



F2 Hägernäs

Amfibieflygplanet Catalina används i mycket stor utsträckning för ambulans- och räddningstjänst. För att bringa ned startsträckan i förekommande fall användes numera Jato-aggregat som reducerar »vattenåknigen» med 35—40 %.

Ett reportage från en av FV:s trivsammaste anläggningar där man fortfarande flyger med »tofflor» och utbildar radarfolk och vädergudar och ger fältflygarna den första putsen.

SOM en stor och vänlig herrgård ligger gamla sjöflygflottiljen F 2 med sina många byggnader ute vid Hägernäs strax norr om Stockholm.

Gamla F 2 har gått igenom mycket under de decennier platsen mer eller mindre tillhört flygväsende och flygvapen. Nu har flottiljen »degraderats» till flygkår men i andra avseenden utvecklats till ett i högsta grad betydelsefullt skolcentrum för hela vårt flygvapen.

NÄR man talar om F 2 och Hägernäs tänker man automatiskt på sjöflyg Och det finns fortfarande en hel del sjöflyg vid Hägernäs men inte för något egentligt krigsbruk. Det är flygvapnets flygräddningsgrupp som har sin huvudbas där och därifrån sköts huvuddelen av den ambulansflygnings- och spaningstjänst som behövs.

Vid F 2 ligger man ständigt i beredskap för att kunna rycka ut med ambulans-, spanings- och undsättningsplan. Och detta inte bara för flygvapnets behov utan även för civilt.

En besättning finns alltid till hands. Enligt bestämmelserna har man under dagen en timmes beredskap och på natten två, men dessa respittider tas sällan eller aldrig ut. På dagen är man för det mesta i luften inom en halv timme efter larm, oftast tidigare och på natten klarar man sig oftast med en timme för att få kläderna på, köra varmt och komma iväg.

För flygvapnets del begärs ibland omedelbar beredskap av flygräddningen, d. v. s. när övningar med FV-förband pågår över större vatten. Då sitter räddningsgruppens folk i flygplanen och kan starta bums. Ibland händer det också att ett plan — oftast

en Catalina — helt enkelt placeras vid eller över övningsområdet för att kunna ingripa om så skulle behövas. Man lämnar ingenting åt slumpen inom FV.

Trots att statistiken visar att F 2 endast rycker ut i verklig ambulans- eller räddningstjänst en gång var femte dag under året, är det en mycket betungande tjänst som personalen vid flygräddningsgruppen har. Varje besättning har jour vart tredje dygn, då den skall finnas till hands omedelbart. I praktiken betyder detta att man har en dag — eller ett dygn — för vanlig rutintjänst, utbildning, övning etc, ett dygn för jour och ett dygn ledigt.

Men mar har väl semester? Jovisst, men då blir det bara så mycket hårdare för de övriga besättningarna, som då får ha jour vartannat dygn istället för vart tredje.

Flygräddningstjänsten består sannerligen inte bara i att ligga och vänta på jobb samt en och annan mer eller mindre spännande utryckning. Rutinen skall underhållas vilket fordrar övningsflygning. Framförallt skall förmågan att ta sig fram i sämsta tänkbara väder underhållas och sådant kräver arbete. F 2-flygarna är för övrigt kända som verkliga specialister på dåligt-väderflygning. Sedan skall nytt folk utbildas i den speciella tjänst som det här är fråga om, inte bara förarna utan i lika hög grad övriga besättningsmän. Materielen skall underhållas etc, etc.

— Vi trivs gudomligt väl med jobbet, säger folket på flygräddningsgruppen, men vi tycker tjänsten är för hårt. Vi vill ha flera besättningar hit. Och vi vill ha mera materiel.

Vilket härmed är sagt till den verkan det hava kan.

Det kan förresten i detta sammanhang omtalas att just nu ingår flygräddningsgruppen i sin arbets-sammaste period på hela året. Juni, juli och augusti visar sig nämligen vara de månader då de flesta utryckningarna sker. Det beror helt enkelt på sommar- och badgästerna! Det är »folk från stan» som bryter benen av sig eller skadar sig på annat sätt. I

motsats till skärgårdsbefolkningen har stadsborna bättre reda på att flygräddningstjänsten finns och att den står gratis till förfogande även för civilt bruk. Dessutom är stadsborna inte ledsna för att larma om så skulle behövas, vilket däremot den infödda skärgårdsbefolkningen gärna drar sig för. Skärgårdsborna försöker i det längsta — och ofta för länge — klara sig själva. Man vill inte besvära.

