

● Längst tv den nya hangaren och längst th den nya flygverkstaden.



Trots att flygvapnet 1940 omfattade en central flygskola och nio flygflottiljer fanns inte något flygvapenförband förlagt norr om Östersund. Detta betydde att halva Sverige låg öppet...

Med förkrigsårens spökflygningar i färskt minne och genom det allt påtagligare krigshotet i norr uttalades från civilt håll i Norrland allt starkare kravet på förläggning av en flygflottilj till övre Norrland. Inför den planerade utökningen av flygvapnets organisation framhölls även från försvarsstaben angelägenheten av förläggning av flyg till norra Sverige.

Flygvapnets ledning framförde dock betänkligheter mht bedömda svårigheter med rekrytering, avlägsen placering av personal, ökade underhållskostnader, tidskrävande resor m m och föreslog att i likhet med tidigare begränsa förläggningen av flygförband till Norrland till kortare tidsperioder för övning och utbildning. — De norrländska malmfälten m m hade ju markstyrkorna att förlita sig till...

Men till slut resulterade kraven i en kompromiss som beslutades av 1941 års värriksdag. Den innebar:

- en permanent flygbasorganisation skulle uppsättas med förläggning till Kallax;
- uppgifterna skulle vara att betjäna till Kallaxbasen för övningar tillfälligt förlagda flygande förband
- vid försvarsberedskap och krig uppsätta och tillhandahålla basförband vid krigsflygfält i övre Norrland och betjäna till dessa fält förlagda flygförband.



Organisationen skulle heta Norrbottens Flygbaskår, "F21", och uppsättningen skulle påbörjas 1 juli 1941, vilket också skedde. — Med 1942 års försvarsbeslut tillkom bildandet av Övre Norrlands flygbasområde, varigenom F21 även fick uppgiften att svara för tillsyn och underhåll av flygfälten i övre Norrland.

En av pionjärerna inom svenskt flyg, överste **GÖSTA** von **PORAT** (som blev varit chef för 4:e flygkåren, F4 under dess uppbyggnad och som avgått med pension hösten 1941) ombads av nyutnämnde chefen för flygvapnet general **Bengt Nordenskiöld** att återinträda i tjänst som överste på stat och som chef för Norrbottens Flygbaskår. von Porat

accepterade och anlände till Luleå i juli 1942 och kvarstod som chef vid F21 fram till sin slutliga pensionering 1946. (Jfr fig 1, sid 5.)

● ● Till följd av den uppgiftsbegränsning som flygbaskåren fick från början kom flygplantilldelningen att bara omfatta ett fåtal lätta skolflygplan — främst avsedda för allmän flygträning för till F21 stationerad flygande personal.

En flygambulans tillfördes i tidigt skede och kom att fylla en mycket angelägen och omfattande transportuppgift inom ett område som omfattade mer än 1/3 av landets yta och som innesluter huvuddelen av fjäll- och ödemarksområdena. Ambulansen var under lång tid stationerad i Boden och mer än 2.000 sjuktransportuppdrag



NORRBOTTENS FLYGFLOTTILJ:

☆ *En flygflottilj i annan miljö ... och i stark utveckling. Ett flygförband som långsamt men säkert vuxit till en av flygvapnets största flottiljorganisationer.* ☆

21

utfördes innan verksamheten upphörde. I och med att den civila flygverksamheten utökades kunde sjuktransporterna med flyg överföras på civila myndigheter. Så småningom erhöll F21 några exemplar av för transport ombyggda B 3:or, vilka under åren 1948—58 bildade flygvapnets transportflotta. Dessa byttes senare ut mot TP 81 (Grumman "Goose") och TP 46 (DH "Dove") och därefter TP 83 (Percival "Pembroke"). (Jfr fig 2.)

Våren 1949 erhöll F21 sin första flygdivision. Flygplanen utgjordes av svenskbyggda SAAB S 18 A och de i andra världskriget välbeprövade amerikanska Mus-

tangplanen (med beteckning S 26) — utrustade med kameror för flygspaning.

F21:s första flygande förband blev således en flygspaningsdivision — ett öga mot presumtiva fiender i norr. 1953 ersattes S 26:an för ett år framåt med brittiskbyggda "Vampire" S 28. Men redan 1954 erhöll divisionen S 29 "Tunnan", som blev trotjänare fram till 1966 — och därför också förärats en plats som vägvisare vid infarten till F21. Värdig efterträdare blev 1965 det toppmoderna spaningsflygplanet S 35 E "Draken". Dagens snabbe spejare och "registrator".

Tillkomsten av en flygande division vid F21 innebar ett första steg mot en flottiljorganisation. Men ännu haltade en jämförelse med normalflottiljens tre divisioner betänkligt och övre Norr-

Fig 1.



● Kårchefen överste Gösta von Poral tillsammans med norsk-amerikanske översten Bernt Balchen — då chef för det 1945 baserade Dakotaförbandet, typ DC-3, på F21.

● Nedan en TP 4 Beechcraft, som under många år utgjorde flygambulans vid F21.



Fig 2.

► lands luftförsvaret måste helt baseras på tillförsel av jaktförband från söder.

Flygbaskårens uppgift var från början att hålla basförband vid Kallax och krigsflygfälten i övre Norrland och att under kortare tider betjäna flygförband som förlades till dessa fält. — Det första basförbandet organiserades den 15 januari 1942. Under främst 40-talet betjänades flygförband förlagda korta tider till Kallax, Nordmaling, Boden, Kalix, Malmberget och Kiruna.

Erfarenheterna härav visade att det var angeläget att bibehålla denna verksamhet för att pröva flygmaterielens funktion. Men naturligtvis även för att bereda flygande förband utbildning under mera utpräglade vinterförhållanden än i Syd- och Mellansverige och för att den flygande personalen skulle lära känna områdets geografi och kunna navigera över vinterlandskap.

Denna tjänande verksamhet skulle komma att förbli ett bestående särdrag i F21:s verksamhet. Sedan dess håller F21 ständigt — och som enda flottilj i flygvapnet — en basbataljon organiserad för betjäning av gästande förband under större delen av året. Bataljonen är förlagd främst vid Hedenbasen men även vid andra krigsflygbaser i övre Norrland. Verksamheten tar sikte på att så långt möjligt efterlikna fältmässiga förhållanden i en övningsmiljö som är ytterst angelägen för förband, som från ett krigsinledningskedje måste kunna utveckla en optimal insats.

