 13 december 2019 i Lundbergshallen.

Under våren 2020 kommer helikopter- och flygplansgruppen att installera ny utställningsbelysning med LED-lampor i Lundbergshallen.

S 29C

Startbil 954 till S 29C användes på F 21 mellan åren 1957-1967.

Fabrikat: Volvo, sexcylindrig bensinmotor, effekt 115 hk.

Totalvikt 4000 kg, bilen står utställd vid S 29C Tunnan i Lundbergshallen.

Flygmuseet F 21 sektion Brand & Räddning

Brandbilen har ej tillhört flygvapnets flygplatsräddningstjänst, men den har en historia inom Försvarsmakten, varför det är intressant att förvalta den till eftervärlden. Brandbil 123 M Regnr 30498, Mätarställning 2483 km, Första registrering 13/9 1957. Släckmedel 500 liter. Levererades från Volvo Göteborg 27/3 1956 till Kungliga Armetygförvaltningen. Därefter har bilen varit på A 6 och P 4. I februari 2013 deponerades bilen hos oss på Flygmuseet F 21.

Räddningsbil 918 är i första hand avsedd för släcknings- och räddningsarbeten vid flyghaverier. Den användes på F 21 åren 1965-1993. Besättning 1+2 brandmän, släckmedel 1500 kg pulver. Chassi: Volvo L 48545C. Motor: Volvo TD67C, sexcylindrig, 150 hk. Bilen har försetts med ett pulveraggregat med tryckluft från fyra luftflaskor som drivgas. Pulvret sprutas ut antingen genom en rörlig kanon som sitter på pulverbehållaren eller genom slangar och två strålrör. Bilen användes vid F 21 åren 1965-1990.

Haveribil 914 är i första hand avsedd för släcknings- och räddningsarbeten vid flyg-haverier, men kan med fördel även användas vid t ex hus- och skogsbränder. Besättning 1+4 brandmän, släckmedel 3000 liter. Chassit är en treaxlig, sexhjulsdriven Volvo lastbil 3154 (ltgbil 93a som tillverkades mellan åren 1956-1962) med turbomotor, 600 W generator och med kraftuttag för drivning av brandpump och vinsch. Bilen har kraftigare bakfiädrar och l4 lagers terrängdäck. Bilen användes vid F 21 åren 1960-1980.

Volvo L 2204 6x6, årsmodell 1956. tryckluftsdriven skum-/vattenblandning trycksätts med luftflaskor (2 st. á 200 bar) och 50 meter smalslang, vinsch, verktyg, extra smalslang & grovslang. Besättning 1+2 brandmän, släckmedel 370 liter. Bilen hittades på brandplatsen vid F 14 i Halmstad och togs först upp till F 4 i Östersund, vid nedläggningen av F 4 fick Flygmuseet F 21 sektion Brand & Räddning bilen deponerad. För att kunna renovera den var man tvungen att köpa en till bil av en privatperson i Jämtland. Eftersom ingen stod som registrerad ägare valde man att civilregistrera den efter ursprungskontroll och besiktning.

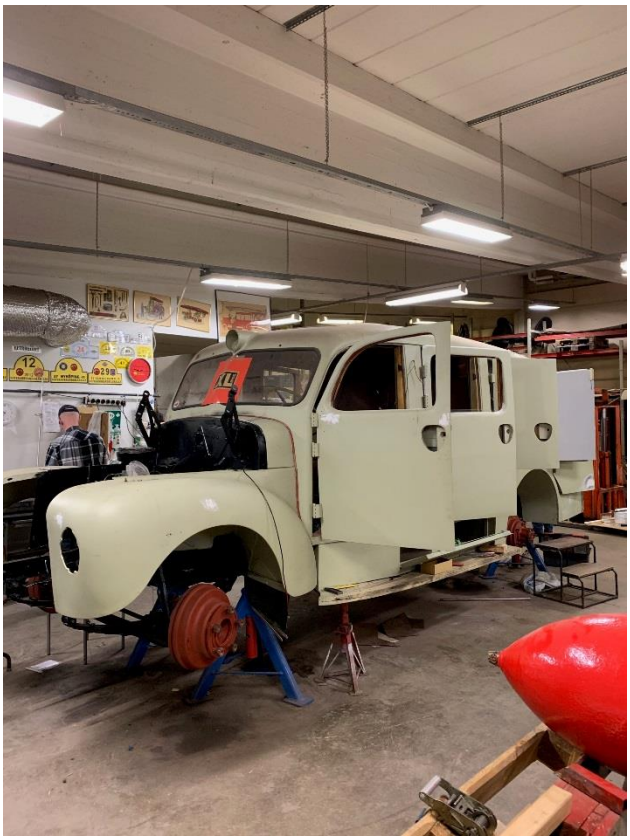
Räddningsterrängbil 922 är i första hand avsedd för snabbsläckning av flygplansbrand. Största vikten har lagts vid bra acceleration för att bilen snabbt skall kunna vara på plats. Räddningsterrängbil 922 är främst avsedd att komplettera räddningsterrängbil 4ll2 för att på så sätt öka möjligheten att rädda flygplansbesättningar vid i första hand haverier med krigsflygplan. Besättning 1+1 brandmän, släckmedel 500 liter. Användes vid F 21 åren 1980-1995.

Räddningsterrängbil 4ll2 är byggd på chassi till terrängbil 40 med dubbel hytt, som har plats för förare och fyra brandmän (1+4 brandmän), släckmedel 3000 liter. Bilen är främst avsedd för snabb släckning, räddning samt bärgning och bortforsling av havererat flygplan. Den kan dessutom användas vid andra räddnings- och försvarsuppgifter inom flygbasen. Brandpumpen matar en släck-medelskanon på förarhyttens tak och fyra tryckuttag. Kanonen och uttagen fjärrmanövreras från förarplatsen. Släckmedelstanken fylls från en brandpost eller från en vattentäkt med en motorspruta som ingår i utrustningen. Skumvätska fylls direkt i tanken med en skumvätskepump. Bilen användes vid F 21 åren 1976-1992.

Ett bra sätt att marknadsföra Flygmuseet F 21 och väcka intresse för Flygmuseets fordon är att delta på olika aktiviteter i Luleå och andra kommuner. Här är en bild på Räddningsbil 913 den 31 mars 2017 i Södra hamnen på ”Luleå on ice” som var en dag med olika aktiviteter i hamnen och ute på isvägen.

Tre bilder från Helsingborg 2019 där Flygmuseets fordonsgrupp, Sektion Brand & Räddning deltog med tre av bilarna som brukar vara utställda vid Flygmuseet sommartid på ett ”brandbilsrally” för veteranbrandbilar.

Fordonsgruppen brukar delta på ett rally årligen.



Fordonsgruppen har en Typbrandbil L 341 som är under renovering. Renoveringen påbörjades vintern 2018/2019.

Ett udda men roligt ”fordon” som inte visas normalt vid Flygmuseet är en Clark Truck som är hopplockad av två Clarktruckar.

Clark grundades år 1917 i Michigan, USA. Över en miljon truckar har tillverkats.

Se bilderna nedan.

Flygplatsräddningstjänsten historia på F21 Kallax

Underlaget är ett omfattande dokument som är sammanställt av räddningscheferna under åren 1956 – 2007. Av alla tidsbundna beskrivningar kan vissa årtal vara felaktiga i tiden.

När beredskapsplutonen vid F 21 organiserades 1 november 1956 var F 21 en av de sista flottiljerna (F 21 var Flygbaskår vid den tiden). Ingvar Johansson utsågs som chef för den nya organisationen. Tidigare hade trupputbildarna vid specialdivisionen, senare specialkompaniet, fungerat som vaktchefer med värnpliktiga som vaktstyrka. En militär chef med en civil förman svarade för brand- och räddningstjänsten med enbart värnpliktiga i räddningsstyrkan.

Den nya organisationens grund var specialutbildade flottiljpoliser som under ca 6 månader genomfört utbildning inom områdena polistjänst, vakttjänst, hundtjänst samt brand- och räddningstjänst. Denna specialutbildning hade påbörjats 1949 för de första flottiljerna som organiserade beredskapsplutoner. Rekryteringsbasen var trupputbildarskråret och det krävdes som regel fem års aktivtjänst som trupputbildare innan flottiljpolisutbildning kunde komma i fråga. Förutom för chef beredskaps-plutonen, förste flottiljpolis, bestod plutonen av 13 flottiljpoliser, dessutom fanns ca 10 värnpliktiga.

Av dessa 13 tjänstgjorde en som brandmästare som regel under en månad och de övriga 12 var indelade i tre ”kvarter” om vardera fyra flottiljpoliser. Uppgifterna för de fyra flottiljpoliserna under dagtid var: Räddningsledare, biträdande räddningsledare, portvakt och patrullerande flottiljpolis. Efter klockan 17:00 fanns ingen räddningstjänst i omedelbar beredskap och räddningsledaren med biträdande räddningsledare övergick till jourtjänst fram till klockan 02:00 då man avlöste portvakten och patrullerande flottiljpolis som då övergick till jourtjänst resten av dygnet. I räddningsstyrkan ingick dessutom tre värnpliktiga brandmän som fungerade som strålförare. I vakten fanns förutom portvakten och ibland även den patrullerande flottiljpolisen, en värnpliktig ordonnans med uppgift att städa, koka kaffe och gå ärenden. Vid den normala tjänstetidens slut vardagar klockan 16.30 och lördagar klockan12.00 tillkom en brandberedskapsstyrka. Patrullerande flottiljpolis utrustades med skyddshund.

Före 1963 då arbetstidsregleringen infördes tjänstgjorde flottiljpoliserna ett dygn och var lediga två dygn. Vid sjukdom och semester fick trupputbildarna hoppa in som ersättare men då endast som portvakt eller patrullerande. Jour- eller beredskapstillägg var okända begrepp men tjänst på obekväm tid premierades med 10 öre per timme på vardagar och 20 öre per timme på helgdagar. Övertidsersättning förekom inte. Huvudregeln var att man tjänstgjorde när så erfordrades och vilken veckoarbetstid man då kom upp till var ointressant.

Vakttjänsten bedrevs i huvudsak från vaktlokalen förutom den verksamhet som bedrevs av patrullerande flottiljpolis. I vaktlokalen hade även förste flottiljpolisen sin expedition. Under de första åren användes även vaktlokalens arrester flitigt och det var inte ovanligt att såväl de tre normala arresterna som ”fyllecellen” var upptagna. Arresterna skulle låsas upp och arrestanterna övervakas vid toalettbesök vilket medförde att en flottiljpolis under dagtid patrullerade och var i det närmaste låst för denna uppgift. Speciellt besvärligt vara det att övervaka befäl, främst underbefäl och underofficerare, som kunde ådömas arreststraff på den tiden. Efter hand förändrades arreststraffen till att bli kasernförbud och denna förändring medförde naturligtvis stora lättnader för främst portvakten.

Patrullerande flottiljpolis hade till uppgift att avpatrullera hela kasernområdet under tider när ordinarie tjänst inte bedrevs. När arbetstidsregleringen infördes 1963 fanns inte längre möjligheter att ha fyra flottiljpoliser i tjänst. Uppgiften som patrullerande flottiljpolis rationaliserades bort och den uppgiften lades nu i stället på värnpliktig i beredskapsstyrkan.

Beredskapsstyrkans storlek var som mest 20 värnpliktiga och två av dessa var patrullerade. Stämpelur infördes för att man skulle kunna kontrollera att de värnpliktiga patrullerande post som besökte alla viktigare platser. I början av 80-talet var man efter många och kraftfulla invändningar mogen att låta specialutbildade värnpliktiga vaktmän överta sysslorna som portvakt och patrullerande post. En flottiljpolis tjänstgjorde som vaktchef. Befattningen vaktchef ändrades sedermera till bevakningschef.

Brand- och räddningstjänst sattes upp

Vid starten 1956 fanns i anslutning till kasern åtta ett brandgarage med plats för ca sju fordon. I detta garage fick alla brand- och räddningsfordon samt att ett arbetsfordon fick plats i garaget tillsammans med lufttuber, skumvätska mm. I källaren till kasernen fanns verkstads- och förrådsutrymmen på ca 40 kvadratmeter. Ett slangtorn för torkning av slang kompletterade lokalbehovet.

När räddningsstyrkan hade beredskap i anslutning till bansystemet var fordonen placerade utomhus. Vid kylig väderlek var man tvingad att ha motorerna gående för att få värme i hytterna där de värnpliktiga vistades under beredskapen. Räddningsledaren och biträdande räddningsledaren nyttjade F 21 första räddningsstation “Karo” med en yta på ca fyra kvadratmeter vid beredskap. Karo finns bevarad vi flygmuseet och används som förråd. I räddningsstationen fanns träbrits och en stol. Den som lyckades komma inomhus först lade som regel beslag på liggplatsen och den andre fick nöja sig med pinnstolen. Eftersom biträdande räddningsledare även var förare på räddningsbil 1, var det oftast denne som hade svårast att hinna först. Någon toalett fanns inte i anslutning till uppställningsplatsen för räddningsfordonen. Vissa nödvändiga behov kunde utföras bakom någon buske. Måste man absolut besöka en toalett fick man korsa bansystemet och uppsöka en toalett i någon byggnad i närheten av fältet. Som regel lyckades räddningspersonalen styra sina behov att uppsöka toaletten till lunchuppehållet klockan 12.00—13.00.