Tilläggas bör kanske att flygräddningsgruppen ingår och är en av kärnpunkterna i det stora räddningssystem som sedan några år lagts upp i samarbete mellan militära och civila myndigheter. Om en sportflygare kommer bort eller om ett militärplan försvinner utlöser det precis samma reaktion. Om ett handelsfartyg eller en fiskebåt förliser, om säljagare försvinner eller om en skärgårdsö isoleras sätts flygräddningsgruppen in om det behövs. Därför har också F2 fått ett mycket civilt drag över sig och kanske mer än andra FV-förband kommit folks hjärta nära. Trots att de flesta människor knappast har en aning om var F2 ligger, så där litet i skymundan i »Roslagens famn».

ANNU mindre vet folk i allmänhet om det »moderna» F2, det som kom till efter den senaste omorganisationen och i samma veva som benämningen flottilj ersattes med kär. F2 är numera en skola av verkligt stora mått. Och en skola som kanske bättre än de många andra flygvapenskolor som finns stärker uppfattningen att flygvapnet är ett mycket modernt vapenslag och ett vapenslag inom vilket det behövs specialutbildat folk inom en rad olika gebit.

Tre eller kanske rättare fyra skolor driver sin verksamhet vid F2. Den mest kända är kanske radarskolan, som kom till för ett par år sedan. Denna skola har två linjer. För det första utbildas där radartekniker som skall ha hand om materielen och således folk som redan vet ganska mycket om »trådlöst» redan på förhand.

Gymnastik och idrott är ett både populärt och ofta återkommande ämne i fältflygarskolan. Flygare måste ha spänst och kondition. Här gör 129 Rosén ett elegant plinthopp påtittad av 117 Johansson. Nedan: Chefen för fältflygarskolan kapten Gunnar Jacobsson och två av eleverna, Lennart Larsson och Jan Orrland.

För det andra utbildas vid F2 sådana värnpliktiga som sedermera skall tjänstgöra som markradarobservatörer. Till denna i sitt slag tämligen unika skola kommer de värnpliktiga oftast utan att ha sett en radarskärm tidigare. På fem veckor utbildas dessa grabbar till fullfjädrade radarobservatörer i grupper om 40 man i en kurs som är något av det intensivaste man kan tänka sig och som mycket fjärrar en från uppfattningen att all militär utbildning är orationell, tråkig och meningslös.

Större delen av utbildningen sker i en lokal där observatörer, kartläsare och rapportmottagare arbetar samtidigt men hela tiden på samma sätt som om det var fråga om verklig tjänst. Grabbar delas upp i 3-grupper. En läser på radarskärmen, en sitter bredvid och hjälper till vid en karta att hålla reda på »företagen» medan den tredje sitter i »centralen» och per radio får kontinuerliga rapporter om vad observatören ser på sin skärm.

I skrubbd vid skrubbd sitter observatörerna och får in »företag» på sina skärmar, läser dem och rapporterar dem radio- eller telefonledes till sin central, där »företagen» markeras på en jättestor karta med flyttbara märken av olika slag.

Företagen läses på riktiga radarskärmar. Apparaturen är exakt sådan som i en »vanlig» markradarstation, inställningen densamma etc. Men varifrån kommer impulserna? Jo, från en »ekocentral» som ligger vägg i vägg med lektionssalen och till vilken kursledaren telefonledes ger sina direktiv från en hög plint i lektionssalens mitt från vilken han för övrigt kan komma i direkt telefonförbindelse med varenda elev under lektionens gång. Impulsgivarna ger absolut »riktiga» signaler till apparaterna ute i lektionssalen. Man kan ställa in olika hastigheter, olika kurser och olika stora förband på varje givare. Man kan ändra impulserna under lektionens gång, och märk väl att ingen av observatörerna i lektionssalen får samma värden på sin skärm som någon av kamraterna. Så även om man hade tid att fuska så skulle det inte gå för sig.





En detalj av »centralen» i radarskolan. Fanj. Ragnar Bengtsson är kursledare.