Flygteknikens snabba utveckling kom snart att medföra helt andra krav på flygbaserna. Under 50- och 60-talet ersattes de gamla krigsflygfälten med ett flertal moderna flygbaser, vilket i hög grad ökade kraven på F21 beträffande förvaltning och underhåll, utbildning och organisation av basförband — både för freds- och krigsförhållanden. Tillkomsten av egna flygförband vid F21 fordrade även utökning med baskompanier vid Kallax för betjäning av F21:s egna flygheter. Härigenom har även utbildningen av antalet värnpliktiga vuxit och uppgår numera årligen till ca 650 man.

Under kriget hade vår luftbevakning utförts med **syn- och höriakttagelser** från bevakningstorn utbyggda inom gräns-, kust- och inlandsområdena och i mindre mån även inom fjäll- och ödemarksområdena.

● ● Radar fanns ännu inte i nämnvärd utsträckning och stridsledningmöjligheterna var i det närmaste obefintliga. Genom 1948 års försvarsbeslut påbörjades överföringen av den optiska luftbevakningen från armén till flygvapnet. Detta skulle för F21 komma att innebära ansvar för luftbevaknings- och stridsledningsverksamhet i övre Norrland, ett område som omfattar mer än 40 proc av landets yta.

Utbyggnaden av strilorganisationen har fortlöpande pågått under hela 50- och 60-talen med anpassning till av flygplan- och vapenutveckling ställda krav. Detta medger ständig övervakning av luftrummet och stridsledning med modern datateknik. Härigenom anses grundvillkoret för avvisning vid gränskränkningar, och försvar mot överraskande anfall, ha fyllts.

F 21

hade från början att arbeta med mycket begränsade resurser i förhållande till uppgifterna. Personal- och materielbehov syns ha tillgodosetts med den förtursrätt som flottiljnumret angav och F21 hade svårigheter att vinna förståelse för sina speciella problem.

År 1957 inträdde en viktig förändring i och med att 4:e flygeskaderstaben förlades till Luleå. Staben fick sina tjänstelokaler inom F21:s flottiljområde, varigenom F21 för första gången kom att stå i den direkta blickpunkten för en högre stab — i sanning ett kontrasterande förhållande jämfört med tidigare då närmaste högre stab låg ca 100 mil söderut. F21:s problem blev härigenom väsentligt mer uppmärksammade och E4:s stab torde i mycket hög grad ha bidragit till F21:s fortsatta utveckling och ökat förståelsen för och beaktande av särförhållandena i Norrland.

● ● I takt med flyg-, bas- och strilorganisationens utbyggnad har verkstadstjänsten utbyggts för att kunna motsvara de krav på tillsyn, underhåll och förrådshållning av flygmateriel som organisationstillväxten krävde. F21 blev med ens enda flottiljen i landets största luftförsvarssektor, varför förråds- och underhållstjänsten tvangs bli av mycket stor omfattning.

Vid flottiljens flygverkstad utförs arbeten på flera olika typer av flygplan och helikoptrar — bla även på arméns helikoptrar vid helikopterskolan i Boden. Televerkstaden arbetar till 80 — 90 proc utanför flottiljen med tillsyn och underhåll på teleutrustningar vid G-platser, stridsledningsanläggningar, flygbaser och sambands-



● Spanings-Tunnan, S 29.



anläggningar inom ett område som sträcker sig ned till mellersta Norrland. Härvid utnyttjas i stor utsträckning helikoptrar. Men huvuddelen av transporterna måste fortfarande ske med motorfordon. (Jfr fig 2, sid 8.)

F21 mobiliserar 2—3 gånger så många enheter som en normalflottilj, vilket medför förrådshållning av flygmateriel och intendenturmateriel i mycket stor omfattning. Materielen är av beredskapsskäl spridd till anläggningar över hela sektorn, vilket i hög grad påverkar resebehovet. Genom det exceptionella behovet av fordon för Televerkstad 4:s och F21:s mobenheter omfattar fordonsparken ca 300 fordon.

● Spanings-Draken, S 35 E.



Intill 60-talets början hade F21:s organisation vuxit till ett av flygvapnets största fredsförband — utom betr. antal flygförband. Men hösten 1961 fick F21 sin andra flygande division. Det blev en allväderjaktdivision utrustad med flygplan J 32 B "Lansen". J 32 B ersattes 1969 med vårt modernaste jaktflygplan J 35 "Draken", vilket även innebar en för F21 angelägen standardisering till en huvudflygplantyp.

Vad man i övre Norrland länge nog starkt önskat — nämligen att få en egen flygflottilj — kom alltså att förverkligas först genom tillkomsten av ovan nämnda jaktdivision. F21 kunde så upphöjas till rang och värdighet av flygflottilj, vilket skedde 1 juli 1963. Övre Norrland fick därmed en division luftförsvarsjakt omedelbart tillgänglig för avvisning vid gränskränkningar och till försvar vid överraskande anfall. Det är först från denna tidpunkt som luftförsvarssystemets olika komponenter fått en sådan utbyggnad, att Sverige effektivt kan förväntas hävda sitt luftrum även i övre Norrland. Utökningen av F21:s organisation och verksamhet till flottiljstorlek kan med rätta sägas ha gått långsamt, men har dock hela tiden gått i expansionens tecken. Även idag då flygvapnet får vidkännas indragning av flera förband, fortsätter F21 att expandera.

Ytterligare en flygdivision och ett baskompani skall tillkomma under 1972. Flygplantypen blir då SK 60, ett flygplan som skall utnyttjas som lätt attackplan. Därmed kommer F21 att omfatta alla de tre flygslagen jakt, attack och spaning — något av övre Norrlands eget "FLYGVAPEN".

● ● Närmaste grannflottilj finns ca 45 mil SV-ut. Bara en luftled skär

igenom området. Geografiskt är området omväxlande och vackert. I öster Bottenviken med en vidsträckt och vacker skärgård. I norr gränsdalgången "Tornedalen" som skiftar från vänligt leende jordbruksbygd i SO till tundralandskapets vida, öppna, öde och karga karaktär i NV. I väster den storslagna fjällvärlden, ett myr- och skogstäckt inland genomskuret av gröna älvdalar som mynnar ut mot en leende kust. Mot dessa sommarvyer kontrasterar en vinter med allt i vitt — men med härligt ren luft och oräkneliga vintersportmöjligheter.

Årstidsväxlingarna är abrupt markanta — korta höstar och vårar och med måttlöshetens rikedom av ljus eller mörker under sommar och vinter. Under mörkaste midvinter rullar solen strax ovan horisonten och dagsljuset varar i ca tre timmar, medan midsommartiden så när bjuder midnattssol även vid Luleå horisont. Den som inte nöjer sig med detta har att åka 11 mil för att nå Polcirkeln.

