



F 21:s första division

Akktu Stakki – en spaningsdivision under 70 år Del 4: 1966–1979

Av ANDERS JONSSON

S 35E Draken på väg in i Pite älvdals flöde, Rapadalen, en naturskyddad ödemark. Foto i F 21:s arkiv.

Fjärde artikeln i serien om Akktu Stakki, Ensamma Vargen – första divisionen på F 21 Kallax – tar oss in Draken-epoken.

Den 9 januari 1968 lämnade den sista S 29C Tunnan F 21 för att flygas till F 3 i Linköping. Pilot var flygdirigör Bo Norén, teknisk chef på F 21. Några av F 21:s gamla S 29C kom att användas som "AFT-flygplan" och måldragare på Malmen.

Sista S 29C och Röd Johan

En av dessa, *Röd Johan*, återbördades till F 21 för att visas på flygdagen 1991 och finns nu bevarad på Flygmuseet F 21. Flygplanet kördes på trailer från Malmen till Kallax.

S 35E Draken – spaningsvesion

Under 1960-talet utvecklades ersättaren till S 29C. Behovet var ett mångsidigt och snabbare fotospaningsflygplan som kunde uppträda med hög fart både på låg och hög höjd, dessutom skulle hela kamerasytemet finnas i flygplanet. J 35 hade dessa egenskaper men hade lite för kort räckvidd varför S 35E försågs med fyra fälltankar.

De första S 35E producerades direkt på Saab men senare byggdes ett antal J 35D om till spaningsflygplan. Ofta kan man se skillnaden i att de ombyggda J 35D var

försedda med den äldre typen av huv, som kallades "spjälstaketet".

Kamerasytemet i S 35E var delvis automatiskt vilket gjorde att föraren i luften kunde välja fotoalternativ och anpassa fotometod efter väder och motverkan. Hela systemet fanns på plats i flygplanet vilket förkortade tiden på marken mellan olika uppdrag. Nu behövde inte kamerabyten ske på marken mellan flygpassen beroende på uppdragstyp.

Kamerasytemet var lite mindre ljuskänsligt än S 29C:s vilket var en försämring som, särskilt i Norrland, negativt påverkade fotodygnets längd under vintern. Det innebar att det var nödvändigt med en förbättring varför en mörkerspaningskapsel, MSK, utvecklades för att förlänga fotodygnet och dessutom få en viss förmåga att verka och ta foton under mörker. MSK utvecklades och provades av F 11 och F 21 hösten 1969.

S 35E Draken till F 21

De första S 35E levererades till F 11 i Nyköping och den 16 maj 1966 kom den första spaningsdraken till F 21. Det var flygchefen, major J L G Wiborn, som fick äran att överlämna det första flygplanet.

Vid denna tidpunkt hade S 29C Tunnan flugit i tolv år vid Akktu Stakki och ett nytt vassare flygplan med modernare fotosystem var efterlängtat.

Lars Berglund var divisionschef när Akktu Stakki ombeväpnade till S 35E Draken. Han ledde omskolningen tillsammans med Henry Bjurman som var med i första omgången av förare från 1. div F 21 som genomförde TIS:Å (typinflygnings-skede, där "Å" står för "äldre", alltså mer erfarna flygförare) på F 11. När divisionens instruktörer var klara med sin utbildning på F 11 fortsatte inflygningen av övriga förare på F 21.

Lars Berglund, divisionschef 1967

När Akktu Stakki ombeväpnade till S 35E Draken var Lars Berglund divisionschef. Han ledde omskolningen med GFSU:Å tillsammans med Henry Bjurman som var med i första omgången av förare från 1. div F 21 som genomförde TIS:Å på F 11 i Nyköping. Lars Berglund kom senare att inta befattning som F 21 Stabschef under många år.

Henry Bjurman efterträdde Lars Berglund 1970 som divisionschef och redan 1971 tog Ingvar Larsson över denna roll. Ingvar omkom tragiskt nog i en flygolycka orsakad av fågelkollision utanför Sundsvall i april 1973. Kjell Nordström utsågs då till divisionschef.

Divisionens instruktörer, vilka leddes av Henry Bjurman, kommenderades till F 11 för inflygning på S 35E. Efter att F 21 I.divisions instruktörer var klara med sin utbildning, vidtog inflygningen av övriga förare på F 21.