Räddningsledaren och biträdande räddningsledaren, som båda hade handkassa för att inhandla bullar skulle förses med fika klockan 09.30 och klockan14.30. En värnpliktig med körkort fick då försöka korsa bansystemet och med hjälp av räddningsbil 3, en plåtlåda med plats för kaffe och bullar som försåg de båda befälen med förtäring. Endast i undantagsfall tillät kassan att de värnpliktiga kunde inta fika.
Räddningsmaterielen var i begynnelsen av synnerligen primitiv art. Skyddsbeklädnad saknades. Den enda skyddsutrustning som fanns var en skyddshuva och skyddshandskar av ASBEST. För att förhindra att räddningsledarens kläder fattade eld när han skulle rädda flygföraren som skumbegjöts innan det var dags att försöka komma in i det brinnande flygplanet. Räddningsbil 1 och 2 var av modell Dodge-jeep med ett skumaggregat som hade en rymd av 400 liter vätskeblandning (skumvätska och vatten). Utdrivningsmedlet var luft. För att skum skulle erhållas pressades vätskan genom ett rör försett med en stålborste.

Efterhand ökade riskerna för att rostangripna påfyllningslock i kombination med gamla stålborstar skulle medföra olyckstillbud. Innan Dodge-jeeparna togs ur tjänst i början av 60-talet hände det vid flera tillfällen att påfyllningslocket lossnade från sitt fäste och flög i luften när lufttuberna öppnades. Att detta inte medförde några personskador var egentligen något av ett mysterium.

Haveribilen var av en biltyp som ingen av de flottiljpoliser som utbildades före början av 60-talet någonsin glömmer. Beteckningen GMC 6 x 6 finns för alltid kvar hos ”veteranerna”. Grundfordonet hade använts som vattentransportbil under ökenkriget i Afrika i slutskedet av andra världskriget. För att kunna användas för räddningstjänst försågs fordonet med en motorspruta som med egen bensindriven motor placerades i förarhytten tillsammans med en skumtank. Ljudnivån från motorsprutsmotorn överskred med säkerhet den högsta nu för tiden tillåtna ljudnivån i ett personalutrymme. Någon gränsnivå för högsta tillåtna ljud i personalutrymmen fanns dock inte på den tiden så därför var inte oljudet något problem. Ett betydligt större problem var väghållningen som speciellt vintertid kunde medföra vad som helst. Vattentanken var placerad så långt bak på fordonet

att framvagnen, med motor, personal och motorspruta, blev för lätt, varför framhjulen inte fick tillräckligt fäste vid halkigt väglag.

Skumvätskan av proteinskum som användes fram till början av 60-talet, var ett kapitel för sig. Huvudingrediensen i vätskan var slaktavfall som klövar, tarmar med mera. Doften från skumvätskan var inte särskilt behaglig. Arbetsmiljön i haveribilens hytt när skumtanken så småningom började rosta sönder var en kombination av illaluktande skumvätska och hög ljudvolym. Eftersom skyddskläder saknades skulle räddningsledaren begjutas med skum för att inte hans kläder skulle fatta eld. Naturligtvis var det extra roligt för de värnpliktiga att få ”dränka” räddningsledaren i samband med räddningsinsatser vid övningar. Nöjet blev inte mindre av att räddningsledaren efter insatsen luktade ”skunk”.

I början av 60-talet flyttades en barack till uppställningsplatsen för räddningsfordonen och ”Karo” kunde pensioneras. När hangar 85 byggdes för att vara klar när 2.div uppsattes, lovade byggfirman att göra en gratisinsats för F 21. Beslutet som togs i samråd med dåvarande C F 21 innebar att man skulle bygga ett personalutrymme för räddningsstyrkan. Grunden till stationen påbörjades och plattan var färdiggjuten innan dåvarande baschefen fick reda på vad som var på gång. Projektet stoppades och i stället fick byggfirman bygga den tennisbana som i dag finns på flottiljområdet. Påpekas bör att dåvarande baschefens stora fritidsintresse var just tennis. Senare under 60-talet byggde dock F 21 en räddningsstation som efter dåtida mått motsvarade alla förväntningar. Varma utrymmen för såväl anställda som värnpliktiga, tillgång till toalett och mulltoa var moderniteter som ingen annan flottilj kunde uppvisa. Ett varmgarage för räddningsbilarna kompletterade lyxen.

Under 60-talet genomfördes en omfattande modernisering av räddningsmaterielen. Dodge-jeeparna ersattes med räddningsbil 913 som hade en vätsketank på 470 liter vatten eller skumvätskeblandning. Luft tillfördes i skumrören och stålborstarna bortrationaliserades. Utdrivningsmedlet var fortfarande luft. Även om man fortfarande kunde producera enbart tungskum, var nu driftsäkerheten bättre än med Dodge-jeeparna. Detergentskumvätskan som nu kom luktade parfym i jämförelse med proteinvätskan. Haveribil 914 ersatte GMC 6 x 6 och var ett under av moderniteter i förhållande till denna.

Motorsprutan drevs av bilmotorn och föraren hade endast att komma ihåg regeln: ”Pump-Ratt-Femman” för att få fram släckmedel. Pump betydde att bilens drivning frikopplades. Ett vred i anslutning till ratten kopplade in motorsprutan. Femmans växel erfordrades för att motorsprutan skulle få rätt varvtal. Moderna skumrör medförde att mellanskum kunde produceras.
Skyddsklädsel med gradbeteckning togs fram. De ersattes senare med skyddsoverall vars impregnering någorlunda skyddade mot eld. Räddningsbil 915 med ett 800 kg pulveraggregat placerat på ett Willys jeepchassi kom och gjorde stor succé innan man konstaterade att tyngden av pulveraggregatet var så stor att bakaxeln på fordonet inte klarade vikten.

Luftfartsverket hade under tiden tagit fram en räddningsbil med ett pulveraggregat som rymde 1000 kg och för att inte bli betraktad som ”lillebror” kom nu flygvapnet med en räddningsbil 918 med ett pulveraggregat på 1500 kg. Enda problemet med räddningsbil 918 var att kanonen var för hög för fyra av brandgaragets portar. Ett av de fem facken i brandgaraget hade tidigare fått byggas om, golvnivån sänktes med ca 2 dm för att kunna härbärgera haveribilen. En räddningsledare, hemligt namn, lyckades dock klara parkeringsproblemet för 918 genom att tvinga en värnpliktig att backa in i ett fack med för låg porthöjd. Kanonen gick naturligtvis av, men vid den åtföljande reparationen var det nu lätt att kapa kanonen så mycket att fordonet fick plats i brandgaraget. I början av 70-talet började Luftfartsverket få upp ögonen för beredskapen på de militära flygplatserna som trafikerades av främst SAS. Flygvapnets fordon uppfyllde inte det krav man ställde på flygplatser som trafikerades med stora flygplan. I samråd med CFV bestämdes att F 21 skulle tillföras en av Luftfartsverkets räddningsbilar FCT för att klara de krav som fanns i de internationella bestämmelserna. Utbildning genomfördes och allt

var frid och fröjd tills vinterkylan kom. Frågan var nu hur man skulle härbärgera ett fordon med en vattentank på 9000 liter och som alltid skulle finnas i hög beredskap. Det varmgarage som redan fanns hade för låg port och takhöjd för att FCT skulle få plats. Problemet löstes provisoriskt den första vintern genom att ett tillräckligt stort tält uppmonterades vid räddningsstyrkans uppställningsplats och en stor dieseldriven byggtork fick bli värmekälla. Under den kallaste årstiden förbrukades ca 200 liter dieselolja per dygn för att hålla värme i tältet. Inför nästa vinter kompletterade Luftfartsverket det befintliga varmgaraget med garageplats som medgav plats för FCT.

Under senare delen av 70-talet kom så den stora revolutionen inom räddningstjänsten i Flygvapnet. Efter 30 år då den första beredskapsplutonen organiserades 1949, hade man nu konstaterat att flottiljpoliserna blivit äldre. Det var nu inte självklart att flottiljpoliser i 50 - 60-års ålder var mera lämpade att utföra en räddningsinsats än 20-åriga värnpliktiga. En arbetsgrupp tillsatt av CFV som, fick i uppdrag att skissa på en utbildning som kunde leda fram till att värnpliktiga gjordes kompetenta att fungera som räddningsman 1 och 2. Räddningsledaren skulle med sina stora kunskaper och rutin leda räddningsinsatsen men inte vara bunden till någon detaljinsats. Utbildningen för värnpliktiga brandmän skulle centraliseras och beteckningen på den nya utbildningen blev JU 900. Första kurserna genomfördes 1979 och F 21 värnpliktiga brandmän skulle utbildas på F 4 tillsammans med F 1, F 4, F 15 och F 16. På F 4 fanns dock ingen godkänd brandövningsplats under de första åren och släckövningarna fick därför genomföras vid Luftfartsverkets anläggningar på Midlanda. I Sundsvall eller des närhet fanns inget militärt förband och värnpliktiga brandmännen fick därför förläggas på KA 5 i Härnösand, cirka 45 km från Midlanda, där även maten hämtades.

Släckövningsdelen genomfördes från torsdag vecka två till fredag vecka tre i den då tre veckor långa utbildningen. Instruktörerna, en från varje deltagande flottilj, fick ytterligare en vecka på sig för att före kursstarten likrikta sina kunskaper. Förberedelseveckan ersatte nu den repetitionsutbildning för räddningsledare som genomförts vart fjärde år. Naturligtvis var det många som högljutt tyckte till om det ”tokiga” i att ersätta kvalificerade anställda med värnpliktiga som räddningsmän. Men kritiken tystnade efterhand som alla räddningsledare fått fungera som instruktörer vid JU 900. Vinterkurserna av JU 900 flyttades så småningom till F 14 där temperaturen då var mera lämpade för utomhusövningar med vatten.

Under senare delen av 70-talet påbörjades den stora revolutionen för räddningstjänsten vid F 21. Luftfartsverket och CFV påbörjade diskussionen om byggande av en modern räddningsstation enligt de normer som gällde vid Luftfartsverkets egna flygplatser. Flygvapnet hade under 70-talet uppfört en egen modell av räddningsstationer som var dimensionerade för de militära flygplatserna, men som inte ansågs vara tillfyllest vid F 21. När ritningsförslaget till F 21 räddningsstation var klart och där räddningspersonalen hela tiden fått deltaga med sina synpunkter, visade det sig att stationen skulle kosta 8 miljoner kronor. CFV vägrade betala mer än de 1,6 miljoner som flygvapnets stationer hade kostat och efter många turer godkände Luftfartsverket att betala resterande 6,4 miljoner. Man hade då kommit överens om att Luftfartsverkets storleksbehov var 80 % av det totala behovet och Flygvapnets del var 20 %. Hösten 1980 invigdes den nya räddningsstationen, som enligt CFV-s handläggare var ett ”skrytbygge” som aldrig skulle få någon efterföljare i Flygvapnet. De enda strykningar som CFV lyckade genomföra var en motionshall på ca 100 kvadratmeter och en bastu. I samråd med Luftfartsverket byggdes dock garaget på ett sådant sätt att främst badminton och bordtennis skulle kunna utföras i garagedelen. Ett ”förråd” byggdes i anslutning till omklädningsrummets våtutrymme och ändrades omedelbart efter invigningen om till bastu. Under 80-talet kompletterades JU 900 med JU 800, värnpliktiga förste brandmän. Efterhand som basorganisationen utbyggdes under 80-talet, krigsplacerades värnpliktiga förste brandmän som räddningsledare vid räddningsgrupperna. Under 80-talet genomfördes även framtagningen av en ny generation räddningsfordon och ny räddningsmateriel. Först kom räddningsbil 4112 som ersatte såväl räddningsbil 913 som haveribil 914. Utgångskravet på det nya fordonet var att det endast skulle erfordras ett handgrepp från föraren för att få fram släckmedel. Den som känner till räddningsbil 4112

vet att slutlösningen inte avviker allt för långt från utgångskravet som man redan när det framfördes visste var orealistiskt. Så gott som all räddningsmateriel förnyades i och med tillkomsten av räddningsbil 4112. Efter 4112 kom så den snabba bilen, 922 som skulle möjliggöra att räddningsledaren fanns på haveriplatsen innan övriga fordon anlände. Främst för flygbasernas räddningstjänst kom i början av 90-talet basräddningsbil 923. Fordonet är utrustat för att kunna användas vid plogning av basernas bansystem. Ambulans och räddningsbandvagnen har under årens lopp modifierats och är numera anpassade till nutida krav. FCT har ersatts med en modernare variant.

Mats Torstensson LV 7 flyttade till F 21 1988 och tillträdde som Räddningschef och chef för Beredskapsplutonen. Den dåvarande chefen Ingvar Jonasson flyttade upp som chef för Special-kompaniet.

Ingvar hade varit chef för Beredskapsplutonen sen den sattes upp första gången. Han var en pionjär och utvecklare för Räddningstjänsten inom Flygvapnet och Beredskapsplutonen på F 21. Det var lätt att efterträda honom i en aspekt, ordning och reda, men svårt vad avsåg kunnande och pondus. Av den anledningen hade Mats med Ingvar som lärare på sin första centraliserade brandmannakurs (JU 900) i Östersund. Det var så att varje chef på beredskapsplutonerna vid F 21, F 4, F 15 och F 16 turades om att vara kurschef, det var fyra kurser per år. På den tiden hade de fyra omgångar värnpliktiga med 8 stycken per omgång under varje år, så i praktiken tjänstgjorde tre omgångar samtidigt på plutonen totalt 24 värnpliktiga.

1989 utökades antalet värnpliktiga per omgång till 12 stycken och fick i och med det 36 värnpliktiga kontinuerligt under året. Detta innebar att de kunde ha fler värnpliktiga på underhållsarbeten på deras fordon och att några värnpliktiga kunde få permission. Det tidigare antalet värnpliktiga var precis för att upprätthålla beredskapen på flygplatsen. Detta år började de äska att få bygga ut räddningsstationen. Flygstationschefen Håkan Isaksson på den civila sidan var positiv till en utbyggnad, likaså den fastighetsansvarige på F 21 Ragnar Simonsson, men de som bestämde fans på högkvarteret. Med idogt arbete så beslutades att bygga ut räddningsstationen, arbetet startades 1990 och avslutades 1991. Det byggdes till en kontorsdel på norra sidan och en vagnhall och haveriförråd åt söder, det nästan fördubblade stationsytan, ett mycket välkommet tillskott för deras verksamhet. De kunde nu lämna jourrummen som de hade kontoriserat då de fick tre nya och stora kontor med tillhörande pentry och en liten matsal.