● ● F21 ligger i en landsända med ett markant minskande befolkningsunderlag. I dag har Norrbottens län en folkmängd på ca 280.000, vilket motsvarar en mindre del av Stockholms sovstäder. Men ändå är det en siffra som inte ser ut att kunna bibehållas. Lokalrekrytering av värnpliktiga är därför inte möjligt till mer än ca 50 proc. Omkring 40 proc av F21:s vpl kommer numera från Mellansverige. Många måste därför nödtvunget göra sitt värnpliktår vid F21 och får lov att närmare erfara Norrland. Vi tror att det ger upplevelser, kunskaper och förståelse för bibehållande av ett Norrland med bestående samhällsbyggnad och värden, värda att försvara. ■

Bertil Almquist

F21 är en jakt- och spaningsflottilj. Personalstyrkan uppgår med alla detacherade enheter inräknade till ca 1.500 man uppdelade på kategorier enligt följande:

Off och vederlikar	60
Uoff —,—	75
Ubef —,—	190
Arbetare och civila tjänstemän	535
Värnpliktiga	625

Verksamheten i fred präglas av den omfattande utbildningsverksamheten, mob- och krigsplanläggningen och genomförandet av repetitionsövningar för ett mycket stort antal förband. — — — Förutsättningarna från miljösynpunkt är rätt annorlunda här i norr. F21 disponerar tex ett luftrum vars storlek andra flottiljer bara kan drömma om. Skönt att arbeta i — men med stort ansvar förknippat. ■

● Skjututbildning vid 4:e komp.





Fig 1.

F

☆☆ De flygande förbandens stora rörlighet kräver för ett optimalt utnyttjande att resurser disponeras för att snarast efter mobilisering kunna ta emot förstärkning med flygförband från andra militärområden. Härigenom skapas möjligheter för snabba tyngdpunktsförskjutningar av flygstridskrafternas insatser. ☆ Lokal uppsättning av basförband är en viktig förutsättning för att tillgodose dessa grundkrav. Ansvarsområdets storlek — milo ÖN — i förening med kraven på betjäningresurser har medfört att F21 ålagts ett mycket stort mobiliseringsansvar. ☆☆☆

Glesbygd och klimatologiska förhållanden gör milo ÖN till ett lämpligt område för övningsverksamhet och utprovning av materiel. Detta innebär särskilda krav dels på utnyttjande av flygbaser, dels på personal och materiel. I gengäld får flottiljen många nyttiga erfarenheter samtidigt som de gästande får insyn i vår verksamhet och de särpräglade förhållandena.

Bastjänstorganisationen är omfattande. Övningsbasbataljonen reduceras under en kortare tid av året till en bastropp. Resterande personal kommer då att förstärka (... som alltid) kompanierna på Kallax.

I motsats till de flesta övriga flygvapenförbanden är personalläget i stort sett gott. Men 1971 års omplaceringar samt kommande behov för det tillkommande SK 60-kompaniet inger oro för en eventuell nedgång...?!

övertogs från andra flottiljer samtidigt som omfattande modifieringar infördes. Av naturliga skäl fanns också i flera fall ett stort tillsynsbehov. Detta i förening med ett besvärligt motorläge 1970 försvårade avsevärt flygtidsproduktionen. En hård satsning på prioriterad flygtidsproduktion i förening med olika rationaliseringsåtgärder har gett ett förbättrat läge. Framtiden ser ljus ut men kräver även fortsättningsvis hög prioritet för flygtidsproduktionen. Bland de åtgärder som vid-

tagits kan nämnas en "line" (enl löpande-bands-principen) för modifieringar och en uppdelning av tillsyner, så att efterservice utförs av kompanierna. En försvårande omständighet är att de två divisionerna är av skilda flygslag, vilket ger två flygplanversioner med i vissa fall stora skiljaktigheter.

Mobansvaret är stort. Punktsatser från CFV:s sida i form av tillfälliga personalförstärkningar har inte alltid medfört avsett resultat, då kraven på organisations- och lokalkännedom är förutsättningar för ett resultatbringande arbete. Mobarbetet har nu ytterligare aktualiserats genom nya K- och P-tabeller. Det arbetas hårt på att komma i fatt på alla punkter, men kraven från andra verksamheter gör att planen måste läggas ut över en lång tidsperiod.

Det som gör största ingreppet i verksamheten är som på andra förband krigsförbandsövningar. KFÖ är särskilt hårt belastande.

De berättigade kraven på effektiva och väl planlagda övningar innebär ett omfattande planläggningsarbete. KFÖ-

Fig 2.



◆◆ Ombeväpning från flygplan 32 till flygplan 35 har (som tidigare nämnts) nyligen genomförts. Flygplan



Fig 3.

verksamheten kommer därför under lång tid att binda stora delar av resurserna, vilket ger minskad kraft åt övrig verksamhet. Krigsförbandsövningarna ger dock många positiva effekter, som verifierar repetitionsövningssystemets värde.

♦ ♦ Antalet värnpliktiga vid F21 är stort och kräver en stor utbildningsorganisation. Ombyggnad av kaserner och bristen på skjutområde samt en del andra anordningar försvårar, vilket dock till viss del uppvägs av en god tillgång på instruktörer. Betydande problem orsakas av att en stor del av de värnpliktiga kommer från Mellansverige.

De stora avstånden till hemorterna medför en ökad psykisk belastning för de värnpliktiga.

Ett stort antal ansökningar om förflyttningar inkommer — varav ett flertal måste bifallas, vilket ger stark variation i vpl-tillgången. Som ett glädjande bevis för ökad förståelse för de värnpliktigas trivselproblem kan anföras den nya kasernens utformning med en långt större generositet i utrymmen och sanitära anordningar än tidigare. — (Se även följande artikel (sid 10), som helt ägnas personalvårdande insatser för de värnpliktiga.)

Flygande förbandens rörlighet kräver ... inte bara BRA bastjänst

En del av dessa problem uppstår även för befälet... Övre Norrlands särart såväl vintersom sommartid har mycket nytt att erbjuda. För de allra flesta blir tiden här uppe givande och oförglömlig. För många är dock rötterna kvar i andra delar av Sverige. Kravet på byten av befattningar — liksom principen om begränsad tid för tjänstgöring vid F21

— medför ofta återkommande personalbyten, vilket trots uppenbara fördelar på sikt belastar förbandet. Utbildningsbehovet ökar och kontinuiteten blir försämrad. Avstånden är stora, resor tar lång tid och medför att personal oftare än normalt är borta samtidigt, vilket medför ökat arbete för alla och verkar slitande. Miljön kräver speciell inriktning av utbildningen och ger såväl positiva som negativa bieffekter.