Inflygningsomgången på F 11 har väl beskrivits av Jan-Åke "Jåke" Berg i SFF Flyghistorisk revy "Draken 50 år 2005". Jåke var placerad på F 21 som baschef under 1970-talet och bedrev sin flygtjänst på Akktu Stakki. Han var en skojfrisk profil som med stort hjärta undervisade mig och mina GFSU-kamrater 1977 i ämnet bastjänst. Han lämnade F 21 i slutet av året för nya uppdrag i Försvarmakten.

S 35E Draken placerades i den nya stora hangar 85 tillsammans med J 32B Lanssen från andra divisionen. Hangaren var dimensionerad för att rymma 48 flygplan av Lanssens storlek, så utrymme saknades inte.

Krigsdivisionerna 212 och 213 Sdiv

1969 bytte F 21 krigsdivisioner beteckningar, 4.Sdiv blev till 212. Sdiv med samma basering på Fält 42 Vidsele och 9. Sdiv blev 213. Sdiv med basering på Fält 41 Åmsele.

Vid den här tiden höll första divisionen alltid beredskap med minst ett flygplan, under tjänstetid en timme och icke tjänstetid två timmar. Vi lämnade alltid adress och telefonnummer där vi snabbt kunde nå när vi inte var i tjänst. Beredskapen var mycket hög och vi hade otaliga beredskapsövningar med telefonpåringning kl. 03.00 på morgonen enligt "larmlistan". Vi förare hade dessutom särskilda flyktövningar, avsikten var att träna oss i överlevnad i fiendeland och att till fots kunna ta oss till en upphämningsplats relativt oskadda. Säkmat-övningar tränades flitigt året om, med materiel som skulle användas vid uthopp.

Taktik med S 35E

Taktiken med S 35E innebar att uppdraget utfördes relativt likartat som med S 29C, men med betydligt högre fart för kortare tid över fiendligt område och ökade möjligheter att undgå fiendlig jakt. S 35E saknade liksom S 29C beväpning och spaningsradar, vilken var nödvändig för havsövervakning. Radarspaning utfördes därför med S 32C Lanssen från F 11.

S 35E hade en modern instrumentering. Flyghorisonten och kompassen var centrerade i instrumentbrädan liksom presentationen från det moderna radarvarnarsystemet som hade sex ljuspunkter runt kompassen vilka visade från vilket håll fiendlig radar belyste flygplanet.

Spaningsövningar

Huvuddelen av flygpasset var spaning. Huvuddelen av flygpasset var spaningsövningar för de krigsfall och typer av uppdrag med fotomål som förväntades från MBÖN (Militärbefälhavaren Övre Norr-



S35E Draken sedd underifrån där kamerasystemets öppningar syns. Foto i F 21:s arkiv.

land) under krig. Lägsta höjd gällde, momentant ned till 20 meter över land och 10 meter över hav, med fart oftast 960 km/h (Mach 0,79) för att inom fiendligt område öka till Mach 0,9-0,95. Vädret var en mycket viktig faktor för uppträdandet samt fotoavstånden, generellt skulle sikten helst vara dubbla fotoavståndet. Dåligt väder var annars en gynnsam faktor vid låghöjdsfotografering då man kunde få visst skydd av terrängen för att flyga under radartäckningen. Kartorna studerades flitigt för att med underrättelseinformation klura ut var luftvärn kunde vara grupperat och sedan planera den mest optimala vägen, med minimerad risk för upptäckt och verkanseld.

Spaning av landsvägar med avseende på framryckande fiendliga förband var en viktig uppgift. MBÖN hade stort behov av att veta var fienden ryckte fram och med vad. Dessutom snabbt för att MBÖN skulle kunna leda våra arméförband med största effekt. Attackflyget med Lanssen

och senare Viggen samt Sk 60 skulle kunna sättas in tidigt varför våra, i förväg planerade och beräknade, spaningsföretag för ett antal vägar i Finland fanns klara för att kunna genomföras med kort varsel. Underlaget förvarades i divisionschefens kassaskåp och betraktades som KH, kvalificerat hemligt. Under icke flygdagar satt vi ofta och analyserade och beräknade dessa spaningsföretag. Det var mycket viktigt att vara påläst om aktuell hotbild. Vi var många som kunde mycket om fienden. Christer Calla, en av fältflygarna, hade särskilt goda kunskaper i ämnet.

Luftstrid

Avsaknaden av beväpning kompensades till viss del av Drakens fina prestanda men utvecklingen visade att beväpning var nödvändig.

Akktu Stakki övade luftstrid inom divisionens ram samt ofta i samövningar med *Urban Blå*. Det är viktigt att ha goda kunskaper i luftstrid, för att kunna undvika

F 21:s flygchef Mj Wiborn lämnar över F 21:s första S 35E Draken på platta 1, norr om Hangar 85. Foto i F 21:s arkiv.