Tack vare Rolf Svanbergs idoga arbete fick de nya brandskyddskläder av nomextyg inhandlade från Brissmans brandredskap. Alla inom Räddningstjänsten fick detta välbehövliga personskydd. Även nya handskar och brandstövlar tillfördes räddningspersonalen, ny brandhjälm tillfördes året därpå. Nu var F 21 den första Flygflottiljen som hade bra skyddsutrustning till sina brandmän. Det skulle dröja till slutet av 90-talet innan det tilldelades brandskyddskläder från centralt håll till alla Flygflottiljer.

År 1991 ersattes räddningsbilen FCT av en räddningsbil 90, en modern och tekniskt avancerad bil, ett bra tillskott till fordonsparken, 1992 fick de ytterligare en räddningsbil 90. Nu kunde de öva med den bilen utan att gå ner i beredskap på flygplatsen. De skrev avtal med Luleå kommuns Räddningstjänst om att få utnyttja Hertsö brandövningsfält på rutinmässig basis, F 21 betalade en årlig avgift för den tjänsten. F 21s eget lilla brandövningsfält stängdes och sanerades av fastighetsavdelningen. Nu kunde varje omgång öva sammansatta övningar på sina dagtidsveckor, detta var ett stort framsteg att kunna genomföra ”stora” övningar i egen regi. Under denna period tillfördes också en ny militär Räddningsbil, Räddningsbil 923, det var en Räddningsbil framtagen främst till krigsbaserna och då framförallt för basens kortbanor. Bilen kunde förutom att vara Räddningsbil/brandbil även ploga, sju bilar tilldelades F 21 av biltypen. Fyra placerades ut permanent på F 21s krigsbaser för att på så sätt bara flytta personal vid krigsbasflygningar.

Vid början av 90 talet började F 21 att sätta upp en Insatsstyrka på Flottiljen, detta innebar att man tog över Närskyddsplutonen från Markförsvarskompaniet när de fått sin grundutbildning. Plutonen delades in i fyra grupper som tjänstgjorde vecka ett som utbildningsgrupp, vecka två som vaktstyrka vecka tre som insatsstyrka och vecka fyra ledig. Veckorna som vaktstyrka och insatsstyrka innebar heldygnstjänstgöring, därför bereddes soldaterna en ledig vecka per månaden. Denna insatsstyrka innebar ett befäl till i heldygnstjänstgörig vilket gjorde att Beredskapsplutonen tillfördes 5 tjänster. Plutonen bestod nu av 21 befäl, en civilanställd och 98 värnpliktiga. För den nya tjänsten som chef insatsstyrkan gick allt befäl en Insatskurs i Halmstad. Kursen varade i fyra veckor och innehöll för vapenhantering, juridik och hundtjänst, en mycket bra och uppskattad kurs som även bättrade på förmågan att agera som vaktchef.

I mitten på 90-talet omorganiserades krigsorganisationen så att kravet på brandmännen blev lita annorlunda. En brandman skulle numera kunna dels vara brandman men även kunna röja bland annat röja och reparera landningsbanan efter ett anfall. Den soldaten fick arbetsnamnet R 3 soldat (Räddning, Röjning, Reparation). Det medförde att man var tvungen att ändra på grundutbildningen, det upprättades ett Skyddskompani som skulle utbilda R 3 soldater. Pionjär och förste plutonchef för den plutonen var Bruno Hamsch som var den ende i organisationen som hade de kunskaper som krävdes. Han hade skaffat sig de kunskaperna under sin tjänstgöring på övningsbasen i Vidsel. Det var differentierad inryckning på de två skyddsplutonerna det vill säga en pluton i halvåret. Så när den första varit ett halvår så gick de in på räddningstjänsten på Flygplatsen, den andra ryckte in och fick sin grundutbildning under ett halvår och så rullade det på.

Under senare delen av 90-talet fick räddningstjänsten två nya ambulansbandvagnar, en placerades på Flygplatsens Räddningstjänst och den andra på skyddsplutonen som var under grundutbildning. De fick även två stycken “RIV” bilar, det var våra snabba räddningsbilar som Räddningsledare / insatsledare åkte i för att först vara på plats vid en haverist och i och med det kunna leda in dom andra fordonen rätt. Nu hade de totalt 19 räddningsbilar att hålla rätt på, ett grannlaga jobb för brandmästaren. De tillfördes även rökdykutrustning till brandmännen av märket Sabre, de fick även ny brandhjälm av märket Rosen-Bauer. Nu började utbildningen av alla brandmän och befäl i rökdykning.

Under skiftet mellan 90-talet och 2000-talet började Kallax Flygplats att byggas ut, den fick en förlängd start och landningsbana på totalt 3345 meter, det är den längsta start och landningsbanan i Sverige. Förutom start och landningsbana byggdes fler taxibanor och driftvägar för att underlätta för alla rörelser på flygplatsen. Från räddningstjänsten byggdes fler och bättre utryckningsvägar som gjorde arbetet effektivare. Vid ungefär samma period omorganiserades Flottiljen så det blev en hel del nya enheter bland annat Utbildningsenheten och Flygplatsenheten. Det innebar att skyddsplutonerna och insatsstyrkan samt vakten flyttades till Utbildningsenheten vad avser grundutbildningen, men sedan till Flygplatsräddningen som tidigare och Flygplatsräddningstjänsten flyttade organisatoriskt till Flygplatsenheten. I den nya organisationen fick Flygplatsenheten till uppgift att svara fört flygplatsens drift (även krigsbaserna). Det innebar också att nu fick Flottiljen en Flygplatschef godkänd och utsedd av FlygI (HKV). Tidigare har den befattningen varit en “tilikabefattning” för Flottiljchefen.

Under hela perioden från 1988 utvecklades samarbetet mellan alla operatörer på flygplatsen, det utmynnade i ett seminarium som dåvarande Flottiljchef Roland Sterner kallade samman. Alla operatörer deltog mangrant, de spelade upp olika scenarier och försökte med gällande instruktioner lösa problemen, detta gjorde att en hel del problemområden framträdde. En utvecklingsgrupp bildades för att utveckla och rätta till fel och brister. Under två år vid fyra tillfällen utbildades nyckelpersonal från alla organisationer som berördes. Alltsammans prövades vid en storövning som berörde hela samhället inklusive det nya moderna sjukhuset i Sunderbyn. Övning döptes till HADAR och genomfördes under en hel dag, med ett spelat haveri norr om flygplatsen, allt som allt deltog 650 människor i denna övning.

Under samma period tillfördes en båt som skall finnas i Räddningstjänsten, det var den gamla dykbåten som flyttades över till räddningstjänsten. En lättmetallbåt av märket Scorpio ca 5,60 m lång med en 120 hk motor. Båten utrustades med radar och kartplotter för att underlätta för besättningen. Båten skall vid tjänsteutövning ha tre mans besättning, båtchef, navigatör och räddningsman, den förvaras på vagn och sjösätts vid larm.

År 2001 bestämdes att värnpliktiga brandmän ej längre skulle tjänstgöra på flygplatserna i beredskapstjänst, då de är så kallad ”grå arbetskraft”. Det innebar att Flottiljen måste anställa brandmän, vad kostar det, vem skall betala den kostnaden? En utredning tillsattes för att ta fram fakta om vad som var möjligt. Tre förslag togs fram och ett prioriterades. HKV beslutade enligt det prioriterade förslaget, vilket innebar att det skulle anställas 23 brandmän som skulle utbildas. Det annonserades i tidningar (både lokala och rikstäckande), det kom in 346 ansökningar till dessa 23 tjänster, 80 personer kallades till tester under en dag. Av dessa valdes 23 personer ut och 5 valdes som reserver, det var ett mycket grannlaga arbete med mycket svett och tårar för att vara rättvis. Vid uttagningen spreds dessutom åldrarna på mellan 20 och 45 år för att senare inte få så kallade ålderspuckar vid ålderspension.

Nu började ett stort arbete med att utbilda dessa nyanställda brandmannaaspiranter. I samband med denna utbildning tillkom Christer Lindgren som Räddningschef och flyttade till Flygplatsenhetens stab. År 2002 tog Christer Lindgren över tjänsten som chef för flygplatsräddningstjänsten. Han efterträdde då Mats Torstensson och blev därmed räddningsstationens tredje chef. Mats flyttade inte så långt utan placerades på flygplatsenhetens stab, dåvarande flygplatschefen var Christer Thörnlund som tillträtt tjänsten på senhösten 2001. Han gick parallellt med den första Flygplatschefen Bertil Nordström som var den första chef enligt de nya reglerna och ordningen, för en flygplatsenhet.

Som ny chef för räddningsverksamheten hade Christer Lindgren förutom 2 år på F 14 Halmstads-skolornas plutonsofficerskurs, 11 år i trupptjänst samt ytterligare 12 år inom flygplatsräddnings-tjänsten på F 21 som insatsledare. Åren som insatsledare inleddes som stf brandmästare till Rolf Svanberg under 1 år, vilket innebar att Christer fick gå den ”hårda” skolan. Detta innebar att han hade specialistkunskapen i räddningstjänst då han åtog sig jobbet som chef för räddningstjänsten, men han hade väldigt lite erfarenhet av att vara chef. De erfarenheter han hade var hämtade ur 25 års iakttagelser ur ett grodperspektiv på hur chefer agerat med både positiva och negativa sidor. Nu gällde det för Christer att försöka leva upp till de egna idealen. Tillsammans med Ulf Johansson som fortfarande var brandmästare, sex garvade insatsledare (medelålder vid tillfället på befälen låg på drygt 50 år) och 23 civila flygplatsbrandmän startade de ett helt nytt kapitel i F21-s räddningstjänsts historia. De värnpliktiga fick ge vika för civilanställda flygplatsbrandmän och den nya organisationen var beslutad av HKV. HKV ansåg att den skulle se likadan ut på alla förband inom Flygvapnet med marginella skillnader, så som att F17 fick fler brandmän på grund av de även skulle sköta om fälthållningen. Räddningschef, brandmästare, sex insatsledare och tjugotre flygplatsbrandmän, en organisations som var alldeles för liten för uppgiften, så de fick dessutom anställa 10 vikarier/timanställda.

Våren 2002 innan de civila officiellt tog över station den 6 juni, som på den tiden inte var en röd helgdag, trots att det redan då var Sveriges nationaldag, så genomgick de nya brandmännen cirka fem månaders utbildning. De första brandmännen anställdes några veckor före de övriga, syftet var att de skulle hjälpa till med utbildningen. Eftersom de var före detta värnpliktiga brandmän så besatt de redan de flesta färdigheterna på ett bra sätt. Efter att ha genomfört instruktörsutbildning med de nya kollegorna startade förberedelserna för att ta emot den större gruppen av nya brandmän. I början på februari anställdes de resterande brandmännen som sedan genomgick en cirka fyra månaders utbildning.

Under mars till slutet av maj genomfördes den grundläggande brandutbildningen på i huvudsak Hertsöns brandövningsfält, men för att kunna genomföra utbildning på stora civila flygplan tvingades de åka ner till Sturup. Varför den personalen åkte så långt med fordonen på trailers kan man fråga sig. Men svaret är ekonomiskt, räddningstjänsten hade helt enkelt inte råd att genomföra utbildning på Arlanda som annars ligger betydligt närmre. När de passerade Flight Academy på vägen hem från Malmö stannade de för att titta närmare på flygplanens dörröppningar och slids, samt få en inblick i kabinpersonalens verklighet vid haveri. Slutövningen genomfördes i Östersund på F4, vädret var perfekt och ledningen kunde konstatera att de nya brandmännen vara klara för uppgiften flygplatsräddningstjänst.

Den 6 juni 2002 tog de nya brandmännen över räddningsstationen från de värnpliktiga, övertagandet ”dopet” gick enligt gängse normer, de gamla “döpte” de nya i skum från bilar och strålrör och blev därmed flygplatsbrandmän. Även Christer och övriga kollegor fick känna på skummet eftersom de nya kollegorna med glädje kramade om dem. Ceremonin dokumenterades av F21-s fotograf Roland Nordgren. Den som officiellt drog det första larmet för de nya brandmännen var flottiljchefen Jan Otterström.

Nu fick Crister Lindgren och Ulf Johansson tid över för att fundera över en ny målbild om hur de skulle organisera verksamheten. Detta var ju helt nytt, eftersom allt hade gått så fort så fanns inga klara direktiv eller planer för organisationen och verksamheten. Hur skulle man kunna skapa en intressant arbetsplats för personalen? Under värnpliktstiden byttes ju soldaterna ut då det började gå rutin i verksamheten, nu kommer brandmännen som i bästa fall skall vara kvar till pension och eftersom de är anställda med en åldersstruktur på mellan 22 - 48 år. Första målet var att profilera sig inom flottiljen genom att erbjuda sina kunskaper i sjukvård och hur man förebygger brand. Engagemanget från räddningspersonalen var enormt och responsen ute på Flottiljen uteblev inte. Som chef och ansvarig för verksamheten ansåg Christer att de fick det stöd som krävdes för att skapa en god relation till övrig F 21 personal. Deras andra stora mål var att skapa en flexibel organisation avseende specialistkunskaper inom sjukvård, rökdykning och förebyggande verksamhet. Detta mål innebar att en personalplan skulle upprättas där all personal fick framföra sina önskemål om sin egen framtid. En bred kompetensbas innebär ju bättre förutsättningar för att ge personalen intressanta arbetsuppgifter vid sidan om beredskapen.

