



F 21:s första division

”Akktu Stakki” – En spaningsdivision under 70 år

Del 2: 1954–56

Av ANDERS JONSSON

Detta är andra artikeln i en serien om Akktu Stakki, Ensamma Vargen – första divisionen på F 21 Kallax. I denna del av artikelserien om spaningsdivisionen på Kalax, gör vi först en tillbakablick till propellerepoken och krigsorganisationen.

Chefen för F 21, CF 21, hade i uppdrag av chefen för 4. flygeskadern, CE 4, att etablera en fredsdivision, F 21 spaningsdivision, Sdiv, som vid övning och mobilisering delades in i två krigsdivisioner. Det blev två krigsdivisioner flygspaning, kallade 19. respektive 20. Sdiv. CE 4 ledde normalt spaningsresurserna över hela landet. Det gällde övningar, beredskap samt vid mobilisering och krig. Eskaderövningar gjordes regelbundet, 1950 genomfördes en tvåveckors övning med sex divisioner och spaningsgrupp samt ledningsstab.

Spaningsdivisionen tilldelades hösten 1948 tre S 18A samt två J 26 från F 4 Frösön. I slutet av 1949 hade flygplansparken utökats till nio S 18, sex S 26 och fem S 14. Antalet S 26 kom senare att utökas till tolv flygplan. Från 1949 ingick normalt i spaningsdivisionerna (där fredsdivisionen producerade två krigsdivisioner) tre S 18, fyra S 26 samt två S 14. Övriga flygplan nyttjades som reserver. Spaningsdivisionen kunde då mobilisera två krigsdivisioner. 19. Sdiv baserades på Fält 31 Unbyn (ett fält med triangelbanor mellan Luleå och

S 29C Tunnan över fjällvärlden. Notera den moderna sågtanden på vingen. Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv.

Boden) och den 20. Sdiv på Fält 18 Nordmaling. 15. Sdiv, med ordinarie basering på F 17, fick en alternativ basering på Fält 31 Unbyn.

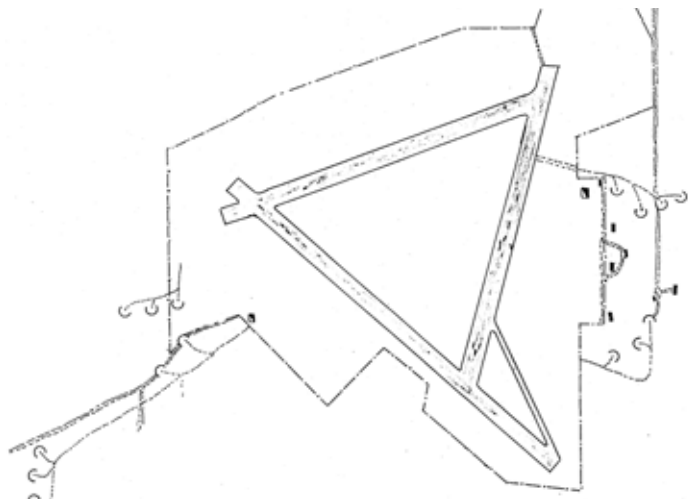
Från juni 1953 hade divisionerna ny krigsbasering, 19. Sdiv på F 21 Kallax och 20. Sdiv på Fält 18 Hällnäs.

Spaningsdivisionen etablerade även två spaningsflyggrupper, 106. Sgrp med basering Fält 19 Nordmaling samt 107. Sgrp med basering Boden och senare Unbyn. Från maj 1950 flyttades 106. Sgrp från Fält 19 Nordmaling till Fält 18 Hällnäs. Organisationen blev i stort oförändrad fram till 1956 då den gjordes om.

Spaningsförbanden leddes enhetligt av CE 4. Divisionschefen skickade spaningsrapporter och flygfoton till CE 4 och samverkande chefer. En gång per dag sammanställdes och rapporterades läget. Underlaget skickades i regel med sambandsflygplan.

Taktiska anvisningar spaning, TAS, fanns utarbetad och fastställd och låg till grund för flygspaningsförbandens order, planering, anflygning, taktik, uppträdande, återflygning och rapportering.

Grundregeln var att spaningspiloten skulle undvika luftstrid. ”Besättningen får under inga förhållanden uppsöka strid för att nedkämpa fienden”. Flygplan med



Fält 31 Unbyn en krigsbas med permanentade rullbanor belägen mellan Luleå och Boden. Foto i F 21:s arkiv.

tryckkabin skulle efter anfall på hög höjd snarast minska höjden under 11 000 meter.