Nedan: Bild från en av radarboxarna i lektionssalen vid F 2 under pågående lektion.

Radareleverna får börja med att per film och populärföreläsningar bilda sig en uppfattning om vad radar är. De får bekanta sig med de apparater de skall betjäna etc och ganska snart får de lära sig att läsa på skärmarna. Det blir till en början mycket enkla saker. Sedan man bekantat sig med de »fasta ekon» som alltid uppstår kring en markradarstation kopplar man in en givare som markerar ett ensamt och lättläst företag utan kurs- och fartändring. Efterhand ökas svårighetsgraden. Det en-

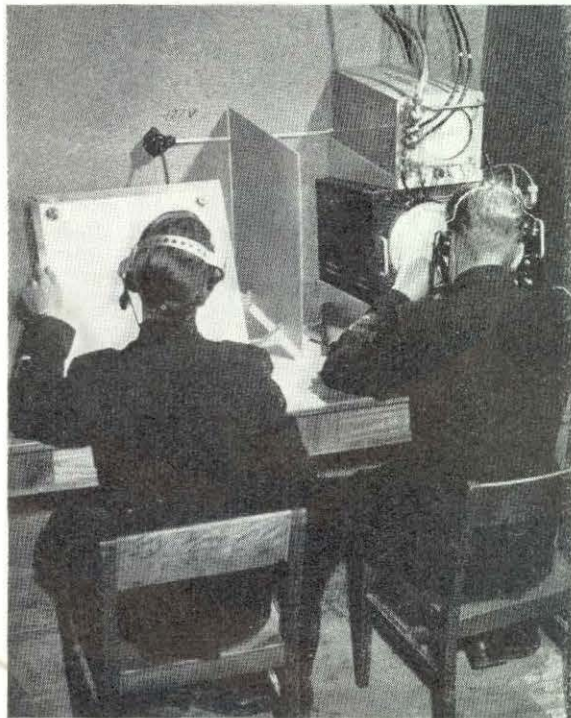
samma företaget börjar göra kursändringar, och sedermera även fartändringar. Man lär sig rapportera med de standardfraser som finns utarbetade för att vinna tid och klarhet. Snart kopplas ytterligare ett företag in på skärmen. Nu gäller det att hålla reda på bägge, vilket givetvis blir svårare när först det ena och sedan det andra (såsom i verkligheten) börjar »krångla» med fart och kurs etc.

Efter ganska kort tid är man uppe i tre företag. Kursledaren får större och större fordringar och låter företagen göra de mest oväntade manövrer.

Efter fem veckor är man framme vid slutproven. Och det är inte småsaker man fordrar: observatören skall utan att missa kunna följa sex företag samtidigt, ange fart, kurs och storlek och avge en rapport för vartannat varv ljusstrålen på kärmen går runt, d v s en rapport var tjugofjärde sekund.

Det är inte många av eleverna som spricker, vilket måste vara ett mycket högt betyg åt utbildningens effektivitet. Nu hör det till saken att de grabbar som tagits ut till denna tjänst oftast har en viss telefonvana och är tekniskt intresserade. De tycker det är roligt med modern apparatutrustning och de får sannerligen »roa» sig kungligt med den dyrbara materielen. Inte bara med »attrapperna» (felaktigt ord men jag kan inte hitta något bättre) i lektionssalen utan även med »riktiga» markradarstationer ute i terrängen. Inte heller i dem saknas det »företag». Närheten till Bromma, Barkarby och Tullinge, för att inte tala om F 2:s egen flygverksamhet, gör att det alltid finns någonting att läsa på skärmarna. Och naturligtvis är det ännu intressantare att rapportera riktiga företag än sådana som kommer från de surrande ekogivarna på andra sidan väggen...

FÄLTFLYGARE (förr sa man stamflygförare) kan numera de flesta svenska grabbar bli, även utan annan förutbildning än vanlig folkskola. Det tar bara en smula längre tid på det sättet, närmare bestämt knappt 10 månader, och dessa tio månader får den blivande fältflygaren (med enbart folkskola) tillbringa vid Hägernäs, där flygvapnets fältflygarskola



numera finns. Där rycker grabbarna in i mitten på januari och får börja krigiskt och föga bokligt med klackvändningar och annat som hör till krigarlivets ack så trista nödvändighet. Fjorton dar tar det att sätta en smula militär pli på den oftast mycket heterogena samling som 150 grabbar i 18—20-årsåldern från Smygehuk till Karesuando oftast utgör, och sedan blir det allmänbildande plugg i realskoleämnena omväxlande med gymnastik och idrott, flygorientering och annat kul.