Under 2003 genomfördes så mycket sidoverksamhet och nyskapande verksamhet på stationen att Crister Lindgren hade lite svårt att sortera och komma ihåg vad som hände. Men de påbörjade ett arbete med att varje person på stationen skulle ha ett ansvarsområde, så att det fanns något mer än att vara i beredskap. Varje ansvarsområde utsåg även en huvudansvarig inom området, som i sin tur svarade för kommunikationen inom gruppen och med brandmästare och chef. Insatsledare Sten Berggren gick i pension detta år, Ulf Andersson kom tillbaka som insatsledare i samband med Stens pension. Ulf hade tjänstgjort i flottiljvakten sedan delningen av plutonen.

Det var stora bekymmer med att antalet brandmän kontra de uppgifter som flygplats-räddningstjänsten ställer i sina regelverk inte räckte till, vilket medförde många och långa diskussioner med Flottiljchef, Flygplatschef, HKV och LFV. Diskussionerna ledde fram till en kompromiss som det oftast blir i en verksamhet som till stor del är tolkningar av regelverk och inte minst en riskanalys som sätter ribban för verksamhetsansvarig. Resultatet blev att dagtid ha en styrka bestående av en Insatsledare, sex brandmän och en ambulansförare. Kvällstid och helger då militären inte flyger gå ner till en Insatsledare och fem brandmän samt en bandvagns- och båtförare.

Sverige fick en ny lag i 2004, Räddningstjänstlagen upphörde och Lagen om skydd mot olyckor trädde i kraft. Den nya lagen ställde betydligt större krav på arbetsgivaren och ägaren av fastigheter och farlig verksamhet. För F21-s del innebar det att en brandskyddsansvarig skulle utses. Den lotten föll först på Crister Lindgren som chef för räddningstjänsten, men efter att ha genomgått en förberedande kurs i

ämnet konstaterade han att detta inte gick att lösa som en tillika befattning, varpå flygplatsenhetens stab tog över uppgiften. Tyvärr hände det inte så mycket och det skulle ta flera år innan man på HKV fick upp ögonen för det ansvar den nya lagen innebar.
Under våren 2004 fortsatte diskussionerna om hur många brandmän som behövdes för att lösa verksamheten, en diskussion som pågått sedan starten 2002. Under en resa förbi Stockholm under våren så träffade Christer Lindgren LFV Arlandas brandmästare Kalle Åberg och på hans fråga, varför åkte ni till Sturup 2002 då ni utbildade de nya brandmännen? Christers enkla var blev, ”vi hade inte råd att åka till Arlanda eftersom priserna var så höga”. Kalle höll med om det och sa att han skulle räkna på det, och höra av sig. Priset sjönk till ett självkostnadspris för LFV, vilket gjorde att räddningstjänstens personal under våren kunde åka ner och öva på deras eminenta brandövningsfält. De kombinerade besöket med ytterligare samverkan med kabin och teknisk personal på SAS Flight Academy. Under våren gick insatsledare Sven Sundgren i pension, eftersom Försvarsmakten fortfarande möjliggjorde att de som var 55 år fick gå i förtida pension, för att på så sätt minska personalstocken inom Försvarsmakten.

Arbetsmiljöarbetet på F21 tar fart, det som initierade detta var en arbetsplatsolycka med dödlig utgång. Samtliga enhetschefer, avdelningschefer, kompanichefer samt skyddsombud får nu genomgå en arbetsmiljöutbildning ledd av Arbetsmiljöverket Luleå. Utbildningen klarade ut vilket ansvar man har i rollen som chef och arbetsledare. För personalen inom Försvarsmakten var detta något ganska nytt. Utbildningen resulterade att Christer Lindgren direkt efter utbildningen gick upp till dåvarande flygplatschef med tre återdelegeringar av ansvar till högre chef, samt tre beslut om restriktioner i flygplatsräddningstjänsten. Tyvärr hände det inte mycket efter det, räddningstjänsten fick fortsätta verksamheten med restriktionerna som även kom att gälla hela Försvarsmaktens plattformar för luftfart. Flygplatsinspektören Övlt Lars-Åke Engdals beslutade restriktionerna avseende kommunikation, risker med flygburen ammunition, samt arbete på höjd utan skydd gällde tills dess det blev åtgärdat och godkänt av arbetsmiljöverket.

Under hösten detta år fick F 21 en ny flygplatschef, Anders Jonsson, han tillträdde officiellt den 1 december. Räddningstjänsten bjöd givetvis Anders till deras övningar på Skellefteå flygplats, som resulterade i att arbetsmiljöproblemen med högt buller och brist på kommunikation mellan insatsledare och räddningsstyrka tog en ny positiv vändning. Innan den nya utrustningen var på förband skulle det dröja till 2007 men mer om det längre fram.

Under Anders Jonssons ledning fick de gehör för att anställa ytterligare fyra brandmän så nu var styrkan uppe i 27 brandmän. Några av de nya tjänsterna bemannades genom det stålbad Försvarsmakten genomgick under denna period så Arméflyget AF1 kunde omplacera 4 brandmän. Under hösten genomgick de en repetitionsutbildning för att kunna tjänstgöra på en flygplats där det som var i luften hade vingar, omställningen gick väldigt bra.

Den personliga utvecklingsplan som räddningstjänsten hade tagit fram under 2003 kunde genomföras helt enligt plan. Personal för släckarservice och rökdykledare utbildas på Räddningsverket, eftersom detta var en helt ny organisation så fick de genomföra utbildningen på personalen i lagom stora munsbitar. Samtliga brandmän genomgick under hösten båtförarbevisutbildning under Henry Karlssons ledning (pensionerad helikopterförare från AF1) eftersom man vid en sjöfartsinspektion konstaterade att om man yrkesmässigt skulle framföra räddningsbåten krävdes det rätt utbildning.

Under våren 2005 fortsatte navigationsutbildningen men nu var siktet inställt på kustskepparnivån. Eftersom det enligt F 21 sjöfartsmanual skulle vara lägst kustskepparnivå på den som skulle agera skeppare ombord. Målet var att all personal hade behörighet att vara skeppare, för att ha en så flexibel organisation som möjligt. Det som kanske kändes mest stimulerande under 2005 var att den civila personalen fick möjlighet till en personlig karriärsutveckling inom yrket som flygplatsbrandman. Under våren 2005 skickades F 21-s första civilanställda till FMTS R3/skolorna i Halmstad för att genomföra

Insatsledarutbildning. Väl på plats kunde både elev och lärare konstatera att detta var en helt annan typ av elev än tidigare, givetvis i en positiv riktning.

Under året fick de en nya Brandskyddsansvarig på enheten, Ingemar Berglund och han blev den första som fick komplett utbildning för tjänsten. Tyvärr hade inte HKV fått upp ögonen för vad den nya lagen krävde, vilket innebar att Ingemar fick börja med att simma uppströms, men de skulle komma att ändra sig längre fram. De kunde också tillgodose behovet av flexibel organisation avseende instruktörer för egen rökdykutbildning, två av brandmännen genomgick utbildning och blev certifierade till instruktörer. Under 2005 år tog arbetsmiljöärendet buller och kommunikation fart, Arbetsmiljöverket krävde att Försvarsmakten åtgärdade problemet. Under hösten skolades två nya insatsledare in sig i rollen som insatsledare på F 21. Samarbetet med Skellefteå flygplats tog också form och kostnaderna för att öva i Skellefteå löstes genom tjänster och gentjänster bland annat gästade deras räddningspersonal F 21 för utbildning på JAS 39. Detta samarbete med Skellefteå skall vi tacka dåvarande brandmästare Ulf Johansson för, hans förmåga att knyta kontakter och förhandla blir svårt för efterkommande brandmästare att nå upp till.

Under 2005 startade även en utbyggnad av räddningsstation eftersom personalen var trångbodda då det gällde omklädningsrum och matsal. Stationen var anpassad till värnpliktiga som hade sina ordinarie utrymmen i kasern. Brandmannen, Daniel Sikström, utsågs som ansvarig tillsammans med brandmästaren att föra fram personalens önskemål.

Under 2006 får Flygvapnet sina första civilanställda Insatsledare. Under våren sker en del förändringar i personalplanen, två av de militära tjänsterna som insatsledare blir civila, och därmed kan Börje Karlsson och Ulf Johansson beredas pension. De två första civila brandförmännen Mats Lundström och Stefan Nyberg får sina befattningar som Insatsledare. Mats hinner dock aldrig ikläda sig sin roll som insatsledare i passtjänst för i januari omorganiseras ledningsstrukturen på avdelningen så den får en Stf flygplatsräddningschef som Mats tackar ja till. Nu består alltså organisationen av tre befäl i ledningen och fem insatsledare som skifteschefer för de fem skiftlagen som finns. Utbildningen slutförs för den sista delen av personalen som får båtförarbevis- och skepparexamen. Nu har all personal kustskepparutbildning, ett stort tack till Henry Karlsson som lyckades göra sjömän av landkrabbor.

Pär Tjärdalen blir ny brandmästare efter Ulf Johansson. Pär har funnits i organisationen fram och tillbaka sedan början på 1990 talet. Under våren 2006 skapas en personalplan med redundans för att kunna verka operativt på två olika platser. Det innebar att F 21 skickade ytterligare tre civila flygplatsbrandmän på insatsledarutbildning. Den personalutveckling och inriktning som de planerat för är ett steg mot framtida behov för att ledningsmässigt vara rustade för att kunna bemanna två operativa flygplatser. Där en del är militär och en del är civil, båda med begränsad förmåga att utföra egen- och extern utbildning. Men för en kortare period är räddningstjänsten rustade för att medverka i den ominriktning försvaret är på väg in i. Under detta år skulle samtliga flygplatsbrandmän genomföra en reptionskurs för omcertifiering till flygplatsbrandman. R3 skolan var dock inte rustad för detta så F21 genomförde i samverkan med R3 skolan en egen omcertifiering på samtliga flygplatsbrandmän på F 21. Detta medförde att F 21 nog var det enda förband sedan omläggningen 2002, som hade godkända brandmän under detta år.

Det nya köket, dagrummet och skåprummet blev färdigt under sommaren, Ulf Johansson och Daniel Sikström lyckades få igenom projektet på ett föredömligt sätt. Slutresultatet blev över förväntan. Vi kan konstatera att Ingvar Jonasson, som var med att projektera stationen från början gjorde att bra arbete så at F 21 fortfarande har den bästa och mest funktionella räddningsstationen inom Försvarsmakten. Till och med bastun som byggdes i efterhand i ett av förrådsutrymmena fått en ansiktsupplyftning värdigt ett finare hotell. Att den inte byggdes från början berodde antingen på att pengarna tog slut, eller att det var flottiljledningens ovilja att bygga bastun, det fanns redan en i bastu i gymnastiksalen då station byggdes som de kunde använda. Vid årsskiftet 2006–2007 kom första

leverans av radiokommunikation och bullerskyddsutrustning som medger telekommunikation dubbelriktat inom räddningsgruppen invid en JAS 39 med gående motor/APU, detta var inte möjligt tidigare. En av anledningarna till att det tog så lång tid var att få fram en tillräckligt bra utrustning. Det har varit de extrema krav som ställts som gjorde att det tog tid att få fram utrustningen. Bland annat skall utrustningen klara 120 dB under 8 timmar utan hörselskador på personalen. Den skall klara temperatur upp till 2000 grader Celsius under en insats på 15–20 minuter utan att smälta fast i ansiktet och kunna höra knasterljud i en byggnadsbrand med bibehållen kommunikationsmöjlighet. Ni märker vilken skillnad det är mot den gamla goda tiden då man satt bredvid brandpumpen som förare i räddningsbilen. Till skillnad mot då vet man i dag att buller skadar hörseln, vilket har medfört att en sådan arbetsmiljö inte längre är acceptabel.

Flygplatsräddningstjänsten fick den 1 januari 2007 ett nytt regelverk, som kom att heta RML kap 6. Det nya med regelverket var att det beskrev förmågor istället för detaljstyrningar avseende antal brandmän och bilar med mera. Flygplatsräddningstjänsten stod under kommande period inför en stor förändring då det gäller fordon och räddningsmaterielutveckling. Under 2007–2010 levereras ersättare för den gamla trotjänaren Räddningsfordon 4112, utvecklingen består främst i en större vattentank 7 400 liter, kanonkapacitet 4 000 liter/min och betydligt bättre personal och förarmiljö. Under vårvintern sker två JAS 39 haverier efter varandra det första sker på Kallax och det andra på Vidselbasen som vid tillfället är bemannat med personal från F 21 räddningsavdelning, räddningsstyrkorna skötte sina uppgifter på ett bra sätt. Haveriet på Kallax kan tillskrivas den mänskliga faktorn. Haveriet skedde i samband med en rutinmässig provkörning av motorn på en uppställningsplats vid sidan av bansystemet. Av okänd anledning kom flygplanet i rörelse och åkte med hög hastighet över bansystemet där det slog runt och landade upp och ner. Teknikern ombord på planet fick bara lindriga skador trots att hon inte var fastspänd. Desto sämre gick det för flygplanet. Det hamnade på rygg efter att alla tre landningsställ knäckts. Dessutom separerades nosen från flygplanskroppen som fick omfattande skador. Nu vaknar Högkvarteret och upptäcker att en ny lag har trätt ikraft under 2004. ”Lagen om skydd mot olyckor”, framför allt så inser man att detta kräver vissa åtgärder. Så HKV skickar skyndsamt ut en skrivelse till förbanden och uppmanar förbanden att skyndsamt genomföra en inventering över vilka fastighetsobjekt som skall redovisas till tillsynsmyndigheten. Dessutom upprätta en plan för hur myndigheten tänker omhänderta den nya lagen, nåja bättre sent än aldrig. Under våren beslutade F 21 att de skulle skicka iväg ytterligare två flygplatsbrandmän på insatsledarutbildning, av totalt tio man som testade sig på Rekryteringscentrum i Stockholm klarade 5 man testerna, tre av dessa var från F 21. Anledningen till beslutet att skicka två till på utbildning var att en av de som utbildats under 2006 hade för avsikt att sluta på F 21. För att skapa en bättre redundans i insatsledarorganisationen och för att vara bättre rustad för personella- och organisatoriska förändringar i framtiden.