Meddelande i luften skulle vara krypterade med en spaningskod. I S 26, där föraren var ensam, var det ofta alltför svårt och tidskrävande att kunna nyttja spaningskod.

Rapportering efter utfört företag skulle ske under ”lugna och bekväma förhållanden”, påpekades det. Kaffe och te skulle finnas att tillgå!

Taktiken utvecklas

S 26 var ensitsig, beväpnad med sex automatkanoner, akan. Normalt var två akan i vardera vingen bortmonterade. Med endast fyra akan kunde man i gengäld få med mer ammunition. Flygplanet begränsades dock av att endast en kamera medfördes. Under eskaderövningen 1952 hade 19. Sdiv nyttjat rotetaktik. Rotetvåan hade uppgift att hålla ettans rygg fri, varna för fiendligt flyg samt då kunna skydda sig själv och roteetan. Argumenten för taktiken var bättre fotounderlag med två kameror, bättre möjligheter att följa fastställd plan och att ta bra bilder utan att överraskas av fienden. Helt enkelt för att reducera risken för egna förluster samt för att överraska fiendlig motverkan. För 19. Sdiv meddelade ledningen att eftersom spaningskapaciteten måste upprätthållas, så fick man i fortsättningen ändå påräkna enskilt uppträdande.

S 18 var nu föråldrad och nyttjades mest nattetid samt vid dåligt väder då den kunde ligga gömd i, eller i anslutning till, moln. Någon ersättare fanns inte även om S 32C Lansen fanns i planeringsstadiet, dock mycket långt från förbanden. S 18 kom att flygas operativt hos F 21 Sdiv ända fram till 1959 då den avlöstes av S 32C.

Under 1953 tilldelades F 11 Nyköping ett antal J 28B. 11. Sdiv på F 11 ombeväpnades med åtta Vampire, och denna divisions S 31 Spitfire omfördelades till F 11:s övriga divisioner. J 28B kunde endast nyttjas för visuell spaning eftersom flygplanet helt saknade kamerautrustning.

På F 21 Kallax ersatte 19. Sdiv inledningsvis två av sina sex S 26 med J 28B Vampire från F 8 Barkarby. Två J 28B följde, senare ytterligare fem. S 18A överfördes då till 20. Sdiv. För skolflygning kom F 21 Sdiv att som lån tillfälligt nyttja ytterligare några J 28C med instruktörer, vilket förberedde 19. Sdiv för S 29C Tunnan, medan 20. Sdiv tilldelades spaningsuppgifter främst med S 18A och övriga propellerflygplan. J 28B hade främst uppgiften att förbereda flygförarna på övergången till jetepoken och S 29C. Inflygningen på J 28 gick bra även om några av förarna saknade S 26. Uttryck som att flygning med J 28 inte var lika ”stimulerande” förekom.

Två flygplan kom att kollidera under taxning på grund av bromsfel. Förarna kunde inte lastas för händelsen men skadorna medförde att båda flygplanen avskrevs.

Under perioden från 1943, då Flygvapnets bomb- och skjutskjutskola, FBS, inledde sin verksamhet på Kallax och ansvaret



Förberedelser planering av företag och beredskap. Foto i F 21:s arkiv.

för flygambulansen lades på chefen för F 21, så förekom många andra uppgifter än när första divisionen sattes upp 1949.

Målbogsering var en viktig uppgift under 1940-talet som gradvis övertogs av civila flygföretag. Både B 4, S 9 och B 5 användes till detta. Skjutmålet på norra Hertsön nyttjas flitigt av FBS. Senare under 1946 upprättas Junkön som skjutmål och nyttjas än idag av bland annat JAS 39 Gripen.

Transportflygningar under flygbaskårstiden var relativt omfattande då det oftast var ett snabbt och effektivt sätt att nå ut till baser och områden. B 3 (Junkers Ju 86) blev ett legendariskt flygplan i det avseendet. F 21:s sista B 3 finns bevarad på Flygvapenmuseum på Malmen.