Vi ser nu framför oss en tid med ökad KFÖ-verksamhet, uppsättning av ett SK 60-kompani, utökat krigsorganisationsansvar mht SK 60 och tillkommande krigsbaser. Omfattande byggnadsåtgärder både i fråga om nybyggnad och renovering pågår. Dessa åtgärder medför ökat arbete av stimulerande art, då det innebär förbättrade arbetsförhållanden. Planläggningsarbete pågår med liv och lust och personalens positiva inställning och arbetsglädje ger goda resultat och förhoppning om en positiv utveckling. ■

Sten Norrmo



★ ★ *Som en följd av utflytningen från Norrland och därmed sammanhängande minskning i befolkningsunderlaget, får F21 en stor del värnpliktiga från Mälardalen. Detta medför påtagliga fritidsproblem särskilt under de helger de värnpliktiga inte får fri hemresa* ★ ★ ★

de Övertorneå och den omkringliggande bygden. En utflykt gjordes till Armasjärvi, bl a känt för en tragisk färjolycka under andra världskriget. Man fick tillfälle att tala med ortsbefolkningen och några kunde berätta om händelserna kring olyckan i Armasjärvi. — Lördagskvällen gav tillfälle till dans och kontakt med Tornedals ungdom — dels i Övertorneå och dels på den finska sidan, där man på berget Aavasaksa anlagt dansbana och servering. (Töser har ju i alla tider ägt den förunderliga förmågan att tjusa och bedåra oss män. En trivsel- och personalvårdande faktor värd guld... påstod flera vpl.) — Under resan passerades Polcirkeln och polcirkelcertifikat delades ut.

Nästa resa gick till Gällivare. Inkvartering skedde i en fritidsanläggning. LKAB visade delar av sina anläggningar. Bl a besöktes gruvan och man gavs tillfälle att studera miljön och följa det "gruvliga" arbetet under jord. Därefter följde det för en Gällivare-

Fördomsfri personalvård slår väl ut

besökare obligatoriska besöket på det riksbekanta Dundret. Man tog chansen till teknikträning i slalom och man avnjöt den storslagna utsikten till en kopp kaffe. Förlustelserna under lördagskvällen inskränkte sig till dans i Folkets hus, där det manliga inslaget (tyvärr) torde ha varit oväntat högt för en högvinterkväll.

I februari blev givetvis Jokkmokks marknad resmålet. Inkvartering ordnades i en skola och båda dagarna ägnades helt åt marknaden. De fotointresserade hade många högtidsstunder genom de exotiska inslagen av bl a samer i färggranna dräkter, travtävlingar med renar m m. Souvenirer av sameslövare fann också huggade köpare.

Marknaden bjuder på riktig renraid och samer i sina färgglada dräkter möter upp från hela renskötselområdet i norr. Affärs- och nöjesliv

blomstrar. Marknaden är stor vinterfest i Jokkmokk. Nästan hela samhället är engagerat i detta unika vinterevenemang.

Arvidsjaur var resmålet för mars månads skidresa. Inkvartering skedde i Laponias annex. Arvidsjaur har på Vittjäkksfjället en fin teknikbacke (med lift) som även passar nybörjare. Tillfälle gavs till besök i den gamla stugbebyggelsen i Arvidsjaur och på lördagskvällen deltog alla glatt i den maskerad som anordnats på Laponia. Mera teknikåkning vidtog på söndagsförmiddagen och den avslutande flera kilometer långa utförlöpan ned till samhället satt bra. De flesta stod likväl...

◆ ◆ I april gick resan till Hemavan med inkvartering i Björnbergsgården "Klippen". Avresa från F21 skedde en torsdagsmorgon. Efter ca tio timmars bussresa anlände deltagarna lite trötta och mycket hungriga till "Klippen". Inkvartering och middag och sedan "gardinen ned". — Fredagen bjöd på fint väder med slösande vårsol och två skidutflykter till närbelägna fjäll hann man med. Solen gassade och efter någon timme var samtliga deltagare mer eller mindre kräftfärgade i ansiktet. Skidturerna satt ordentligt i benen under kvällen — men blev naturligtvis inte till hinder för kvällsdansen på Björnbergsgården. "Toneline" från Hemavan stod för musiken och alltefter som kvällen gick och traktens flickor anlände uppstod en angenäm "trängsel", som av deltagarna gavs eftermälet: en lyckad kväll. — Under lördagsförmiddagen hade ordnats med skidskyttetävling. Vädrer var fortfarande toppen och tävlingen genomfördes i panghumör. Efter lunchen följde teknikåkning och bestigning av närbelägna fjäll. Många av traktens ungdomar kom till Björnbergsgården tack vare den lyckade fredagskvällen.

På avresedagen hann man med ytterligare några timmars skidutflykt till Valletjäcko, vilket ytterligare bättrade på solbrännan. Återfärden skedde via Storuman—Sorsele—Arvidsjaur, med middagsrast i Arvidsjaur. "Hemstaden" Luleå intogs vid 23-tiden efter en särskilt lyckad weekendövning och en något skrytsam solbränna.

Programmet framdeles kommer i stort att omfatta samma resmål — plus tex fiskeresor till Vidsele, badresor till "Norrlands Riviera" i Piteå samt endagsutflykter till Haparanda för nyinyrckta. — — — Erfarenheterna från dessa utflyktsresor har varit glädjande positiva. De värnpliktiga har uttryckt stor belåtenhet med dessa extra helg-sysselsättningar. Deltagarantalet visar att utflyktsresorna har "gått hem". ■

Ake Gelfgren

F

ör att göra fritiden under dessa helger intressantare har F21 för några år sedan startat försök med utflyktsresor. De första av dessa resor hade karaktären av kombinerade övnings- och utflyktsresor. Man besökte Abisko och vandrade Kungsleden under höstsäsongen och åkte skidor i Hemavanfjällen under vårsäsongen. Erfarenheterna från dessa resor var positiva. Under verksamhetsåret 1970/71 utökades resoprogrammet till att omfatta tolv fria utflyktsresor för vpl. I första hand är syftet att ge meningsfull sysselsättning under helger utan fri hemresa och i andra hand att visa attraktiva delar av övre Norrland. Resorna är öppna för alla vpl, men mestadels har det varit "sör-länningar" som deltagit. Vanligen omfattar utflyktsresorna två dagar och är helt gratis för deltagarna.