En arbetsplattform för att på ett arbetsmiljöriktigt sätt kunna arbeta kring en förare i flygplan på höjd och inom riskområde för luftintagen är under utveckling där arbetsgruppen sattes samman efter semestern. Arbetsgruppen skulle även arbeta med andra projekt så som ny taktik, metodik för att hantera luftburen ammunition. Hösten började med ett funktionsmöte i Halmstad, där det bestämdes att flottiljerna gemensamt skulle genomföra grundläggande utbildningen på brandmän inom flygvapnet. Därmed har hjulet gått ett varv, Ingvar Jonasson var pappa till att det genomfördes gemensam brandmannautbildning Ju 900 för värnpliktiga. Den utbildningen begravdes i slutet av 1990-talet på grund av ändrad organisation.

En arbetsgrupp AG Räddningstjänst sammansatt av kvarvarande verksamhetsplatser F7, F17, F21, FMTS, 4:e hkp flottiljen Malmen och FMV Vidsel startades upp under central flygplatschefs ledning. Uppgift var att lösa problemen med arbete på höjd och brandpåverkad ammunition. De träffades under ett flertal tillfällen och fick slutligen fram ett förslag på arbetsplattform och metodik för urlyft. Samt en taktikmetodik för att hantera situationer med brandpåverkad ammunition. En ny minnesregel var därmed framtagen ”Tre Grön Lampor”. “Finns liv att rädda – Har vi tillräcklig kunskap – Är

lägesbilden under kontroll”. Skulle någon av dessa tre inte tändas grön så skulle insatsledaren avbryta insats alternativt minimera riskerna.

År 2008 kom en ny milstolpe i räddningstjänstens fordonsutveckling. Under mars månad fick brandmäster Jan Björklund och brandman Mattias Björnfot leveransutbildning på den nya typ 1 bilen. Utbildningen genomfördes på F 7. Den nya bilen levererades under sommaren men BOA, beslut om användning kom inte förrän i september. Så i slutet på september kom beslutet om användning för den nya räddningsbilen.

Före semestern kommer beslut om ytterligare en omorganisation, så höstens arbete blev till att försvara F 21s organisation och befattningar, det gäller att ha balans i uppgifter och resurser, vilket räddningstjänsten börjat få. Det har sedan några år varit fyra befäl i stabstjänst, chef, stf, C Utb och brandmästare, räddningsstyrkorna har bestått av 5 insatsledare, 25 brandmän samt 5–10 vikarier för att fylla de luckor som blir då personalen är på utbildning, sjuka eller barnlediga. Vid omorganisationen kom flygplatsenheten att hamna i flottiljstaben vilket i praktiken innebar att flygplatsenheten upplöstes och hamnade under A3 staben där Crister Lindgren blev taktikofficer. Hans ersättare som chef för flygplatsräddningstjänsten blev Lars Müller som ursprungligen kom från AF1 i Boden. Därmed var Christers år på forna beredskapsplutonen till ända.

Fredagen den 5 juli 1985 klockan 19.15 störtade en Sk-50 Safir tillhörigt Luleå/Boden flygklubb. Olyckan inträffande ca 150 meter från banbörjan i söder när piloten tränade avancerad flygning. Räddningsstyrkan var snabbt på plats och släckte branden som utbrutit. Piloten hade svåra kross och klämskador och avled under transporten till Luleå lasarett.

Det sägs att en lyckad helikopterlandning är när de ombordvarande kan lämna platsen för egen maskin. Den här landningen måste betecknas som misslyckad då de ombordvarande åkte ambulans från platsen. Den 21 augusti 1986 klockan 17.15 när en helikopter 3 tillhörande F 21 skulle landa fick den motorstörningar och kraschade i närheten av sin tilltänkta landningsplats. Ingen brand hade utbrutit men räddningsstyrka som snabbt var på plats lade ut skum runt

maskinen för att förhindra brand. Besättningen på två man och en passagerare omhändertogs av räddningsstyrkan. En man skickades med räddningstjänstens ambulans till Luleå lasarett, de övriga två skickades med civila ambulanser. Alla tre skadades men ingen allvarligt.

Vid återkomsten till F 21 från en flygning till Arjeplog erhölls kraftigt rotorvartalsfall så föraren försökte med hjälp av autorotation nå flygplansplattan. Helikoptern tog mark på flygplans-plattan med hög sjunkhastighet och högt nosläge. Helikopterns stjärtparti tog mark först, sedan helikopterns undersida och nos, varpå den kanade av plattan, vred sig mot vänster och välte över på höger sida. Besättningen och passageraren fördes med ambulans till lasarettet.

Haveriet, eller den misslyckade landningen förorsakades av ett fel i motorns ledskene-omställning. Det felet har förorsakats av ett motoreffektbortfall samt överhettning av motorn, vilket gjorde att föraren inte haft något rotorvarvtal att tillgå för att förhindra ett hårt nedslag. Felet i motorn hade orsakats av en spricka i kapillärröret mellan givarelementet och bälgenheten i ledskeneregulatorn. Det var alltså en hel händelsekedja som var orsak till den hårda sättningen vid landningen.

Räddningstjänsten är inte helt olycksbefriade på F 21. År 1988 välte deras FCT bil på bansystemet Insatsledare var Anders Lindmark om inte minnet sviker en gammal räddningsledare som skrev ner händelsen. Bilen återställdes och var sedan i tjänst på flygplatsen fram till 1993 då den överfördes till Lombens skjutfält, där den nyttjas som skogsbrandbil. År 2003 hittade Flygmuseets fordonsgrupp bilen på Viltfarmen utanför Kalix där den stod insnöad och ganska illa medfaren under några presenningar. Ett år senare hade Sven Sundgren lyckats återföra räddningsbilen till Flygmuseet F 21. År 2010 påbörjades renoveringen och 2013 var bilen klar för veteranbilsrallyt i Luleå som Flygmuseet F21 var med och arrangerade. Se bilden på nästa sida.

Under en ordinarie linjeflygning från Pajala till Luleå den 17 september 2003 utan passagerare ombord, utnyttjades tillfället för att låta styrmannen träna flygning med simulerat motorbortfall. Under inflygningen till Luleå/Kallax flygplats minskade befälhavaren effekten på höger motor genom att föra motorreglaget till det bakre stoppet.

Enligt hans uppfattning motsvarade motoravdraget simulerad flöjling. Styrmannen uppfattade övningen så att hela landningen, inklusive sättningen på banan, skulle ske med en motor avdragen. Befälhavarens avsikt var dock att före sättningen återställa normal dragkraft på den avdragna motorn. När flygplanet närmade sig bantröskeln var effekten på höger motor ca 7 %. Inflygningen skedde med ansatt sidoroder och motskevning för att motverka de sidokrafter som uppstod på grund av den asymmetriska dragkraften. Strax efter det att flygplanet hade passerat bantröskeln och befann sig ca 5 m över banan upplevde både styrmannen och befälhavaren att flygplanet plötsligt girade och rollade åt höger. Trots att förarna ansatte fullt skev- och sidoroder lyckades de inte stoppa flygplanets okontrollerade rörelse. Rörelsen fortsatte till dess att höger vingspets tog i marken. Därefter slog flygplanskroppen i marken och flygplanet hasade sedan på buken ca 50 m innan det stannade. Förarna skadades inte allvarligt, och de kunde själva lämna flygplanet.

Flygplanet var kraftigt demolerat. Nospartiet var stukat och bakkroppen knäckt. Samtliga landställ och vänster vingbalk var knäckta. Alla propellerblad var deformerade.

Flygplanet tog först mark med höger vingspets, vilken slog ner på höger bankant på bana 32 drygt 500 m från tröskeln. Ungefär 50 m längre fram i färdriktningen på gräsområdet mellanhuvudbanan och taxibanan, slog flygkroppen hårt i marken med nosen först. Därefter hasade flygplanet på buken, under en högergir, ytterligare ca 50 m innan det slutligen stannade i rättvänt läge. Flygplanet befann sig då ungefär 60 m från bankanten med nosen i stort sett mot inflygningsriktningen.

Olyckan observerades av flygledaren i tornet som omgående larmade flygplatsens räddningstjänst. Räddningstjänsten anlände till haveriplatsen inom någon minut. Efter räddningstjänstens ankomst gick befälhavaren in i flygplanet och stängde av bränsletillförsel och huvudström varefter räddningstjänsten skumbegjöt flygplanet. Det här var de nya civila brandmännens första haveri.

Flygstridsledning, incidentberedskap och luftbevakning (STRIL) vid Minken, Laxen och LFC ÖN3

Jag börjar med några bilder från Flygmuseets bottenvåning där det finns en utställning om bergsanläggningen Minken som började byggas 1965 utanför Klöverträsk. Radarstationen som installerades i Klöverträsk var en PS 66 T som finns utanför Flygmuseet och presenteras längre fram i texten.

Minken leder, ett av förbandsmärkena, det finns ett tidigare runt märke, se ovan. Högra bilden är en kamera för filmning av PPI bild för dokumentation av radarövervakningen.

År 1965 började berget att brytas, närboende i Klöverträsk trodde då att det handlade om en ny gruvbrytning, men det var en radarstation som började växa fram, år 1969 påbörjades provdriften och viss incidentberedskap. Då nyttjades Laxen i Murjek som datorkälla tills Minken fick egen datorkraft, se modellen nedan. Intresset för anläggningen var stort och Militärbefälhavaren Generalen Molin besökte anläggningen 1971. År 1973 byttes radarn ut till en toppmodern radar med större räckvidd och 1984 byttes elektroniken ut mot senaste teknik. Den åttonde juni 2000 avslutades epoken Minken med en stor gravölsfest.

Modell av bergsanläggningen Minken och en arbetsposition vid radarskärmarna.

Tavla med väderinformation och information om dagens flygverksamhet.

Redan före första världskriget började man bygga upp Sveriges luftförsvar Bland annat byggdes en ballonghall utanför Boden som en del av Bodens fästning.

Det finns väldigt lite bilder från alla bergsanläggningar då de var bland det hemligaste som fanns här uppe i norr. Bilden ovan och de nedan är även de från Flygmuseets utställningar. Minken stängdes 1 juni 2000.

Vid Laxen i Murjek var radarn en PS 65/F som var den första Stril 60 radarn som avlöste Stril 50 systemet.

Radarstation PS-65/F var en L-bandsradar som ingick i Stril 50- och 60-systemen och användes till spaning och stridsledning. Stationen var en av flygvapnets första högeffektradar med hög pulseffekt och med en räckvidd respektive höjdtäckning på 330 km och 25 000 m.

PS-65 var även ett komplement till PS-08-kedjan i Sydsverige där den gav strilsystemet ökad uthållighet medan den i övriga Sverige blev huvudstril-radar. Stationens elektronikutrustning var tillverkad i Frankrike av Compagnie Generale de Telegraphiesans Fil (CSF). Antennen som var av typ cosekant-kvadrat med beteckningen MLG7, var tillverkad av Selenia, Italien. Vridbord med roterande mast var tillverkad av Oskarshamns varv. Indikator-utrustningen inköptes från SRT i Sverige.Projektering och utprovning av materielen skedde helt i flygvapnets (radarbyrån) regi. Installation och driftsättning utfördes av Svenska Radiobolaget (SRA).

PS-65/F var flygvapnets första markradar som var försedd med utrustning för fastekodämning (FEU), i vanligt tal benämnd MTI. Stationen var även försedd med störskyddsutrustning (SSU), bestående av ett antal mottagare och filter som kunde kopplas in i händelse av avsiktlig eller atmosfärisk störning. Radarns elektronikutrustning och vridbord var fortifikatoriskt skyddad i betongbunker. Antennen bars upp av en roterande mastanläggning vars masthöjd varierade mellan 12,5–24,5 m beroende på uppställningsplats och omgivande terräng.

Totalt anskaffades nio radarutrustningar av vilka de sex första upprättades under den första delen av 60-talet och de tre sista i mitten på 70-talet. PS-65/F lämnade måldata i form av bäring och avstånd. Höjddata hämtades från en separat radarhöjdmätare PH-40. PS-65 var en station som under det inledande driftskedet inte uppfyllde några större krav på driftsäkerhet men som efter ett antal modifieringar och ombyggnad blev en station med utomordentligt god, näst intill otrolig driftsäkerhet.

Lasse Öhman tjänstgjorde på Laxen och han berättar om en fyrbent vän de hade uppe på anläggningen. En vårdag i slutet på 60-talet var det tidig snösmältning och vägen upp till stationen var inte i det bästa skick, lerig och spårigt, så det blev att åka bandvagn upp. En sådan morgon på väg upp till stationen med bandvagnen låg det en renkalv mitt på vägen. Den kunde inte resa sig utan låg bara på vägen och tittade på oss.

Alla i bandvagnen tyckte synd om renkalven så vi beslöt att ta med den upp till anläggningen. Vi var ju inte så kunniga på renars sjukdomar så vi ringde en veterinär som gav oss rådet att ge den vätska och ett par magnecyl och lite renlav. Sagt och gjort och efter ett dygn så var den på benen och sprang omkring på stationen. Kalven blev nästan helt tam så den blev som en i gänget. Gick vi upp till någon av radarstationerna så följde den med. Så bar det sig inte bättre att vi såg den inte på hela dagen. En spaningsstyrka gick ut och tittade efter honom och fann den ligga med brutet ben i ett stenröse.

Det bästa var nog att förkorta hans lidande, så vi tog kontakt med samerna i Murjek. De skickade upp en 17 – 18 årig kille som skulle ta renen av daga. Eftersom det var en militär anläggning så måste ju en vaktsoldat följa med. De allra flesta av våra soldater kom från Mälardalen så det blev en Stockholmsyngling som följde med som vaktsoldat. De kom fram till renen som låg där med sitt brutna ben. Där stod vakten med sin k-pist och samekillen tog fram sin kniv och stack den i nacken på renen som dog på fläcken. Samtidigt så rasade vaktsoldaten ihop, han hade svimmat. Samekillen stod där och såg på vakten som låg där och han förstod inte varför vakten låg där och var så blek om nosen. Han kunde ju inte förstå att det var nacksticket som vakten inte tålde berättade Lasse.