S 29C Tunnan till F 21

Prototypen till S 29C provflögs den 3 juni 1953. Efter ett dögert och väl utfört provprogram kunde S 29C redan i maj 1954 levereras till flygvapnet. Den första flottiljen där S 29C placerades var F 11, där

2. divisionen började omskolningen i juni och 5. divisionen fortsatte under augusti 1954. Divisionschef vid införandet av S 29C och omskolningen var kapten Ingemar Hansson. F 21:s första division, 19. Sdiv, inledde omskolningen till Tunnan i september. 20. Sdiv, vilken utgjorde halva ordinarie F 21:s första division, med förare och besättningar som flög S 18 skulle inte omskolas till S 29C utan fortsätta med propellerplanen. Divisionschef under införandet S 29C och omskolningen var sannolikt Gösta Norrbohm.

Nu blev F 21:s 1. division en ”riktig” Spaningsdivision och begreppet Urban Röd infördes. Den gamla S-div, ”Specialdivisionen” kom nu gradvis att upphöra.

Omskolningen genomförs med gott resultat. Förarna imponerades av Tunnans fart och prestanda i luften samt den fantastiska kamerainstallationen med seriekameror från fler fall som medgav att kunna fotografera samt stora nya möjligheter vad gäller taktiskt uppträdande.

Bild 3, Rote S 26 med övningsmarkeringar i blått och gult på vingspetsarna. Kunskaper i luftstridens konst är avgörande för överlevnad i krig. Numera läggs en del av grunden till utbildningen i arvet från 1. div F 21. Spaningsdivisionen Akktu Stakki har genom åren varit skicklig i luftstrid, taktikanpassning liksom förmågan att flyga i förband. Foto i F 21:s arkiv.





S 18A med en besättning. Andra person från höger är Seth-Ivan Holmström. Foto i F 21:s arkiv.



Ovan: J 28A Vampire från F 13 på F 21. Nedan: Uppställda målbogserare B 4 Hart med Sk 11 Tiger Moth i bakgrunden. Foton i F 21:s arkiv.



B 3 Junkers Ju 86K på F 21 platta 5. Foto i F 21:s arkiv.



De nya jetplanen placerades i "jordku-lehangarerna" H 81, H 82 och H 84, vilka endast rymde fyra plan vardera vid "normal" rangering. Större servicearbeten och reparationer på planen gjordes i flygplan-sverkstaden, kallad avdelning VI. Hangar 83 disponerades av televerkstaden. F 21 kom totalt att tilldelas 23 stycken S 29C. Alla var dock inte placerade på F 21 utan ett antal förare från F 11 som skulle förstärka 19. Sdiv hade "egna" S 29C som skulle flygas upp till krigsbas i händelse av ofred eller beredskapsövning.

Med S 29C fick F 21 ett ypperligt spaningsflygplan, även om en och annan Mustang-förare saknade S 26, vilket var utrustat för såväl jakt, attack som flygspaning, ett tidigt multi role-flygplan. S 29C var liksom S 31 helt obeväpnad då all plats för kamerasytemen behövdes. Man bedömde

att flygplanet var tillräckligt snabbt för att kunna flyga ifrån en fiende och därmed undgå bekämpning.

Detta arv från S 31 påverkade S 29 C och senare S 35E. Så här i efterhand kunde nog sägas att obeväpnade spaningsflygplan i flygvapnet inte var helt genomtänkta i ett längre perspektiv.

S 29C rönt stor uppskattning på F 21, det var ett fältmässigt stryktåligt och lätt-servat flygplan som ännu finns i många gamla F 21:ares hjärtan. 29:an hade c:a 80 luckor för att underlätta åtkomst vid service, underhåll och felsökning vilket medförde att Tunnan hade en mycket hög "tjänstbarhet".

Inflygning på Tunnan

Signar "Jocke" Åström berättar:

– Man kanske kunde tycka att det blev överdrivna försiktighetsmått men vi piloter hade ju inget emot att få prova nya spännande flygplanstyper.

Premiärflygningen med 29:an mötte inga större problem. Genom att sittbrunnen var belägen betydligt högre upp än på 28:an (Vampire) hamnade några elever i "galopp" vid landningen då upptagningen gjordes för sent. Landningsstället var emellertid enormt starkt och höll för landningar även på gropiga och dåliga fält.

Den pilformiga vingen kunde emellertid orsaka allvarigare problem vid landning genom så kallad "gir-roll-tendens". Vid full landningsklaff och lite oren flygning kunde skevning för att räta upp flygplanet faktiskt förvärra situationen. Några allvarigare landningshaverier inträffade också i flygvapnet av denna orsak.