Den första utflyktsresan under 1970/71 gick till Övertorneå i november. Ett trettio-tal vpl anmälde sig, varav merparten kom från mellansverige. Efter lunch i Haparanda inkvarterades deltagarna på hotell i Övertorneå. Rektorn för Nordkalottskolan presentera-

● Övertorneå — Polcirkeln.



☆☆ En sedan länge fastslagen maxim för Sveriges krigsmakt är att ingen del av landet skall uppges utan segt försvar. Detta medförde tidigt krav på flygstridskrafter i övre Norrland. Av historiken framgår att dessa krav möttes med tillkomsten av en flygbaskår. Härmed gavs möjlighet att öva flygförband i nordligaste Sverige. ☆ När sedan F21 erhöll flygande förband togs basbetjäningskapaciteten i anspråk av dessa och möjligheterna att tillfälligt basera och öva främmande förband i övre Norrland upphörde. Flygförbandens stora rörlighet krävde dock möjlighet till fortsatt utbildning och övning i de skilda miljöförhållanden som kan råda i Norrland, varför behoven av tillfällig basering i milo ÖN kvarstod. ☆☆☆

Detta i förening med F21:s stora mobansvar födde tidigt tanken på ett speciellt basförband för vinterbasering m m inom milo ÖN. En övningsbasbataljon ("öbasbat") skapades och **Gunnarn** valdes som huvudbas för verksamheten, som koncentrerades till vinterhalvåret. "Öbasbat" avsågs som förstärkning för F21:s övriga bas-tjänstverksamhet för resten av året.

I början av 60-talet utökades "öbasbat:s" organisation för att medge utbildning och övning, som så långt möjligt skulle motsvara krigssituationens fältmässiga förhållanden. **Heden** valdes till huvudbas för verksamheten, som utsträcktes över större delen av året för att bättre kunna tillgodose de ökade önskemålen om baseringsmöjligheter i Norrland. Ytterligare tillkomna krav på baseringsmöjligheter har medfört att "öbasbat" under kortare tider även ambulerar mellan **Gunnarn**, **Vidsele** och andra baser. Detta har medfört ökade uppgifter men även stimulans för personalen genom omväxling i miljö och ökad erfarenhet av de olika baserna.

Bataljonen ger den allmänna service som fordras för alla de flygförband som bedriver övningar vid dessa baser. Den speciella servicen ges av basförband ur gästande flottilj.

Ö vningarna bedrivs under mera fältmässiga yttre

Satellit-flottiljen HEDEN

förhållanden än "hemma på plattan". Öbasbat:s organisation har dock minskats under senare år för att hålla kostnaderna nere, vilket medfört minskade möjligheter till fullt fältmässiga övningar. Materiel och personal övas under norrlandsförhållanden — dvs i en för allt och alla mera krävande miljö av tex kyla, snö, mörker, tjäl-skadade vägar och isolering hemifrån. Men det innebär även tillfällen till fiske- och fjällturer och att allmänt kunna bekanta sig med övre Norrland.

Heden är även den nordligaste anhalten för "Rajden" — vanligen det samiska begreppet för samernas årstidsflyttningar med renhjorden. Begreppet täcker emellertid här sydförbandens dagliga övningar i Norrland. Flygförband startar från sin hemmaflottilj, anfäller skjutmål vid Junkön eller Nausta, landar på Heden för tankning, laddning samt mat och måhända några minuters "relaxing" i vårsolen. Sedan bär det åter hem till det egna förbandet.

◆◆ Heden har även blivit ett centrum för prov av olika verksamheter och materiel. Som exempel kan nämnas köldprov och maskeringsprov. Denna verksamhet är särskilt stimulerande eftersom den ger möjlighet till glimtar in i framtiden.

Tjänstgöring vid "öbasbat" tycks för de flesta vara stimulerande och eftertraktad genom den omväxling som en mera fältmässigt upplagd verksamhet erbjuder och genom täta byten av baser och förband. Bataljonen utgör en utmärkt skola för personal med placering inom bas-tjänstområdet, såväl i krigs- som fredsorganisationen. ■

● En F16-grupp "relaxar" i Rajdengungan.



Projektet SK 60

★★ Vid framtagningen av flygvapnets nya skolflygplan, SK 60, framstod tidigt de alternativa användningsområdena. Härvid avsågs främst flygplan SK 60:s utnyttjande som lätt attack och för vissa spaningsuppgifter. En genomgripande utredning har slutförts, där såväl freds- som krigsorganisation klarlagts. Bl a har lokaliseringsskäl medfört att beslut fattats att förlägga en övningsdivision till F21. ★★★



● Den nya hangaren.

F

Beslut fattades 1970 med sikte på uppsättning av fredsdivisionen hösten 1972. Varken hangar- eller kasernutrymme m m vid F21 var dimensionerade för att kunna ta emot det nya förbandet. Projekttering och det statliga byggnadsförfarandet m m gav inte den tänkta tidsplanen någon chans. Endera måste sättas ur spel. I detta fall fick byråkratin ge vika och beslut fattades om att en 37-hangar i likhet med den som byggdes på F4 även skulle byggas på F21. — Arbetet startade strax före jul 1970 och nu är hangaren under tak — även väggar, golv och värme finns. En ovanligt mild vinter 1970—71 har underlättat byggenskapen och inflyttning bör kunna ske enl plan.

Lämpligt utformad kasern fanns inte att erbjuda från Fortifikationsförvaltningen utan en ny typ ritades. Den fastställda ritningen innebär ett nytänkande, som kan komma att bilda mönster för framtiden. Kasernen rymmer 144 värnpliktiga och har dessutom särskilda utrymmen för befäl. De värnpliktiga bor 12 och 12 i "lägenheter" bestående av två sovrum och ett dagrum samt särskilda sanitets- och förvaringsutrymmen. Tidsfaktorerna har dock medfört att placeringen kanske inte blivit den absolut bästa. Läger-

och administrationsområdena har genom den nya kasernen blivit mycket koncentrerade. Kasernbygget har påbörjats under hösten och beräknas vara färdigt ungefär samtidigt med hangaren.

◆◆ Tillkomsten av SK 60:s krigsdivisioner medför krav på olika basförband. Ansvaret för en stor del av dessa förband torde komma att åläggas F21. Konsekvenserna av detta har beklagats av SK 60-utredningen. Innan man sett de nödvändiga förstärkningarna i vår fredsorganisation, hyser vi på F21 berättigad oro över otillräckliga resurser för planläggning och mobföberedelser.