Bilden nedan är från Laxen i Murjek som började byggas 1963 och avvecklades i mitten 1980-talet, observera ppi kameran som sitter på radarskärmen längst till vänster.

Det fanns värnpliktiga målobservatörer som bevakade radarskärmarna och värnpliktiga vaktsoldater som vaktade anläggningen. Det här är en liten berättelse om ett Norgeäventyr.

Strax före jul 1967 fick vi veta att utryckningen skulle ske redan före jul, inte i mitten av januari som planerat. Flygvapnet hade ont om pengar som vanligt. Jag och en av bilförarna hade länge talat om att resa till Narvik, nu när vi var så nära. På något sätt kunde vi ordna fram militärbiljetter till Riksgränsen, därifrån till Narvik betalade vi själva. Egentligen fick vi inte lämna landet när vi var i tjänst, och Norge var med i NATO. Det var spännande. Malmbanan var en upplevelse, men Narvik en besvikelse. Kallt, dålig mat och inte mycket att se. På hemresan stannade vi i Gällivare och gick på konditori och drack varm glögg. Det behövdes. Sista tåget mot Murjek gick vid 21-tiden.

Vi var där strax före klockan 22. Kent hade sin SAAB 96, tvåtaktare, parkerad där. Inte ett liv, batteriet var tomt, och det var ca -30 grader. Vi hade inget telefonnummer till bilföraren i Vuollerim och även om vi haft det hade ingen kunnat komma in på expeditionen för att svara. Vi beslutade att gå den nästan en mil långa vägen upp till stationen. Det var fruktansvärt kallt, tur vi hade våra vita parkas, men ben och fötter for illa, även om vi gick så fort vi orkade. När vi kom närmare stationen började vi fundera på hur vi skulle komma in utan att vakten märkte något. Att knacka på hade säkert skrämt livet ur honom när han satt där ensam. Troligtvis sov de andra i rummet innanför. Bäst att vara försiktig då han hade skarpladdad k-pist. Lyckligtvis kunde vi smyga in och fortsätta upp till matsalen. Därifrån ringde vi på interntelefonen ner till vakten och talade om att vi var på stationen. Han trodde oss inte så vi fick gå ner till honom. Nu smakade det bra med varm choklad och smörgås. När man hade legat en liten stund började det klia något fruktansvärt på benen av kylan. Benen var helt röda. Det tog flera timmar innan det gick över. På morgonen kunde vi få hjälp att starta Kents bil och ta oss ner till Vuollerim.

Berättat av värnpliktige vaktsoldaten Erik Tidholm, som fortsätter med en glimt från livet i berget.

I mitten av maj 1967 var utbildningen till vaktgruppchef klar på F14 i Halmstad. Vi var tre från F 21 som nu skulle tillbaka till Norrland. När vi kom till F 21 på måndagsförmiddagen anmälde vi oss hos våra gamla befäl i kasern 22. Ingen visste vart vi skulle placeras, men någon tyckte att vi skulle åka till Boden. Kanske fanns det plats för oss där. Samma sak där. Alla tjänster tillsatta, men de trodde att det kanske fanns vakanta tjänster i Vuollerim. Efter en natt i en gammal armékasern bar det av mot Vuollerim. Väl där förstod vi att ingen meddelat att vi var på väg. Lundmark som var fanjunkare Warnefeldts högra hand lyckades ordna fram var sin sängplats åt oss. Men alla tjänster var besatta. Fanjunkarn trollade lite, de gamla vaktgruppcheferna fick lite andra sysslor och vi fick ta över vaktlagen. Warnefeldt ordnade fram alla möjliga typer av arbeten. Det rensades buskar i slalombacken, byggdes snöstaket, skottades sand på badplatsen, med mera. Efter tre månader kom det nya vaktlag och gruppchefer och då var det vi som fick specialjobben. Jag fick sköta telefonkassan och tvättbytena vilket betydde en resa till F 21 en gång i veckan. En tjänst som totalt krävde cirka en och en halv dagars arbete per vecka. Mycket fritid alltså.

Luftbevakning och eldledning från luften är inget nytt inslag i Försvarsmakten. År 1896 bildades ballongvapnet och i augusti 1914 lyfte den första ballongen från Boden.

Metoden att använda stora ballonger har sedan länge använts i bland annat i Frankrike där militären använde dessa till spaning och ledning av egna förband. Svenska militären såg detta som en lösning även här i landet och organiserade nya avdelningar som ansvarade för verksamheten. När den kom i gång hade de verksamhet på bland annat Vaxholm innan utbyggnaden till Boden.

Ballong- och Brefdufveavdelningen i Boden påbörjade sin organisation några år senare och 1909 stod det klart hur det hela skulle se ut. Man hade lagt upp en organisation som bestod av ungefär 50 soldater och flertalet befäl som skulle lösa uppgifterna. Utöver detta krävdes en hel del annan personal som skulle ta hand om hästar och materiel men även ballongsömmare.

Den stora röda ladan som kallas för ballonghallen stod klar 1913, den har en längd på 35 meter med tio meter i takhöjd och är 10 meter i bredd. Där fanns en stor drakballong som hade en volym på 750 Kubikmeter och en längd på ca 27 meter som skulle segla upp mot skyn via en vajer som var närmare tusen meter lång. De ballonger som kom att användas i Boden var ursprungligen från Tyskland och var formade för att skona personalen från yrsel likt sjösjuka. Under en normal arbetsdag kom ballongen att flyga upp till runt 600 meter, vilket var den nivå som var mest optimal för spaning och eldledning.

Upplev ballongfärd över Bodens fästning för 100 år sedan med VR-teknik på Försvarmuseum i Boden

Länk till hemsidan: https://boden.se/kommunen/kultur-och-fritid/forsvarsmuseum-boden

Den första augusti 1914 lyfte den första ballongen från Boden och den första ballongflygningen var nu genomförd. Detta var strax efter att första världskriget hade utbrutit och framtiden för Europa såg oroligt ut, då som idag. I ungefär 30 år skulle ballongen tjäna ett viktigt syfte genom eldledning av fästningens artilleri. När flygplanen utvecklades i allt snabbare takt förlorades syftet med ballongen då det inte ansågs lika effektivt och ballongavdelningen lades ned i samband med andra världskriget. Nya förbättrade alternativ till inhämtning av information samt eldledning utvecklades i allt snabbare takt med åren och involverade alltmer teknik i både artilleriet och i luftbevakningen.

I en Flygvapenorder nr A 47, 1948 reglerades ansvar och befogenheter. Chefen för Flygvapnet skulle leda luftbevakningen i krig och fred enligt överbefälhavarens anvisningar. Redan inför budgetåret

1947/48 hade regeringen avsatt medel för modernisering av luftbevakningen. I oktober fanns 10 tycken centraler upphandlade och levererade. I fördelningsplanen 1951 tilldelades F 21 en av anläggningarna. När den kom monterades den i anläggning 8 i Klinten utanför Boden. År 1953 påbörjades byggnationen för Luftförsvarscentralen (LFC) m/50 i Klinten. År 1954 togs den nya anläggningen i drift under FAR-namnet Myggan. I januari 1956 installerades en radarutrustning av typ PJ-21 uppe på hjässan av Klinten.

År 1953 började anläggandet av de första LGC-na (Luftförsvarsgruppcentraler) där de första placerades i Töre och Överkalix. Begreppet lufor är nog det mest välkända av Försvarsmaktens förkortningar. I LFC och LGC presenterads luftläget på kartborden och tablåer. Tablån på bilden från LGC Minken ovan är en liknande som fanns på övriga LGC. För att enkelt kunna förmedla luftläget infördes radiolufor i mitten på 1950-talet, detta var radiosändningar på långvågsradio. Ett exempel på hur luforsändningar kunde låta kan du lyssna på i Flygmuseets utställningar om Minken och Illern i Flygmuseets bottenvåning. Med andra världskriget kom ekoradion, senare kallad radar, den gav möjlighet till tidig upptäckt av flygföretag i stort sett oavsett väderläge.

Anläggning 8 i berget Klinten utanför Boden var en hemlig bergsanläggning under lång tid. Militäranläggningen bestod av ett komplex på flera våningar som var beläget långt ner i urberget där bland annat Luftförsvarscentralen LFC ÖN3, fjärrskriftscentral, Regionala Vädercentral Nord, militärområdes- och försvarsområdesstaben huserade, tillsammans med ett enormt krigssjukhus, drivmedelsförråd fanns inrymt.

Anläggning 8 fick flera olika smeknamn, däribland även "Klinten" just för att själva berget heter så. Utöver dessa så förekommer flera olika namn och täcknamn för bergsanläggningens olika delar och verksamheter. Området runtomkring Boden var ett gigantiskt skyddsobjekt som förbjöd utländska personer till tillträde. Mäktiga informationstavlor vid infartsvägarna till Boden hänvisade att det var ett skyddsobjekt på flertalet olika språk, därmed ryska. Idag har Migrationsverket en stor flyktinganläggning på tidigare militärt område. Tiderna har förändrat efter kalla krigets dagar.

Boden stad låg inom detta område och Fästningen som utgjorde Låset i Norr tillsammans med Kalixlinjen. Fästningen hade fem stora fort och ett stort antal andra fortifikatoriska anläggningar som byggdes för att försvara området. Den viktiga järnvägen (stambanan) som slingrade sig genom landet knyts ihop med Haparandabanan och Malmbanan i Boden. Forten runt om staden har under senaste tid varit ett populärt besöksmål då dessa går att besöka idag. Rödbergsfortet arrangerar guidade visningar dagligen under sommarhalvåret. Anläggning 8 är inte med bland besöksmålen och till stor del plomberad idag.

När man har lämnat riksväg 97 och passerat Fjärrvärmeverket och Pagla har vägen och leder vidare in i skogen och man passerar flera värn innan man når vaktlokalen, om någon vill besöka området idag. Man kan skymta att det precis till höger bakom vakthuset leder in en tunnel i berget, vilket är den södra ingången.

Under det första kvartalet 1955 meddelar fortifikationsförvaltningen Anläggningen är nu färdig och civilförsvarets del kan nu disponeras till sitt ändamål. Under sommaren samma år överlämnas anläggningen till militärbefälhavaren som ansvarig för förvaltningen.

Det dröjer inte länge förrän ändringar sker i civilförsvarets utrymmen. Det är nämligen så att flygvapenchefen anmälde behov av utökat utrymme i UPL/ GPL Rutger. Militärbefälhavaren ansåg att de enda möjligheterna var att ta i anspråk civilförsvarets HC lokaler.

Flygvapnet behövde stora centraler runt om i landet som förenklat sagt skulle ta emot och skicka vidare information och uppgifter som inkom från radar- och optiska luftbevakningsrapporter. Detta för att effektivare kunna upptäcka fienden och skydda vårt luftrum. Landet var uppdelat i olika sektorer och tanken var att varje sektor skulle få varsin Luftförsvarscentral (LFC ÖN3). Dessa centraler byggdes som anläggningar djupt ned i berget med ett gott skydd mot luftstötvågor samt stridsgaser som var möjliga faror under ett krig. Denna luftförsvarscentral placerades i område ÖN3 som står för Övre Norrland.

Hjärtat i Luftförsvarscentralen blev OP-rummet, även kallad "Kyrkan" på grund av sin utformning. Likt en stor biograf fanns de stora översiktskartor och tablåer uppsatta på en stor vägg med en höjd av tre våningar. För att personalen skulle få en bra överblick byggdes bås i tre estrader med ett behagligt avstånd från kartorna. På golvyta mellan estraderna och översiktskartorna fanns lägeskartorna på ett gigantiskt bord där markeringar gjordes med uppgifter inkomna från radarstationer och den optiska luftbevakningen.

År 1955 togs Luftförsvarscentralen (LFC ÖN3) i operativ drift för första gången och använde sig då av namnet Myggan. Några år senare genomfördes en större övning i berget där personalen arbetade oavbrutet i en vecka. Övningen kallades för Nattsol och här tränades personalen från Fjärde Flygeskadern i berget under skyddsdrift. År 1960 ändrades arbetsmetodik och ny utrustning installerades i anläggningen och då bytte man även kodnamnet för bergrummet. Det är nu som Luftförsvarscentral ILLERN föddes och som skulle operera i många år. Det är på 60-talet som incidentberedskapen startar och skulle vara aktiv dygnet tunt i tjugo år. Berget skulle alltså alltid vara i beredskap om någonting inträffade. Dygnet runt övervakningen från Minken fortsatte fram till 1 juni 2000 då stationen avvecklades. Det finns incidentberedskap fortfarande men nu med modern teknik då man bevakar alla Sveriges gränser från en plats i landet.

Bilder från Flygmuseets utställning om LFC ÖN3

Bilder från Flygmuseets utställning om LFC ÖN3

En viktig händelse som kom att påverka utvecklingen av STRIL 60 mest var nedskjutningen av DC-3:an den 13 juni 1952. En av flygvapnets DC-3:or (militär beteckning Tp 79) sköts ner av ett sovjetiskt jaktplan av typen MiG-15 under ett signalspaningsuppdrag över Östersjön. Tre dagar senare sköts ett Catalina-plan (Tp 47) ner av sovjetiska stridsflygplan när den letade efter överlevande från DC-3:an (den så kallade Catalina-affären). Båda incidenterna präglades av att man från svensk sida inte kunde följa händelserna över Östersjön tillräckligt bra. Vid denna tidpunkt fanns ingen regelbunden övervakning av luftrummet; STRIL 50 användes enbart vid luftförsvarsövningar eller vid mobilisering. Catalinaaffären var den diplomatiska kris som utlöstes i juni 1952 sedan ett obeväpnat sjö-räddningsflygplan under uppdrag anfallits av en sovjetisk MiG-15 i internationellt luftrum, varvid det skadades så allvarligt att det tvingades nödlanda. Alla sju besättningsmedlemmarna räddades av ett västtyskt lastfartyg som hette Münsterland. Saken har aldrig utretts fullt ut, men troligen avslöjade Wennerström de svenska flygplanens verksamhet för Sovjet, vilket i högsta grad gjorde honom medansvarig för den tragiska nedskjutningen.