En modifiering, som begränsade klaffutslaget till $\frac{3}{4}$ av fullt utslag på 29:an gjordes, och problemet eliminerades nästan helt. S 29C var en stabil och bra plattform. Navigeringsmöjligheterna och hjälpmedlen vid instrumentlandning blev även förbättrade.

29:an var utrustad med en flygradiopejl, Frp 3, som kunde ta emot signaler från långvägssändare, både civila och militära. Varje militär flygplats hade en sådan sändare och efter platstagnning över sändare kunde instrumentlandning ske. Platstagnning skedde på 4 000 meters höjd där man påbörjade planén med en bestämd fart och sjunkhastighet.

Utflygningskurs bestämdes av trafikledningen per radio med hänsyn till vindförhållanden. Man genomförde en så kallad "päronsäng" och efter fullbordad sväng med plané skulle man befinna sig på rak kurs mot banan och på 500 meters höjd. Metoden medgav normalt landning ned till c:a 150 meter molnhöjd.

En nackdel på 29:an var höjdmätare, som var av "klockmodell" med två visare. Den stora visaren roterade ett varv för varje 500 m och felavläsning kunde lätt ske vid de lägsta höjderna, om man inte var uppmärksam.

Förtroendet för jetmotorerna överlägsna driftsäkerhet jämfört med kolvmotorerna

dito, växte hos piloterna ju mer man flög 29:an. Jag kunde belysa detta av egen erfarenhet, väl influgen med cirka 300 timmar jet-tid.

Mitt förtroende för flygplan 29 har verkligen blivit bestående och eftersom jag flugit både attack- och spaningsversionen, har jag fått en god uppfattning om flygplanets förnämliga egenskaper både som vapenbärare och kameraplattform med hög precision.

Med c:a 300 timmar på A 29 och drygt 600 timmar på S 29 hamnade jag strax under 1 000 timmar flygtid och missade därför att bli medlem i den exklusiva klubben, Tusen Timmar Tunnan, TTT. Det blev i stället nästa generation – överljudsplanen – som väntade på mig.

De har båda på ett förtjänstfullt sätt hjälpt Flygmuseet att bevara historiken.

29:an var ett verkligt, robust, pålitligt och fältmässigt flygplan som användes med framgång såväl nere i tropiska Kongo, som på is-baser i Norrland. Efter dåvarande förhållanden, även internationellt högtstående. 29-epoken är värd att minnas i många avseenden och icke minst som en bedrift av svensk ingenjörskonst vid intåget i jetåldern.

Så långt Signar ”Jocke” Åströms berättelse.

Eskaderövning i norr 1955

Chefens för 4. flygeskadern, CE 4, inspektion av Flygbaskåren F 21 gjordes i januari 1955. Första divisionens inspektion genomfördes då som en tillämpningsövning. Avsikten var att fastställa divisionens och kompaniets status med förmåga i vinterklimat. Minst fem S 29C och två S 18A skulle delta under ett dygn. CE 4 studerade och inspekterade divisionens verksamhet samt vid kompaniet, fältmässig stationstjänst. Inspektionen och övningen var en del i CE 4 kommande operativa planläggning för spaningsförbanden där CE 4 tidigare hade tankar om hopslagning av spaningskrigsdivisionerna.

Operativ planläggning S 29C

F 21 19. Sdiv uppgifter i Norr är att blanda utspana vägar i Finland, utspana hamnar, flygfält, kommunikationspunkter, syftande till att lämna underrättelser till ÖB och MB för disposition av våra svenska försvarsstyrkor. F 21 20. Sdiv baseras på Fält 18 Hällnäs med samtliga S 18A och propellerflygplan. Uppgift med S 18A blev främst radarspaning över hav, flygplanstypen angavs som ”begränsat användbar”, det dröjde dock ännu några år innan S 32C med både radar och kameror gjorde entré.

Under våren skedde utformning av den operativa planläggningen vid spaningsdivisionerna på F 11 och F 21. Taktiken med S 29C prövas, utvärderas och anpassas till aktuell hotbild. Mobilisering av spaningsdivisionerna prövades för att säkerställa att underrättelser om fienden kunde levereras både i fred och ofred, så att högsta ledning-

S 29C Tunnan ankommer till F 21 Kallax. Flygförare ”Lill-Kalle” Karlsson står i kabinen. Foto i F 21:s arkiv.



en tidigt kunde fatta beslut om disposition om svenska styrkors nyttjande.