Genomgång av personalläget har visat att behovet av all markpersonal — officerare undantagna — torde kunna tillgodoses genom F21:s försorg. Detta sker genom omfördelning av nuvarande personal och genom nyrekrytering av hjälptekniker. På detta sätt bör också statsmakternas lokaliseringspolitik bäst gynnas. Naturligtvis kommer ett stort utbildningsbehov att bli följden. Genom att sprida ut rekryteringen över ett par år kan dock även dessa problem lösas.

Tillkomsten av SK 60-förbandet har medfört en febril verksamhet vid F21, en verksamhet med många positiva inslag. Fram till sommaren 1971 dominerades byggnadsverksamheten genom byggnadsställningar — många, långa och djupa ledningsgravar, sönderskurva vägar, hårdgjorda plattor och enorma sandhögar. Huvuddelen av dessa grovarbeten är nu färdiga och flottiljområdet kan återges ett färdigplanerat utseende.

◆◆ Under kommande år (1972) skall så utbildning och uppsättning av flyg- och basförbandet påbörjas. Då får vi glädjen av att engagera oss med den inspirerande verksamhet som tillkomsten av nya förband alltid medför. ■

☆☆ Prov av flygmateriel under vinterförhållanden har bedrivits sedan många år tillbaka och erfarenheterna har visat att det är angeläget att så sker innan materielen går ut till förbanden. Det har varit naturligt att F21:s nordliga läge utnyttjats för denna verksamhet. Tidigare förlade Försökscentralen (FC) och SAAB vinterflygproven till Kallax. Dessa har nu i stor utsträckning flyttats över till Vidsel. ☆ Det är dock inte bara flygplan som vinterprovas utan även annan materiel och behovet av provverksamhet har ökat allt eftersom markmaterielen har blivit mera komplicerad och omfattande. Erfarenheterna är många av de problem som uppstår då fordon, varmluftsaggregat, beredskapsaggregat m m skall sättas igång i kylan. Enbart utprovning i klimatkammare syns inte ha givit tillfredsställande resultat. ☆☆☆

VINTER PROV

21

Provverksamheten började för ca 15 år sedan med att FF:UHD, numera FMV-F:UHD, började lägga ut smärre provuppdrag på F21. Omfattningen av dessa prov har stadigt ökat och numera organiseras en provgrupp för att utföra uppdragen. Provggruppen arbetar på uppdrag av FMV-F, men sorterar under F21, avd 6. Från början tillfördes F21 en tjänst som basmaterielingenjör, vars uppgift bla var att genomföra denna utprovning med hjälp av F21:s övriga personal. Att lösgöra F21:s ordinarie personal för detta har emellertid varit svårt. Genom tillfälliga kommanderingar av till en början flygtekniker och sedan även yngre flygingenjörer har man vinter för vinter klarat problemen med en provisorisk organisation.

Gruppen fick en fastare organisation 1970 genom att särskild personal fick anställas. För närvarande består gruppen av en basmaterielingenjör, en provledare (lån från FFV/CVAÖ), två civila tekniker samt korttidsanställd personal, vars antal beror på antalet provobjekt.

◆◆ Bland provobjekten har under senare år snöröjnings- och fältarbetsmateriel dominerat. Men avsikten är att provgruppen skall kunna svara för utprovning av all sorts basmateriel. Den gångna vinterns provuppdrag utgjordes av inte mindre än ca 20 olika objekt.

Flera typer av snöslungor har provats, mestadels av utländskt fabrikat

● Rolba 260 — den nya snöslungan, där föraren sitter framför snöstrålen.



● Modifierad J 32 B — blåsaggregat för röjning till "black top".

och tänkbara som ersättare för den äldre generationen slungor. En avisningsanläggning för i första hand sopblåsmaskiner avses efter genomförda prov att anskaffas till samtliga flottiller — förhoppningsvis redan denna vinter.

Den märkliga kombination av J 32 B och snöröjningsmaskin (som tidigare figurerat i FV-NYTT) har genom fortsatta prov kunnat vidareutvecklas, men är ännu inte helt färdigutprovad för att tas i tjänst i full skala.

Beredskapsaggregatets startsvårigheter har genom omfattande prov visat sig i första hand bero på bristande kännedom om handhavandet, men även på att materielen är känslig och svårjusterad.

◆◆ Visst ligger F21 tillräckligt långt norr ut för att kunna erbjuda bistert vinterklimat, men för att få så lång vintersäsong som möjligt har verksamheten förlagts till Kalixfors vid Kiruna. Vintersäsongen förlängs härigenom med ca två månader och man kan arbeta ostörd av flygtrafik och annan verksamhet. På Kalixfors disponeras den gamla stationsbyggnaden, ett ladvärn och flygfältsområdet. Byggnaderna uppfyller (även om de är i dåligt skick) i stort det behov av utrymme, som behövs för verksamheten. Närheten till Kiruna med flera kvalificerade verkstäder och ett militärt förband bidrar till att göra platsen lämplig. ■

Bo Norén



● 1/4 av Sveriges yta är F21-spanarens arbetsområde . . .



F

De operativa kraven på förbandet ger föga utrymme för grundutbildning av flygande personal. Därför är den personal som behöver tillföras som regel utbildad och får på F21 endast en skolning till norrländska förhållanden. Betr den lätta attackdivisionen kommer dock viss taktisk skolning och utprovning att ske.

Flygförbandens övningsområde är väl tilltaget och utgör 1/4 av Sveriges yta. Gott om luft finns därför att erbjuda gästande förband utan att någon trängsel uppstår. Framför allt finns här fortfarande goda möjligheter att genomföra taktiskt riktig lågflygning — till fromma för speciellt spanings- och attackförbanden. De stora avstånden är dock till nackdel vid sämre väderförhållanden då oftast närmaste alternativbas (nödvändig reservlandningsplats) ligger 45 mil avlägset — motsvarande sträckan Ängelholm—Västerås. Detta förhållande nödvändiggör ett nära samarbete med förbandets meteorologer och förtröstan till riktigheten i deras prognoser. Meteorologens uppföljningsområde omfattar även nordnorska baser — mht SVENOR-samarbetet. Detta är ett välutvecklat flygsäkerhetssamarbete mellan Sverige och Norge som med åren blivit rutin. Fö-

rare på bägge sidor kölen förbereder nödförfarande genom att landa på varandras baser. I medeltal en rotelandning per månad samt veckovisa återkommande förbindelsekontroller i luften — plus dagliga telefonkontakter för information om förhållanden, som kan påverka flygsäkerhetssamarbetet. ■