Bland erfarenheterna man drog efter de båda händelserna var att Sverige behövde en kontinuerlig övervakning av luftrummet och en beredskap för att kunna hävda sin territoriella integritet och skydda egen verksamhet. Slutsatsen mynnade ut i upprättandet av STRIL 60 och en kontinuerlig övervakning av luftrummet, den så kallade incidentberedskapen.

Lars-Ingvar Wendt har haft många flygtimmar som flygstridsledare på F 21 och flygprovledare på försöksplatsen i Vidsel under sin långa tjänstgöring. Här är några av hans berättelser återgivna till häfte, han skriver följande:

Här får du några upplevelser som jag varit med om. Har varit med om en mycket gammal erfarenhet inom stridsledningen och styrt, lett, jaktflygplan från ett flertal radarstationer som Rrjal. Kommer ännu idag ihåg när jag var med på en övning på en kustradarstation utanför Umeå. Vi flögs ut med en HKP 4 till Holmögadd. Stationen hade 5 mils fast eko och jag fick en rote J 35 att leda. Det var nära finskt territorialvatten. och jag såg dem knappt på grund av fasta ekot och radarns räckvidd. Det var tider det som inte dagens flygstridsledare kommer att få uppleva. Vi bodde i tält vid sidan om radarstationen under övningen. Så levde vi på den tiden under övningar och vi accepterade det.

Kommer även ihåg under min tid på FMV när jag blev inhyrd till Minken på F 21. Vi hade 35 D och en ny division JA 37. På morgonen delades uppdragen ut! Dom som inte hade varit med på 35- tiden ville inte ha 35 uppdrag. Vad fick man för uppdrag? Jo 35 i överljudsanfall som där målet kom från Bjuröklubb och Jakten fick starta F 21. Leddas upp mot Kalix under stigning och vänstersväng mot Luleå

för att över öppet hav accelerera över Bottenviken på 10 000 meter inför anfall mot målet och max 30 graders sväng för att inte tappa fart. Det var tider det och precisionsledning som jag haft mycket nytta av i mitt arbete som flygprovledare på FMV i Vidsel. På Vidsel handlade det om sekund och precisionsledning för att genomföra skjutningar. Var man över 5 sekunder från precision och man godkände skott så var inte kunden glad.

Andra tider i dag, men jag är nog för gammal för att se hur utvecklingen gått från J 35 som hade radar som såg 18 km till Jas 39 som såg 30–40 km och nuvarande JAS 39 som knappt behöver en flygstridsledare i normal övningsverksamhet. Bara en som håller koll på luftrum och delar upp mål och jakt inför nästa möte.

Kommer säkert på fler speciellt RFN då jag satt Crrjal, skötte övervakningar och Boden radar då jag fick 12 enheter varav 8 var oanmälda. Hade dessutom fyra ombaseringar på Boden RR. Då havererade en Draken J 35F från Uppsala och man gick i taket. På den tiden fans det ingen transponder utan flygplanen var bara en prick på radarn. Stridsflygplanen hade IK men La SK 60 hade inget ”löser” så när 8 stycken SK 60 kom, oförberett på kanalen och ville flyga avancerat i sektor så var man så maxad att man inte kunde ringa efter hjälp. Haveriet med F 16 J 35 F inträffade i närheten av Lombens skjutfält. Ff flög som 2-a i roten och nämnde inget om utskjutningen så ettan fortsatte flygningen en stund utan vetskap om haveriet.

Tiderna har förändrats konstaterat Lars-Ingvar.

Lite kuriosa som inte har med luftbevakning och flygstridsledning att göra, utan om Bodens Fästning i stort. Ett av Sveriges största militära byggnadsprojekt någonsin var just byggandet av Bodens fästning. Många som hör eller läser om Bodens Fästning tänker antagligen direkt på tändstickstavlan i sagan om Karl-Bertil Jonsson. Rödbergsfortet är det fortet som har fått mest tid och uppmärksamhet i media. När man inser att Bodens fästning är uppbyggt av tusentals objekt börjar man förstå hur omfattande detta var. Redan år 1824 fanns planer på att skydda Boden och Norrbotten från kränkning av en fiende. Man kände redan då vikten av att övre delen av landet behövde skyddas i form av ett fast försvar. Det dröjde dock ett bra tag innan beslut togs att ordna upp situationen med ett starkare försvar, men 1897 beviljades byggandet av fästningen av dåvarande riksdagen. I början på 1900-talet hade järnvägen tagit sig upp mot Sveriges norra delar och stambanan skulle komma att passera Boden. Tillsammans med stambanan fanns ytterligare en viktig järnvägslinje som slingrade sig från malmfälten i nordväst till Luleå nere vid kusten, också den via Boden. Man prioriterade denna järnvägskorsning som en viktig del av infrastrukturen och ville därför skydda den till varje pris. Utöver järnvägen och järnmalmen ansågs vattenkraften och skogen vara viktiga resurser värda att försvara. Man började planera och kom fram till att fem fort skulle anläggas i en cirkel runt om staden. Arbetet startade år 1901 och invånarna i Boden trodde från början att det var en ny gruvaktivitet som skulle äga rum i staden och att antalet jobb skulle öka.

Området i och runt Boden har fullt med små hålor och bunkrar som byggdes tillsammans med de fem stora fort som utgjorde det fasta försvaret om fienden från öst skulle komma på besök. Fästningen var en del av Bodens garnison och uppdelad på fyra olika fronter som omger staden, norra, södra, västra och östra fronten. På varje front fanns ett stort antal fortifierade installationer som bestod av bland annat bergfort, skansar, skyttevärn och stormhinder. För att skydda alla dessa fronter från fiendens fordon och stridsvagnar byggde man över 40 km pansarhinder med 75 000 betong- och stenhinder, som skulle förhindra deras framfart mot Boden. I mitten fanns Boden stad och de regementen som var placerade här. Idag finns endast två regementen kvar av de fem som tidigare var i bruk.

Guldreserven förvarades i Bodens Fästning. Närmare bestämt i Degerbergsfortet som togs i bruk 1908. Fortet var byggt för att klara en längre belägring, precis som de andra forten. Här fanns logement och mässar där soldaterna skulle kunna ta det lugnt när dom inte är i tjänst. Även sjuksalar tandläkare fanns att tillgå till den drygt 500 man stora besättningen. Anläggningen var även självförsörjande gällande el och vatten. Ett eget kraftverk fanns installerad om den ordinarie strömmen skulle brytas och en djupborrad brunn fanns att tillgå. Guldreserven förvarades i detta berg fram till 1982 under ett stort hemlighetsmakeri. Endast ett fåtal personer hade vetskap vart guldreserven var placerad, av säkerhetsskäl. Enligt många källor har reserven förvarats i detta bergrum från andra världskriget. Den tillsyningsman som hade befälet under den natt då guldreserven skulle flyttas berättar att tre mörka lastbilar med poliseskort kom upp till berget utan förvarning. Rykten säger också att runt 1/4 av Sveriges guldreserv fanns just här motsvarande 130 ton guld vilket är en hel del pengar.

Lite mer kuriosa som hör till Bodens Fästning. Längs med Degerbergsvägen fanns tidigare många hemligheter. Idag står mycket övergivet eller är rivet då anläggningarna gått ur tiden. En bit in finns en avfartsväg som leder fram till Radiobunkern. Den byggdes för att kunna tillgodose radiokommunikationen inom Bodens Fästning då det fanns ett behov av kustradio till fartyg i Bottenviken. Idag står denna mäktiga bunker och förfaller sakta men säkert.

Armén byggde 1914 en radiosändare på radiomyran cirka sex km norr om Boden, som var avsedd för radiokommunikation inom Bodens fästning. Då behov fanns av en kustradiostation för radiokommunikation med fartyg i Bottenviken, togs ett gemensamt beslut av armén, marinen och Kungliga Telegrafstyrelsen 1913 att bygga radiostationen Boden radio. Placeringen blev i en kraftig betongbunker inne på militärt område vid Degerbergsfortet, som var en del av Bodens fästning. Stationen öppnades officiellt 1916, och även för allmän trafik 1919 med anropssignalen BODEN RADIO/SAI. Den ursprungliga sändaren var en långvågs gnistsändare med 16 kW antenneffekt. Radiostationen hade tre 108 meter höga radiomaster och fick sin elförsörjning från ett stort Nifeackumulatorbatteri. År 1919 ersattes batterierna med ett motordrivet elverk.

I slutet av första världskriget skedde livlig krigsfångeutväxling via Haparanda och då var telegramtrafiken filtig, det utväxlades cirka 7900 krigsfångetelegram över stationen. Radiotrafik till och från fartyg blev från 1919 även den en omfattande verksamhet. Efter kriget förekom även telegramtrafik till gruvor och byggprojekt, bland annat Sveagruvan på Svalbard med anropssignal SAZ, kraftverksbyggen i Porjus med anropssignal SBC och Suorva med anropssignal SBD i perioden 1920 – 1925.

År 1919 beställdes en tysk kombinerad telegrafi- och telefonirörsändare på 1 kilowatt. Den 12 juli 1921 ägde Sveriges första rundradiosändning rum från Boden radio, och sändningar pågick fram till 1938. Från 1924 gjordes sändningarna via Radiotjänst som fick ansvaret för radiosändningarna från radiobunkern.

Då den 1916 driftsatta Härnösand radio hade bättre täckning för fartyg i Bottenviken, fartygstelegrammen uppgick bara till något hundratal per år och rundradion flyttade till Luleå 1938, minskade Boden radios betydelse. År 1939 överlämnade Telegrafverket stationen till armén då Flygvapnet från 1938 ansvarade för ambulansflyget som var förlagt till Bodens garnison, följde även telegrafister från Boden radio med på sjuktransporterna i Lapplandsfjällen och inlandet och hade kommunikation med Boden via kortvåg. Den 1 januari 1975 stängdes slutligen radiostationen och 1985 Radiobunkern utgick ur krigsorganisationen. Idag är den ett turistmål för intresserade sommartid.

PITEÅ-TIDNINGEN lördagen den 14 juni 1975 5

Sveriges äldsta sändare tystnar

Bodens radio ersätts med två nya sändare

Text: Jackie Bortz
Foto: Gunnar Westergren

Boden radio har skötts av tre personer från vänster Tore Jonsson, Hans Jonsson och Gunnar Nyman.

Gunnar Nyman har varit chef för stationen i många år. Han tillhör de verkliga trotjänarna, med ett kort avbrott har han arbetat sedan 1940 på Bunkern.

Den första juli stängs Sveriges äldsta radiostation, Boden radio. Sändaren har sedan 1938 använts uteslutande för samordning av sjöräddningen och för sändning och mottagning av telegram till fartyg i Bottenviken.

Nu kommer denna station att övergå från militära händer till civila. Televerket tar nu över de båda uppgifterna och kommer i fortsättningen ensam att svara för sändningarna.

Bodens radio ligger inhyst i en bunker från 1916. Platsen är belägen en bit från stadens centrum. Två tunga järndörrar leder in till det allra heligaste — sändaren. Apparaturen är inte densamma som vid starten — då användes två stycken gnistsändare.

Det var först 1921 som rundradiosändningarna kom igång, för övrigt de första i landet. Resten av Sverige hade ingen användning för sina kristallmottagare förrän 1923. Då kunde sörlänningarna tillsammans med norrlänningar lysana till rikssändningar. Officiellt startade radiotjänst inte verksamheten förrän 1925.

Bodens funktion som utsändare av radioprogram blev kort, 1938 slutade sändningarna. Stationens huvudsakliga funktion har varit att sköta förbindelsen med handelsflottan. Verksamheten har skötts av militären som även tagit hand om telegramförbindelserna.

■ SJÖRÄDDNING

— Sjöräddning har varit stationens viktigaste uppgift, säger Björn Berg på Sjöfartsverket. Det är också detta som motiverat att televerket tar hand om trafiken i fortsättningen, vi behöver nämligen förbättra samordningen mellan olika grenar av vår verksamhet.

— Televerket kommer att sköta sändningarna från två stationer, dels en i Härnösand och dels en i Bjuröklubb. Den senare kommer att fjärrmanövreras från sändaren i Härnösand, berättar Lars Boström från televerket i Luleå.

■ KOKSELDNING

Ny teknik kommer att användas i fortsättningen. Men hur var det då att arbeta i en bunker byggd på 10-talet? En av trotjänarna, Hans Jonsson berättar:

— Det fanns självklart ingen centralvärme i huset. I källaren fanns dock en värmepanna som vi eldade med koks. På vintrarna turades vi om att gå ned och kasta kol på elden. Det var ofta problemfyllt för vi hade inga högtalare där nere så vi kunde inte höra om någon behövde våra tjänster. Därför var vi tvungna att gå upp till sändaren med jämna mellanrum.

— Stationen har varit med om sändningar som avviker från det vanliga, säger Gunnar Nyman som fungerat som chef under de senaste åren. När zeppelinare åkte över vårt land hade Boden radio kontakt med dem så att de höll rätt kurs.

— Vi skötte också kontakterna mellan Sverige och statens kolgruva på Spetsbergen mellan 1920 och 1925.

Nu tystnar Sveriges äldsta sändare inom kort men den kommer inte att slaktas — det finns planer på att placera den på museum.

Piteådalens forskarförening har bidragit med det här tidningsklippet.