I den operativa studien ingick även en analys av flygbaser i Finland och Baltikum. Stig- och fartprestanda för MiG-15 och MiG-17 jämfördes med S 29C. Tidsberäkningar från radarupptäckt till att fienden skulle kunna få kontakt med S 29C på olika höjder analyserades.

I Norrbotten kom Fält 32 Heden samt Kallax att nyttjas av Sdiv för basering med S 29C. Vintertid provades vid Fält 32 att ploga upp en reservbas på Alträskets is. Banan var 3000 x 40 meter med riktning 04/22. Den låg 71 meter över havet, vilket motsvarade QNH Fält 32 Heden, minus 9 millibar. Proven utföll inte helt till belåtenhet då jetstrålen vid start polerade isen på startbanan så att banan kunde bli mycket hal och därmed äventyrliga landningen. S 29C saknade låsningsfria bromsar vilket försvårade kort bromssträcka.

Även J 35 Draken kom under sin utprovning att provlanda på Alträskets is, för prov av nya låsningsfria bromsar. Landningen slutade med en avakning utan skador.

Under mitten av 1950-talet organiserades F 21:s övningsbasbataljon ”Ö-BasBat” på Fält 32 Heden.

Bataljonen hade till uppgift att hålla basen i beredskap för F 21 Sdiv-s basering och beredskap på Heden. Dessutom att sörja för mottagning av och stöd till gästande flygförband som övade i Norrbotten.

Under 1957 byggdes Vidsebasen upp och när den var klar kom även den basen att nyttjas operativt av Sdiv. På F 21 så började nu även stridslednings- och luftbevakningskapacitet byggas upp. Flygledartornet på Kallax byggdes ut med större kapacitet och en väderavdelning. I en befäst källare placerades kommandocentralen, KC. Hela

F 21:s ledning placerades i byggnaden varvid det gick mycket snabbt att besätta KC för ledning av förbanden på Kallax.

19. och 20. Sdiv blir 6. Sdiv

I mars 1955 överlämnade CE 4 en utredning om spaningsflyget framtida uppgifter och organisation. Det var viktigt för flygspaningsförbanden att kunna leverera underlag till försvarsledningen. Detta för bedömning av aktuellt läge i fred och för att i ofred kunna leverera underrättelser för ledningens operativa bedömningar samt disposition av svenska styrkor.

Från januari 1956 kallas nu F 21 Sdiv för 6. Spaningsdivisionen med kodnamn ”Granström”, baserad på Heden. Kallax nyttjades inte då flottillen ligger precis vid kusten.

F 21 Sdiv organiserade även två spaningsflyggrupper, 106. Sgrp med kodnamn ”Hoffman” och 107. sgrp, kodnamn ”Holgerson”. Spaningsflyggrupperna baseras på Sundsvall-Midlanda och Fält 32, Heden.

Signar ”Jocke” Åström F 21, 1. div, och Roy Fröjd, F 21 2. div, under F 21 flygdag 1991. Foto i F 21:s arkiv.





S 29C Tunnan sedd underifrån med kameraöppningarna synliga. Foto i F 21:s arkiv.



Ovan och nedan: Kamerainstallation på S 29C Tunnan. Foton i F 21:s arkiv.



F 21 fotoavdelning, undpluton

Tore Olsson, tidigare stavat Thore Ohlson, var civil flottiljefotograf på Kallax. Han utsågs till chef för F 21:s fotoavdelning och längre fram för den blivande underrättelseplutonen. Tore hade anställts redan 1943 som flottiljefotograf. Som skicklig fotograf, och begåvad med ett tydligt ledarskap, kom Tore att få ett utökat ansvar för F 21:s fototjänst. Han blev en välkänd "legend" på F 21 och kom att kallas "Svär-Olle", då hans språkbruk hade många livfulla svordomar. Tore hade ett stort hjärta, både för alla sina kamrater och för idrott. Tore Olsson, kom att vara chef för F 21 undpluton och flottiljefotograf fram till sin pensionering 1974.

För att underlätta verksamheten vid spaningsdivisionen flyttades under 1950 en av de gamla barackerna, By 32, från baracklägret till en plats mellan hangar 81 och 82. I denna byggnad inhystes stationsavdelningens ledning men även ett litet mörkrum för hantering av film. Vapenteknikerna, som även hade utbildning för hantering av kameramaterielen, laddade kamerorna före flygningen och tog hand om filmen efter fullgjort uppdrag. Framkallningen utfördes dock av fotoavdelningen under Thore Ohlsons ledning. Till en början fick detta arbete utföras i trånga lokaler i hangar 82 men senare anpassades en av furirförläggningarna, By 52, till denna verksamhet och förhållandena blev bättre.