Henry Bjurman på S 35E efter inflygning från F 11 och landning på F 21. Foto i F 21:s arkiv.

fientligt jaktflyg och genomföra en snabb och säker urdragning om man blir engagerad. Samövningarna med *Urban Blå* var en av grunderna till vår förmåga att hantera fientlig jakt.

Flera av förarna på Akktu Stakki var från Norrbotten och finsktalande och under strid med jakten, även *Urban Blå*, språkades det en del finska i radion. På så sätt kunde man ge klara besked åt varandra under striden utan att jakten förstod något. Det var egentligen förbjudet och inte särskilt omtyckt av cheferna.

Formationsflygning övades frekvent både i rote och grupp, det är viktigt att kunna hantera flygplanet i alla situationer och känna trygghet med sin egen och kamraternas profession.

Spaningskameror

Kameratrutningen utgjordes av sju kameror, fem i nosen och en höghöjds-kamera innanför vardera vingknäcken.

S 35 E i hangar 85. Den var rejäl, dimensionerad för 48 flygplan. Foto i F 21:s arkiv.



Höghöjdskamerorna, SKA 24/600 med 600 mm brännvidd, var monterade lig-gande i den tunna vingen Framför front-linsen fanns en spegel i 45 graders vinkel. Den tredje SKA 24/600 var installerad i nosen. I övrigt fanns en SKA 16 med 57 mm brännvidd i nosens främre del. Bak-om denna fanns ytterligare tre SKA 24, en riktad nedåt med 57 mm och två snett åt sidorna med 120 mm brännvidd. De här fyra kamerorna användes vid låghöjdsfo-tografering.

Kamerasystemet var försett med bild-rörelsekompensering. Det var konstruerat så att kamerakassetten med filmen rörde sig mot flygriktningen vid exponerings-ögonblicket. Det var då samma relativa vinkelhastighet från linsen till fotoföre-målet liksom från linsen till filmen. Det gav knivskarpa bilder med hög fart på låg höjd. Just högsta fart och lägsta höjd, med kort exponeringstid i målområdet, var en av de viktigaste parametrarna för taktiken med S 35E.

Utöver den fasta kameratrutningen fanns en mörkerspaningskapsel (MSK) med tre SKA 34-kameror med 75 mm brännvidd för låghöjdsfotografering, lod-bild samt snedbild åt båda sidorna. Kap-seln innehöll blixtaggregat, vilket senare modifierades för infrarött ljus (IR), med film som var ljuskänslig i samma ljusfrek-vensområde. IR-ljus är osynligt för ögat varför man inte kunde se de ljusstarka blixterna. Vid blixtfotografering sökte man hålla 90–200 m höjd för att få rätt exponering, samtidigt som hastigheten inte fick överskrida Mach 0,90, då det var viktigt att bilderna inte fick rörelseoskarpa eller blev ljussvaga.

Kapseln hängde på vänster kroppsbalk och kom då att uppta plats från en fälltank vilket minskade aktionsradien.

Elektroniska motmedel

Spanings-Draken var obehärdad och kunde inte försvara sig på något annat sätt än att flyga i mycket hög fart. Det instal-lerades dock motmedelsutrusning i form av en kapsel, KB, som innehöll både fäl-lare för remsor mot radar och facklor mot IR-robotar. Kapseln hängdes under höger vinge. Detta medförde dock att ytterligare en fälltank försvann med minskad bräns-lemängd som följd.

S 35E var försedd med fast monterade radarvarnare, Apparat 27, som talade om för föraren om han var belyst och i vilken sektor. Föraren fick även ljud från varna-ren, vilket varierade, beroende på typ av radarstation som belyste spaningsflygpla-net och på vilket sätt den belyste.

Det innebar att föraren fick en bättre förvarning om fientlig radarbelysning och han kunde därmed tidigt påbörja undan-manövrering och välja en annan flygväg. Radarvarnarna var monterade under ytter-vingarnas framkant och på bakkroppens båda sidor vid ejektorluftintagens slut.

Beroende på typ av radar, spaningsra-dar från marken eller fartyg eller radar-belysning från luftvärn eller robotar, fick föraren vidta olika åtgärder. I händelse av belysning från luftvärn eller radarrobot kunde föraren från kapsel KB fälla remsor av tunna trådar som störde den fientliga radarn. I händelse av beskjutning av vär-mesökande robotar var avsikten att fälla magnesiumfacklor från kapsel KB, vilkas värme skulle vilseleda robotarna. Fackel-fällaren var monterad baktill i kapsel KB och kunde ses som en liten rörtapp som sticker ut ur kapseln. Systemet KB blev egentligen helt färdigt först till introduk-tionen av S 37 Viggen varför, artikelförfat-taren veterligen, fackelfällningen inte kom att användas operativt på S 35E.