I fältflygarskolan skall grabbarna förbereda sig för sin verkliga tjänst inom flygvapnet och när höstmörkret kommer fram i mitten på november är de i stort sett ifatt de fältflygare som redan har realskolekompetens inom de aktuella allmänbildande ämnena. Det är emellertid inte bara geografi och matematik och hälsolära. Det blir en och annan flygtur också för att underhålla flygintresset. Litet orientering från luften får man prova på som omväxling till orienteringsöppningar och annat som skall hålla den fysiska konditionen uppe.

En och annan looping, fortfarande som passagerare, blir det också. Man får också läsa en smula flyglära, jobba med stations-tjänst, lära sig de meteorologiska grunderna, vara med i trafikledartornet och se hur det går till där. Mitt på sommaren åker man hem på två veckors semester och vet så mycket om flyg att man rättfärdigar bärandet av den extra fina uniform (med öppen krage) som de blivande fältflygarna får ut. I början av juli börjar en period av nästan enbart militär utbildning, exercis, orientering bland annat från luften, skjutning etc. I slutet av juli blir det en veckas riktig fältförläggning någonstans ute i skärgården, och efter denna mycket omtyckta fältövning, där man idrottar, fältskjuter och har annat kul för sig, blir det att lägga sig i selen igen på Hägernäs och den 10 november är grabbarna klara att åka till den »riktiga» flygskolan, Ljungbyhed, som hela tiden förstäligt nog hägrat som en dröm i fjärran.

Fältflygskolan liksom övriga skolor vid Hägernäs har till övervägande del civil lärarpersonal. Chef för fältflygskolan är kapten Gunnar Jacobsson, som anser att man måste ta till en god portion »psykologisk krigföring» för att få ut det mesta möjliga av en sådan kurs som det här är fråga. Här gäller det att plugga in en massa allmänbildning i grabbar som ingenting högre önskar än att få sätta sig i ett flygplan och helst ge sig iväg så långt bort från bokplugg som möjligt. Man får vara mycket försiktig så att man inte mitt i allt det nödvändiga pluggandet tar bort flygintresset, som dock är det viktigaste på detta stadium.

Den fjärde skolan vid F 2 som vi talade om i ett tidigare sammanhang utgörs av den centrala utbildning av värnpliktiga till väderbiträden som numera sker. Förut fick flottiljerna själva utbilda biträden till meteorologerna men numera sker som sagt även denna utbildning centralt vid F 2. Där utbildar nu FV-meteorologen Stig Schenck 20 man åt gången, och när de lämnar Hägernäs kan de utan vidare användas på flottiljerna att rita kartor, läsa obsar etc.

Besöker man F 2 kommer man alltså till en stor utbildningsanstalt, där det civila inslaget bland personalen är påfallande stort. Bäst framgår det kanske av det faktum att det på F 2 inte finns mer än summa summarum 9 officerare, vilket inte är mycket vid en militär anläggning av detta format.

Yngve Norrvi.

flyg för
mindre än
23 öre per km.

Från
Stockholm

ordinarie
enkelpris

Till
Göteborg
Sundsvall/Härnösand
Luleå
Malmö
Visby

84:— Kr.
76:— ”
125:— ”
98:— ”
61:— ”

på SAS inrikeslinjer

En flygkilometer inom landet kostar i genomsnitt bara 21,3 öre. Så billigt är det alltså att flyga. Och ännu billigare blir det tack vare rabatterna. Barn under 6 år får 90 % rabatt och barn mellan 6—12 50 %, liksom skolgungdomar på resa mellan hem och skola. Och SJ—SAS:s rabattkort som kostar 450:— kr ger 25 % rabatt på SAS inrikeslinjer (utom Gotlandslinjerna) och 50 % på tåg (i 3:e och 2:a klass).



se mera på pengarna

se -mesta med

SAS