Efter framkallning skulle filmen granskas och tolkas innan uppdraget kunde rapporteras. Detta arbete utfördes av divisionen.

Spaningsflyget opererade från olika baser varför det var viktigt att filmhanteringsmaterielen kunde flyttas. Tidigt anskaffades

Till vänster: Vämplikte Rejmyr under framkallning och sköljning av film i fotobussen. Foto i F 21:s arkiv.

därför en så kallad fotobil, en speciellt inredd buss. Den var inredd med tre separata rum. Värmsystemet för de tre utrymmena utgjordes av en vedeldad panna ansluten till element. Det elektriska systemet hade två växelströmssystem ett med 127 V för belysning och ett med 220 V för fläktar, varmvattenberedare, strålningselement och hydroforpump. Elkraften kunde tas från yttre nät eller från en generator som drevs av bilmotorn.

Nya fotovagnar: Cirkus Brycker

Med införandet av seriekameror togs bilder i serie, det vill säga flera bilder efter varandra. Detta medförde att man efter framkallningen kunde få en tredimensionell bild genom att ställa ett så kallat stereoskop mellan två bildrutor vid fototolkningen och på så sätt bland annat lättare se höjdskillnader. Även filmmängden ökade med dessa kameror. Efterhand som filmmängden ökade måste filmhanteringen effektiviseras. Kapten Sten Brycker på F 11 i Nyköping blev upphovsman till ett nytt koncept omfattande fyra släp som kom att ersätta fotobilen. Två av släpen kopplades samman och i dessa framkallades och kopierades filmen, en vagn inreddes för fototolkning och utvärdering medan den fjärde vagnen kunde användas som ordersal för flygförarna.

När dessa fordon transporterades eller ställdes upp påminde de om en cirkus varför enheten vanligen kallades "Cirkus Brycker". De användes på Kallax men var även placerade på spaningsdivisionernas krigsbaser som Heden, Unbyn, Hällnäs, senare Åmsele, Vidsele och Jokkmokk.

Från den 1 maj 1960 organiserades en fotoofficer som chef. I denna ingick även fotograf Tore Olsson och ett antal värnpliktiga. Denna enhet kunde således framkalla, kopiera filmen samt tolka resultatet. Enheten bytte 1963 namn till underrättelsepluton. Enheten bytte namn till underrättelsepluton 1963.

Nedan: Tore Olsson till höger vid en av F 21 anordnade skidtävlingarna. Foto i F 21:s arkiv.



Första flygningen till Bodö

Under våren 1955 fattades beslut från Flygstaben att F 21 1 Sdiv med S 29C skulle besöka 331 skvadronen på Bodö i Norge. Det var då tio år sedan krigsslutet, då Bernt Balchen med sina amerikanska Douglas C-47 den 13 till 15 maj flög stora mängder förnödenheter till Bodö. Den 15 maj deltog Balchen och besättningarna i den stora segerparaden genom Bodö. Ryska fångar var frisläppta och fick delta i marschen medan tyska soldater var internerade i de tidigare ryska lägren.

Kapten Ingemar Hansson, divisionschef, ledde sin division till Bodö där samtliga S 29C landade utan problem. Med S 29C följer även F 21:s B 3 med teknisk personal. Besöket varade i tre dagar med visning av basen, utflykter, middagar och samkväm.

Denna resa är så vitt känt F 21:s första officiella resa med spaningsdivisionen till Norge. Resan kunde också ses som en början på det senare Swenorda-utbytet. En tio minuter lång norsk film från besöket kan ses på Flygmuseet F 21.

Divisionsmärket Akktu Stakki

Under 1956 funderade divisionens personal på ett divisionsmärke. Många av flygvapnets övriga divisioner hade egna märken. Ingemar Strandberg, då flygförare på divisionen, föreslog att Walt Disney skulle tillskrivas med förfrågan om att få använda Stora Stygga Vargen som divisionsemblem. Svar kom från USA där det tillstyrktes att Big Bad Wolf, eller Zeke, kopierad från Walt Disney fick nyttjas. Tyvärr så saknas all korrespondens med Walt Disney, uppgifterna fick jag för många år sedan av Ingemar Strandberg själv.