En

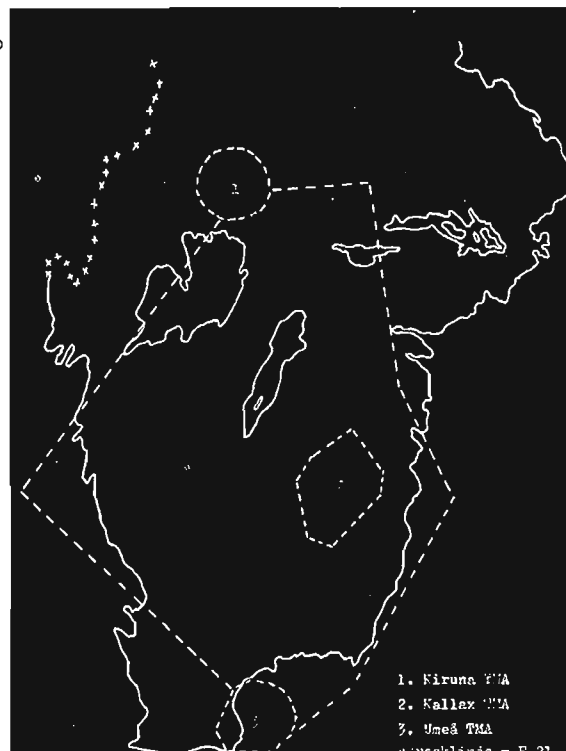
Allom bekant är att avstånden i norr är stora. Visserligen blir det en vana att 30-milaresor mellan olika objekt kan vara normala halvdagsförrättningar. För att i möjligaste mån förkorta avstånden utnyttjas så långt möjligt transportgruppens TP 83, Pemproke — "Silverpilen" kallad. Flygplanet tar ca nio passagerare och tre besättningsmän, men skulle även om det flög både dagar och nätter igenom inte hinna tillgodose alla F21:s transportbehov. Nu begränsas nyttjandegraden av flygtidstilldelningen — till men för många önskvärda tjänsteresor. Det "linjenät" som transportflygningarna har ompänt framgår av fig 2 och vittnar om det motiverade i transportgruppens önskan att få modernare och bättre transportflygplan för övre Norrland.

Flygning över de stora ödemarkerna och Bottenviken kräver hög flygrädd-

Jätteområden utan trängsel

● F21:s övningsområde — som jämförelse utpräglat på karta över Sydsverige.

Fig 1



1. Kiruna TMA
2. Kallax TMA
3. Umeå TMA
övningsområde = F 21



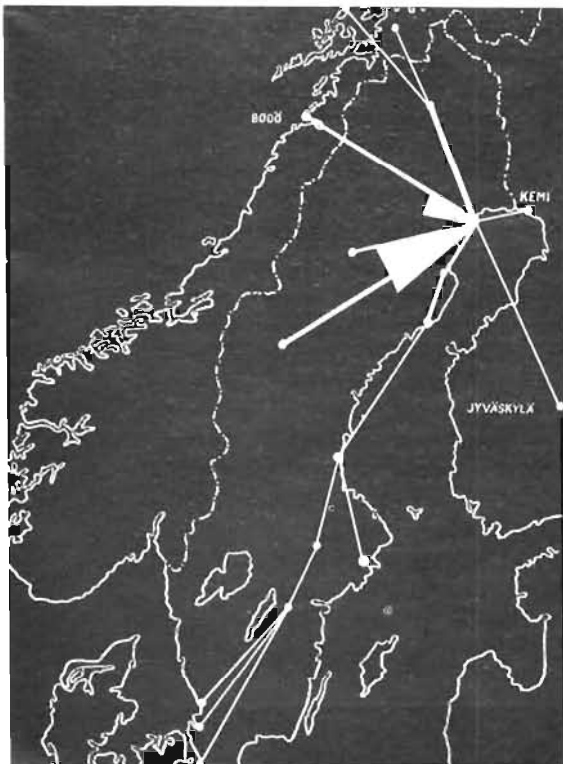
● T v: Från "Silverpilens" cockpit. — T h: Hkp:n som ängel.



21

Helikoptern slav och ängel

● Router från F21 till baser i millo ÖN och NN samt till flottflygplatser och fält i Norge och Finland.



ningstjänst, vilken består av förbandets två flygräddningshelikoptrar.

◆◆ Gruppen uppsattes 1967 och har tom juni 1971 i sin huvuduppgift (flygräddning) ingripit vid 58 fall, varav sju militära haverier. På den civila sidan har gruppen bistått vid otaliga räddningsuppdrag, varav kan nämnas: deltagande i spaning efter två försvunna privatflygplan i Umeå 1967 och Dorotea 1969; deltagande i efterforskning av 27 försvunna småbåtar, bl a en som drev över till Finland med sju personer ombord; 15 ambulanstransporter främst i Norrbottens skärgård och deltagande i efterforskning av saknade fjällbor. Vid ett tillfälle transporterades sju skadade ungdomar till lasarettet i Umeå efter en svår trafikolycka utanför Luleå.

Under flygning medför de militära förarna bl a nödsändare. Efter ett uthopp startas nödsändaren och helikopterbesättningen pejar sig fram och räddar den nödställda. Ingen förare har behövt vänta längre än 45 min på räddning, oavsett om föraren hamnat i havet eller fjäll- och ödemarksterräng. Till detta bidrar det goda samarbete som etablerats mellan helikoptergruppen och rikspolisens i fjällräddningstjänst — med bl a gemensamma övningar.

Sedan februari 1969 har F21 två HKP 3:or, som i första hand är avsedda för underhållstransporter för den regionala televerkstaden, TV 4. Till en början förekom ofta diskussioner om vad som skulle flygas mht lönsamhet, tidsvinst etc. Efter hand som tiden gått och erfarenheter vunnits har man idag nått därhän, att en stor del av uppdragen planeras och beställs lång tid i förväg. Vissa arbeten tom ett år i förväg. Numer finns behov att inplanera mer arbete än vad de två HKP 3:orna flygtidsmässigt kan prestera, trots att det årliga flygtidsuttaget fn är på ca 500 tim.

Som exempel på både tids- och kostnadsvinst kan nämnas trådnätsprovning och länkunderrhåll. Trådnätsprovning genomförs under tiden april—september. Här avses kontroll av telefonförbindelser för luftförsvaret. Genom att kontrollera de svårast tillgängliga luftbevakningsstationerna nedbringas tillsynstiden för ett luftbevakningskompani till hälften. Denna kontroll utförs varje år och är absolut nödvändig. Detta för att kunna hålla trådnätets tillgänglighet på en från beredskapssynpunkt acceptabel nivå i vår nordligaste luftförsvarssektor, där vinterförhållandena ofta får hårt på linjeanläggningarna.