Ekoradiostation ER III b var flygvapnets första fungerande radarstation. Stationen var konstruerad av MARCONI i England. Radarn var byggd för fältmässigt bruk, med hopvikbart tält, lätt att använda, transportera, upprätta och demontera. ER III b var försedd med en avståndsmätare (A-indikator) och ett PPI för riktningsmätning. Antennsystemet var sammansatt av två par, ett undre och ett övre, horisontellt placerade YAGI-antenner.

År 1942 startade Sveriges forskning inom det så kallade ekoradioområdet. Arbetet försvårades dels genom den isolering som världskriget utgjorde, dels av komponentbrist och då främst av elektronrör. Sommaren 1944 erbjöd det brittiska flygministeriet i n skrivelse till flygvapnet 50 ekoradiostationer AMES typ 6 Mk III (Air Ministry Experimenttal Station) avsedda för luftbevakningsändamål.

De erbjudna stationerna hade använts i Libyen och var att se som överskottsmateriel efter segern i ökenkriget 1943. De första fem försöksstationerna levererades sommaren 1944 och fick från början beteckningen Tmer III (Transportabel MarkEkoRadio) men den vanligaste beteckningen blev ER III b eftersom ER III var den beteckning inom den svenska ekoradioforskningen som skulle leda fram till en luftbevakningsstation. Efter två månaders utprovning beställdes ytterligare 25 stationer för 1000 pund per station inklusive tält och motoromformare. Stationen fanns i två varianter, monterad i tält eller byggnad alternativt transportabel buss.

Under en flygvapenövning hösten 1944 användes radar för första gången i Sverige. Det var fyra stationer i Stockholms yttre skärgård som användes och som rapporterade direkt till Tredje

flygeskadern (E 3) stridsledningscentral i Flygvapnets ämbetsbyggnad. I februari 1945 upprättades fyra stationer i Norrbotten och Västerbotten. (Kasasjärvi vid Övertorneå, Lövskataudden i Luleå, fyren Pite Rönnskär och Bjuröklubb lotsstation) under E 3 vinterövning. Rapporteringen skedde till en central i Boden, troligen LFC ÖN3.

Radarn var främst avsedd för luftbevakning men nyttjades även för stridsledning och flygsäkerhet tills stationen togs ur tjänst 1953.

Foton från Flygmuseets ER III b. Ovan till vänster där stationen är monterad i en plasthydda. De andra två bilderna från tiden då stationen var i operativ drift. Fotot ovan till höger är tagit under provdrift av stationen på Hertsölandet i Luleå hösten 1950.

Spaningsradarstation PS-41/T. I mitten av 1940-talet var flygvapnet i behov av att komplettera befintliga radarstatione (ER III b och PJ-21) med ytterliggare en transportabel spanings-radarstation.

Med den amerikanska radarstationen AN/TPS-1 som förebild konsturades en svensk variant som sedan tillverkades i 20 exemplar av Bendix Radio i USA:

Stationerna levererades med båt till Köpings hamn 1951 för att kontrolleras på Centrala Flygverkstaden i Arboga (CVA).

Stationen kunde i värsta fall bäras till uppställningsplatsen och resas med hjälp av stolpresare (så kallad Sparreholmsax).

Från början uppställdes stationen i tält men senare i särskild transportabel hydda som den stationen vid Flygmuseet är uppställd i. Den kunde även ställas upp i barack, silo eller bergrum. PS-41/T användes under Kongokrisen som spanings station för de svenska J 29 som flög under FN-flagg under åren 1962–63. Radarstationen i Elisabetville sattes upp på en termitstack och sveptes in med presenningar för att inte stacken skulle upplösas vid regn.

Radarstationen tjänstgjorde i Flygvapnet från 1951 till den oficiella avvecklingen genomfördes på F 21 den 27 maj 1988 då Flottiljchefen Roland Mandahl förklarade epoken PS 41/T avslutad.

Foton från Flygmuseets PS-41T

Spaningsradarstation PS 66/T

Tre foton från Stationen på Flygmuseet F 21. Just det här exemplaret har stått på Furilden på Gotland när den var i drift och monterades upp vid Flygmuseet efter midsommar 2005. Stationen som stod i Klöverträsk blev flyttad till Svappavara utanför Kiruna efter att Minken lades ner. Fotot med vintermotiv är från den stationen.

I slutet av 1950-talet studerade Flygförvaltningen (FF) en ny typ av radarstationer där både spaning och höjdmätning kunde erhållas från en och samma station. Det var en tredimensionell typ (3-D) av stationen man studerade. På grundval av det togs en specifikation fram för en ny transportabel radarstation som skulle betecknas PS-66/T.

Efter anbudsförfarande utvaldes den franska firman Société Nouvelle d´Electronique et de la Radio-industrie (SNE-Ri) i Paris som leverantör. Kontraktet skrevs i november 1964 på fem stationer till ett värde på 50 miljoner kronor. I maj 1967 utfördes sedan systemprov på den första radarstationen i Paris. Efter leveranskontroll i Arboga installerades den första stationen utanför Klöverträsk 1973.

Radarn byggdes upp med ett ståltorn som har bar upp antennsystemet med dess vridanordning. All elektronik installerades i speciella plasthyddor och exempel på en sådan hydda finns stationen vid Flygmuseet installerad i. Första installationen (Klöverträsk) föreslogs från början ske utan splitterskydd. Stationen skulle då kunna tas i bruk snabbare och ge erfarenheter av en anläggning med plasthyddor i det fria. Detta genomfördes dock inte utan en bunker i tre våningar byggdes. På taket ställdes antenntornet med antennen och i våningsplanen ställdes plasthyddorna med sin elektronik. Denna typ av bunker blev sedan standard för de övriga fyra stationerna. Utöver själva radarstationen anlades betongvärn för telefonutrustning, radio- oh radiolänkstationer, reservkraftverk samt byggnad för bland annat verkstad. Tillgång till vakt, förläggning och matsal var även ett krav.

Antennen bestod av reflektor och strålarenhet med 45 strålare (vita radomer) som sänder effekten in i reflektorn. Ett komplicerat vågledarsystem förser strålarna med rätt effekt så att 14 så kallade lober bildas vilka fingerlikt avsöker rymden. Genom att kunna se i vilken eller malla vilka lober målet befinner sig kan en höjduppgift erhållas. Radarn var således tredimensionell.

Den avlånga antennen ovan reflektorn år IK-antennen (igenkänningsradarns antenn). Överst sitter antennen till den så kallade sidlobsblockeraren som hjälper till att eliminera falska ekon. Kompensationsfenan bakom reflektorn skall kompensera ytan för strålenheten så balans finns vid kraftig vind. Reflektorn har en längd på 16 meter, bredden är 12,4 meter och höjden 9 meter. Vikten utan IK-antennen är 10 500 kg.

Själva radarutrustningen var monterad i plasthyddor placerade i bunker eller väderskydd under antennen.

En luftbevakningsstation , eller luftbevakningstorn, var placerad i en hög byggnad eller i ett torn. De uppfördes från omkring 1923 och framför allt under andra världskriget för att observera rörelser av fientligt flyg, en del av tornen uppfördes som brandbevakningstorn. Omkring 325 sådana uppfördes sammanlagt till och med andra världskriget, varav 35 i stål. Ett hundratal var uppförda före krigsutbrottet 1939. Tornen var vanligtvis enkla fackverkskonstruktioner av stål eller trä, som bar upp en plattform eller korg med kommunikationsutrustning och kompasskiva, men det förkom också mer permanenta konstruktioner. I Sverige uppfördes omkring 1.500 luftbevakningstorn där även höga byggnader som vattentorn och fyrar användes som observationsplatser. Efter andra världskriget uppfördes många luftbevakningstorn enligt det standardiserade ståltornet m/56 med varierande höjd, uppemot 30 meter som högst. Tornet på bilden står i Flygmuseets bottenvåning och är ett av m/56 tornen.

Krister och Siverts tankar och betraktelser

Jag har varit flygtekniker på F 21 i 20 år, därav ca 10 år med SK 60 innan JA 37-perioden tog vid.

En arbetsdag som jag kommer att tänka på ibland är speciell för mig. Vi på jobbet hade varit till F 7 Såtenäs på en veckas övning, ungefär 12 st SK 60 och 40 man. Där hade motorn på en av våra SK 60 ”gått sönder” så vi lämnade den maskinen där då vi åkte hem. Efter någon vecka fanns en utbytesmotor på plats.

Någon dag därefter åkte vi ner till vår trasiga flygmaskin med en fyrsitsig SK 60, (de två ordinarie katapultstolarna kan monteras ur och ersättas med fyra ”nästan normala” stolar, detta för transportbehov). Vi var två piloter och två tekniker med en del verktyg. Jag och min kompis bytte motorn på förmiddagen och efter lunch gjorde vi en motorkörning för att justera in motorvärdena och kolla installationen. Därefter gjorde en av piloterna och jag en kontrollflygning för att verifiera att motorn var ”godkänd” för flygning (tjänstebruk). Under den tiden gjorde min kompis den andra maskinen flygklar så efter landningen med den godkända maskinen var vi fort på väg hemåt, två maskiner och fyra man. Vi kom till F 21 inom normal arbetsdag och efter någon timme i hemmet, slog det mig att jag faktiskt hade tillbringat arbetsdagen söderut och nu var tillbaka igen, snabbt. Det kändes overkligt.

Och numera, då jag befinner mig utomhus, får jag en bekant och hemtrevlig känsla när F 21:s Jas:ar passerar över nejden. En pensionärs känsla!

Hälsar

Krister, aktiv medlem på Flygmuseet

Jag kan stämma in i Kristers känsla när man hör planen i luften, då vet man att Sveriges beredskap är god. Här där jag bor är det inte så ofta de har vägarna förbi, men man känner sig trygg när man hör dem ute på spaningsrundor. Här vid Stora Lule älv i norra Lappland med närheten till fjällen är det mest helikoptrar, ambulansflyget i Gällivare och sjöflygplan som hörs och syns till. Under sommarmånaderna patrullerar brandflyget från Boden-Luleå flygklubb.

Det är sex år sedan jag började med faktainsamling och intervjuer till de första 45 sidorna som kom att handla mycket om flygolyckorna här i Pors. Häftet har vuxit fram undan för undan med hjälp av diverse arkiv, goda samtal med de som var med på den tiden. Arkivet Norrbottens minne har varit ett av arkiven jag besökt några gånger och boken F 21 Nyckelflottilj i norr är ett uppslagsverk där det finns mycket fakta och årtal att hämta. Sedan har jag många egna minnen, erfarenheter och upplevelser från F 21, Hedenbasen, Minken, Illern och Kallax Väder (Regionala Vädercentral Nord) och krigsförbandsövningar under mina 39 år som anställd vid F 21. Jag har haft ett växlingsrikt jobb med bland annat värnpliktsutbildning och under en period var jag ordförande i Försvarsförbundets lokalförening på F 21.

Under en vinterövning, jag vill minnas att den hette Nordanvind bodde jag frivilligt en vecka i LFC ÖN3 i Klinten utan att gå ut ur berget. Jag ville testa hur det skulle kännas att bo där i ett skarpt läge om det blev krig. I Klinten fanns det förläggningar på flera platser, matsalar, mäss och bastu. Bergsanläggningen hade totalt över 800 utrymmen för olika verksamheter.

På tal om utkörd mat. En av pizzabagarna på pizzerian Take Off i Boden berättade långt senare i en kommentar på Flygmuseets Facebooksida att vaktsoldaterna i Klinten beställde pizza för utkörning. Ovanför Pagla efter vägen till Klinten växte det en stor tall. Följaktligen löd pizzabeställningen att pizzorna skulle levereras till stora tallen ett visst klockslag. Där mötte vaktsoldaterna upp och hämtade sina efterlängtade pizzor. Vägen ovanför tallen var skyddsobjekt så obehöriga fick inte vistas där.

Minnen, upplevelser och erfarenheter som jag har haft stor nytta och hjälp av i arbetet ned det här informationshäftet. Min förhoppning är att det här informationshäfte skall göra läsaren nyfiken på vårt nätverk av upplevelsemuseer Militärhistoriska Arv (SMHA) och av Flygmuseet F 21 verksamhet och kommer att besöka oss och andra museer vid tillfälle.

Sivert Mässing, sekreterare i föreningen Flygmuseet F 21 Luleå

Under 2022 har Flygmuseet fått ett glidflygplan SG 38 som har monterats över entrén in till Lundbergshallen, se bilden på nästa sida. Ursprunget till SG 38 kom från Fleugzeugbau Schneider i Granau Tyskland. År 1942 fick AB Flyg-industri licensrätten att i Sverige tillverka SG 38. För att flygförarna i svenska flygvapnet skulle få stärka flygsinnet bestämde flygförvaltningen att 40 styck SG 38 skulle beställas från AB flygindustri. Dessa skulle fick beteckningen G 101 och FV nummer 8001 – 8040 och levererades från och med 1942 fram till 1948.

Utöver dessa 40 exemplar tillverkade Flygindustri cirka 200 byggsatser, som skulle monteras ihop i flyg-klubbarna runt om i landet. Man stod för byggledarkurser för de medlemmar som skulle ansvara för byggverksamheten i klubbarna. Byggsatserna innehöll limmade balkar, spryglar och övriga delar tillsågade. AB Flygindustri tillverkade själva 20 – 30 färdiga SG 38:or av dessa byggsatser.

Denna individ har sitt ursprung från Göta Flygflottilj F 9 i Säve. Den byggdes där 1943 och efter flyg-vapentiden har den även flugit i en flygklubb i Västra Götaland, okänt vilken. Nu har den fått sina färger som den en gång såg ut i flygvapnet, signalröda vingar och stabilisator med elfenbensvita roder. Planet är en gåva från flyghistorikern Peter Kempe, renoveringen är utförd av Pelle Lundberg från Vännäs.

Bild från Lundbergshallen den 9 juni 2022

Ovan vinterbild från Kalixfors på 1960-talet, nedan en Draken på fjällflygning