I kommande nummer av SFT kommer Andreas Ziegenfeldt att berätta om Urban Röds divisionsemblem, om vilket han har stora kunskaper.

Nu slutar artikelförfattarens egen historia inte riktigt där. Tidigt på våren 1978 avsåg Flygstaben att låta trycka alla de emblem som var ”fastställda” av divisioner, kompanier och stridledningsförband. Eftersom Akktu Stakki endast fick bäras av förare som aktivt flugit på divisionen så befarades att vårt emblem skulle spridas lite varstans. Artikelförfattaren fick i uppdrag av divisionschefen Kjell Nordström att undersöka ett varumärkesskydd av Akktu Stakki. Divisionen sände en ansökan till Kungl Patent- och registreringsverket med märken i original samt rasterade kopior med föreskriven linjetäthet och upplösning.

Detta kunde vi inte göra själva, trots tillgång till en hel fotoavdelning, utan det företag i Gävle som anlätats för att tillverka och trycka våra märken ordnade detta. Under vintern 1979 skickades allt in i F 21:s, första divisionens namn, med divisionschefen Rolf Häggbergs namnteckning. Nu skulle allt vara klart vilket naturligtvis firades i vårt fina fikarum, Varglyan, i By 97. Högkvarteret meddelades att Akktu Stakki nu var varumärkesskyddat.



Varumärkesintyget från Kungl. Patent- och registreringsverket. Foto i F 21:s arkiv.

Snart kom ett brev från patentverket med nedslående nyheter. Det måste finnas en juridisk person, ett företag eller organisation med ett tiosiffrigt organisationsnummer för att ansökan skulle kunna behandlas. Sagt och gjort, med idéer från driftiga fältflygare, så föreslogs att vi skulle använda divisionschefens personnummer. På så sätt blev divisionschef Kjell Nordström formell innehavare av Akktu Stakkis ”varumärke”. Patentverket tillskrevs igen med Kjells personnummer angivet. Då äntligen kom vår ansökan att behandlas. Så, bara att alla vet, under många år var således divisionschef Kjell Nordström juridisk ägare till Akktu Stakkis varumärkesskydd. En uppgift han administrerade verkligt föredömligt. Men numera är Akktu Stakki själv formell ägare till sitt eget märke.

Reservflygkåren 1958, Bo Hagman berättar

– Under några somrar på 1950-talet anordnade F 21 utbildning av förare till reservflygkåren, flygvapnets hemvärn. Till utbild-

S 29C Tunnan med flygförare uppställda före avfärd från Norge till Kallax. Avlämning med hälsning sker till den norske Flottiljchefen. Foto i F 21:s arkiv.



Kjell Nordström, till vänster i bild. Här tillsammans med Tore Olsson vid 1. divisionens 30-årsjubileum. Foto i F 21:s arkiv.

ningen kom före detta förare och spanare. De representerade en mängd olika yrken som exempelvis köpmän, folkskollärare, ingenjörer, murare, kontorister med flera. Vid sommarutbildningen 1958 var äldste föraren 44 år och den yngste 27. Eleverna hade en gedigen bakgrund, då de under andra världskriget och åren efter varit anställda i flygvapnet som förare eller spanare på jakt-, attack- eller spaningsförband. De hade erfarenhet av både propellerplan och readrivna flygplan. Någon var också segelflygare. Somliga var reservofficerare, andra fältflygare. Det fanns också värnpliktiga flygförare, de så kallade silvervingarna. Genom sitt stora flygintresse använde de en stor del av sin sommarssemester för att få flyga.

Helt naturligt hade reservflygkåren här uppe i norr det största odjuret – myggan – i sitt emblem. Reservflygkåren är en ettrig mygga som sticker till när fienden minst anar det.

Vad hade då reservflygkåren för uppgifter inom Sveriges försvar? Ja, de avlastade spaningsförbanden från uppdrag och täppte till luckorna, då det gällde att bemästra ubåtsfaran. De skulle bevaka kustbandet och verka som förbindelseflyg. Om det skulle behövas kunde också attacker göras med bomber och raketer.