Peo-Wum-Liv

Radiolänkstationerna har i en del fall ett sådant läge att öppethållning av vägar vintertid måste ske med traktor. Detta är både kostsamt och tidsödande under den besvärligaste årstiden (dec—febr). Försök med snöskoter har gjorts, men resulterade i att dyrbara instrument för illa och att en detaljchef tappades bort... (sedermera dock återfunnen och välbehållen). Underhållsansvaret sträcker sig långt utanför den egna sektorn, varför avstånden till många objekt är ojämförligt stora. Här kommer HKP 3:an verkligen väl till pass.

För besättningen innebär verksamheten många ovanliga inslag. Förutom planering och genomförande av flygningen måste besättningen se till att det finns bränsle utlagt och att personal och materiel för underhåll finns på rätt plats och i rätt tid. I många fall medverkar även besättningen i arbetena på marken. Bl a har det visat sig praktiskt att vid arbeten med hängande last ställa en förare på marken och låta honom leda arbetet därifrån. Vidare förekommer det att förarna bistår servicepersonalen vid deras arbeten i anläggningarna när de av säkerhetsskäl inte får arbeta ensamma. — Vintertid ger snön avsevärt mer arbete. En nerisad länkmast eller översnöad bunkerentré är ingen ovanlighet.

♦ ♦ Eftersom verksamheten sker över områden med ringa eller ingen bebyggelse, har helikoptrarna utrustats så att besättning och passagerare kan klara övernattnings — antingen den orsakats av dåligt väder eller av tekniska fel. Reservproviant för tio man under tre dagar (renskinn, spade, yxa, såg, snöskor, livbåtspacke, stormkök m m) medförs. Någon ofrivillig övernattnings har inte förekommit, men utrustningen har ändå varit till stor nytta vid många tillfällen — bl a för röjning av landningsplatser.

Vädrets inverkan på flygningen varierar starkt med årstiden. Under övergångstiden från höst till vinter och under förvintern tvingas besättningen ofta ta sig fram på lägsta höjd — efter vägar och älvar. Det är sällan en transport måste uppges och när det sker är det som regel pga underkyllt regn. Då är det bara att landa... helst vid en telefon, ringa flottiljen, sätta på kaffet, vänta en timma eller så — varefter färden som regel kan fortsättas.

För att underlätta navigering och för kontroll av basernas instrumentflygningsanläggningar kan en modifierad PN-59 monteras in i HKP 3:an. Där-

utöver finns SARAH-mottagare och en lastkrok (vilken idag är helt tillförlitlig).

Lastkrokens barnsjukdomar har dock renderat helikopterbesättningen en tvetydig berömmelse, som än idag då och då gör sig påmind. — Eller vad sägs: En häst hade under förfallotid nödslaktats i Luleskärgården och skulle i helikopterns lastnät forslas till Luleå slakteri. Av någon anledning utlöstes lastkroken och hästen föll i havet från 300 m höjd. Inte nog med att besättningen lovat att hästen skulle läggas ner försiktigt så att inte slaktvärdet skulle sjunka... utan dessutom talades om olaga fiske och lake som smakade något i hästvåg. ■

Eka

Flygspaningsdivisionen är utrustad med S 35 E "Draken" och skall i krig svara för underättelser om i norr uppträdande fiender. Divisionen har i sitt emblem tagit vargen som symbol. För att understryka flygningens karaktär över de norrlandiska vidderna döptes vargen till "Akktu Stakki", vilket är lapska och betyder "ensamma vargen". Och nog



ÖGA i NORR

är piloterna ensamma alltid. De har ett spaningsområde från Sundsvall i söder till Treriksröset i norr. Ett område med mycket skiftande landskapskaraktär, med fjäll, skogar, älvar och skärgård.

En härligt ostörd tummelplats... bl a för flygare. Det finns möjlighet att utan större inskränkningar öva havsflygning, kustangöring, lågflygning och fjällflygning. Lågflygning är en daglig rutin. F21 har inget speciellt lågflygområde, utan hela övningsområdet är lågflygningsbart — pga jämförelsevis gles belägna samhällen. Stråvan är trots detta att undvika all bebyggelse — bl a för att kunna bibehålla den från utbildningssynpunkt mycket värdefulla möjligheten till taktiskt riktig lågflyg-

ning. — — Till gästande förband försöker vi sprida samma förståelse för lågflygningsproblematiken här uppe, ehuru med växlande framgång. Måhända är det dock snart inte tillräckligt att försöka undvika bebyggelsen, då även här uppe klagomål på störande lågflygning förekommer. ■

Hä

Jaktdivisionen har trots sina blygsamma 10 år på nacken anor att försvara. Recan första året vann divisionen generalmajor Ramströms vandringspris och man har sedan dess inte varit utan framgång i att kunna uppvisa god stridsduglighet. — Två av divisionens förare erhöi Aftonbladets guldmedalj för 1969 års flygbragd för att de genom god sinnesnärvaro, flygskicklighet och utmärkt lagsamarbete i luften landat en svårt skadad J 32 B "Lansen" (se FV-Nytt nr 2/69, sid 34).

Liksom spaningsdivisionen har jakten goda möjligheter till taktiskt riktig övning, to m i jaktattack. Pågående rekognoscering av nytt skjutmåi ger också förhoppning om ännu bättre förhållanden både i variation och mindre trängsel med andra förband.

♦ ♦ Stridsledningsmöjligheterna är ojämförligt goda. Här erbjuds dagligen hela kapaciteten av en väl utbyggd och modern stridsledningsorganisation till en enda jaktdivision. Detta förhållande innebär en mycket god kontakt mellan radarjaktledare och flygförare. Både förare och radarjaktledare känner osvikligt igen varandra på rösten, vilket ger nära kontakt och ett gott teamwork. Att normalt bara en division betjänas av stril innebär möjligheter till större frihet i övningsuppläggning. Detta fordrar inga besvärande beställningsförfaranden — vilket är fallet vid andra förband. En nackdel är dock att radarjaktledarna inte alltid får den mängd ledningsuppdrag som fordras för bästa trim. Därför förekommer gärna växeltjänstgöring i sydsvenska stridsledningscentraler.

Flygning över ödemarksområdena kräver att besättningarna skall kunna reda sig själva under jämförelsevis lång tid efter påtvingat utsgräng eller nödlandning. Personalen görs på grund härav förtrogen med längre vistelse i fjäll- och skogsterräng. Befälsutbildning äger därför rum såväl sommar som vinter under skiftande förhållanden.

Sommarövningar i fjällen (bl a med kanot) och vinterturer genom Sarek-massiven är mot den bakgrunden realistiska övningsuppläggningar. ■

An, Söl