Det flygplan som användes vid utbildningen var Sk 16, skolflygplan typ två vid



Reservflygkåren 1958. Främre raden: Instruktörer, Seth-Ivan Holmström, Signar "Jocke" Åström, Bo Hagman. Bakre raden: Elever, Allan Glembring, Lennart Westerdahl, Arne Augustsson, Gunnar Söderqvist, Stig Fällström, Ingvar Bäckström, Allan Eldh. Foto i F 21:s arkiv.

utbildningen vid Flygskolan på Ljungbyhed. Det var ett mycket trevligt flygplan med 600 hk motor där läraren satt bakom eleven. För verksamheten i Reservflygkåren utrustades flygplanen med balkar under vingarna för lättare bomber.

Som kuriositet kunde nämnas att vid utbildningen 1958 var de tre ansvariga lärarna före detta Kiruna-pojkar, nämligen kapten Signar Åström, som var ansvarig för utbildningen samt förste fältflygarna Seth-Ivar Holmström och jag själv.

Som lärare var det mycket trevligt att sitta i baksitsen, inte minst under den avancerade flygningen. Jag upplevde att man kunde ta ut rörelserna bättre från baksitsen. Säkert pirrade det en hel del i elevernas magar då de fick ställa planet och sedan göra både vänster- och högerspinn, samt ta ut planet ur spinn på ett tillfredsställande sätt. Looping, roll, halvroll, wingover och vingglidning var andra delar i utbildningen. Säkert uppstod även andra rörelser då de skulle öva på egen hand.

Navigerings- och instrumentflygning var mycket viktiga inslag för Reservflyg-

kårens förare, eftersom de skulle kunna ta sig fram i vilket väder som helst. De var alla duktiga och framåt så det var ett rent nöje att vara deras lärare. Minst tre timmar om dagen var förarna och spanarna i luften. Pejllandning ingick också i utbildningen.

Några flygningar gjordes i fjällvärlden kring Kebnekaise, på lägsta höjd. Första gången de flög in i fjällvärlden hade de svårt att gå ned på lägsta höjd, eftersom de tyckte att det såg så trångt ut i dalgångarna. Men de lärde sig snabbt, liksom att även ha stor respekt för fjällvädret. Vid en säkerhetsövning under några dagar fick de också lära sig hur man överlever i fjällvärlden. Att det då även gavs tillfälle till rödingsfiske med gott resultat uppskattades mycket.

Efter en grundläggande genomgång på Kallax under två veckor, var förarna influgna och en tillämpningsövning längs Sveriges kust vidtog. Syftet var att lära deltagarna var fyrar och fyrskepp var belägna, samt även få en kännedom för viktiga landmärken längs kusten. Som slutövning förlades man tre veckor på Gotland.

F 21 kanslihus under inledningen på Jetepoken. Det är först 1973 som ett fristående flygledartorn byggs. Foto i F 21:s arkiv.



Att få delta i utbildningen av reservflygkårens förare var en stor förmån och glädje för mig men också till stor nytta, eftersom jag sedermera blev lärare och rektor i grundskolan.

Besök från Norge

Under sommaren 1957 gästades F 21 av ett norskt återbesök. Det var 331 skvadronen från Bodö som bjudits in till Norrbottens flygbaskår och spaningsdivisionen. Mer detaljer om det norska besöket har inte gått att återfinna, men under kommande period kom besöken från Norge att öka. Fjärde flygeskadern med CE 4 stab placerades i Luleå och Swenorda-utbytet kom gradvis att starta.

Swenorda är ett fortfarande pågående flygsäkerhetssamarbete mellan Sverige, Norge och Danmark. Det innebär att i händelse av en nödsituation så ska de skandinaviska ländernas flygförare vara så pass bekanta med svenska, norska eller danska Swenorda-baser att de ska kunna landa på någon av dessa.

I nästa nummer av SFT kommer del 3 i berättelsen om Akktu Stakki. Den börjar med placeringen av 4. flygeskaderns stab i Luleå 1957. Vidare får F 21 en jaktdivision J 32B Lansen 1961. Och den sista S 26 Mustang återfanns och fotograferas hösten 1962.

Fortsättning följer...



Till julen 1955 så beslutar C F 21 Hugo Svenow att F 21 skulle skicka ett julkort till flygvapnets staber och förband. Sannolikt det första officiella julkortet som skickas från F 21. Motiv: En S 29C på Kallax bana i midvintersnö. Foto i F 21:s arkiv.

Norsk Lockheed P-80 Shooting Star från 331 skv. Bodö, på F 21:s platta 1. Foto i F 21:s arkiv.