Remsor provades vid flera tillfällen vid 1 div. Ofta mot 2 div med J 35D, de hade god verkan särskilt om man gjorde en el-ler flera snabba kursändringar.

En liten historia om kapsel KB. En av Akktu Stakkis förare flög söderut med kapsel KB laddad med remsor. När han närmade sig Sundsvall hade vredet till KB av någon outgrundlig anledning hamnat i "operativ och automatik". När flygplanet blev belyst av markradar så började KB fälla remsor utan att föraren reagerade. Det blev en smärre chock för flygledning-en när delar av Sundsvall TMA blev ett redigt stråk av remsmoln. Någon trafik-ledning av den civila flygtrafiken var inte möjlig förrän remsorna sjunkit och blåst bort. Det blev en "tyst" utredning om det inträffade, KB var ju en hemlig utrustning!

Introduktionen

Övergången till S 35E innebar naturligt-vis en del problem och innan divisionen

var omskolad och krigsplacerad användes fortfarande S 29C och först under 1967 togs de sista Tunnorna ur tjänst. Ett av problemen var snedtömning av fälltankarna. Anledningen var kontaktproblem mellan fälltank och flygplan, då upphängningsanordningarna utsattes för stora påfrestningar och fukt under flygning med hög fart på låg höjd. I olyckliga fall kunde felet resultera i att alla tankarna inte kunde tömmas, vilket reducerade räckvidden och dessutom påverkade flygplanets stabilitet negativt. I sådana lägen gällde det att snarast vända hemåt och landa.

Navigeringen utfördes fortfarande med karta och kompass, vilket krävde stor skicklighet av föraren. Karta, klocka och kompass var pilotens verktyg och spaningsessen var rejäla proffs på att med hög fart uppträda på lägsta och dessutom ha järnkoll på positionen. Vid flygning över hav var det mycket viktigt med kurs-hållningen och även om man flög med 960–1 100 km/h var det nödvändigt att beräkna upphållningen för sidvind. Det kunde sedan vara osäkert var man kom att angöra kusten och det blev ofta en svår uppgift att efter en kustangöring på lägsta höjd snabbt orientera sig utan att stiga.

S 35E Draken var mycket uppskattad av förarna som trivdes väl i den fina kabinen. Flygegenskaperna var något annorlunda jämfört med J 35. S 35E var lite baktung och därmed faktiskt ganska känslig på höjdrodret. Det var vid hög fart mycket lätt att överbelasta och man kunde dessutom få en s k "pitch" vilket kunde resultera i strukturskador på flygplanet. Konstruktionen var överdimensionerad (beräknad under en tid utan datorer) och begränsningarna i flygning var pilotens förmåga att tåla G-krafter, inte planets. Som sagt, Draken krävde korrekt behandling för att inte råkade in i superstall, ett läge där planet överstegrades mycket snabbt för att sedan börja pendla i tippel. Flera fall resulterade i haverier, framför allt vid luftstrid och skjutning mot markmål med jaktversionen i början av Draken-eran.

Teknisk tjänst

Även flygunderhållskompaniet kom snart att uppskatta Draken, inte minst för dess fältmässighet. Under övningar på krigsbaser, där planen måste stå utomhus, i kanske minus 40 grader under natten, kunde man bara gå ut och starta motorn som oftast gick igång. Därefter var det bara att vänta tills motorn tinade upp övriga hydraulsystem, så att uppvärmd hydraulolja kunde börja värma upp kalla hydraulkolvar och tätningar. Under den proceduren rann det ibland friskt med hydraulolja från flygplanen men efter några motorstarter fanns det tillräcklig grundvärme i hela hydraulsystemet för att det skulle sluta läcka.

I fältmässigheten ingick även att flygplanet var okänsligt för snö och is tack vare vingkonfigurationen i kombination med en stark motor. Man kunde mycket



Före jul arrangerades "Juldoppet". Det var kallt att hoppa i isvaken och ta sig upp i livbåten för att sedan vidta alla åtgärder för att överleva efter ett skarpt uthopp. Det var så kallt att isolerdräkterna frös sönder, händerna stelnade efter 45 sekunder. Foto i F 21:s arkiv.

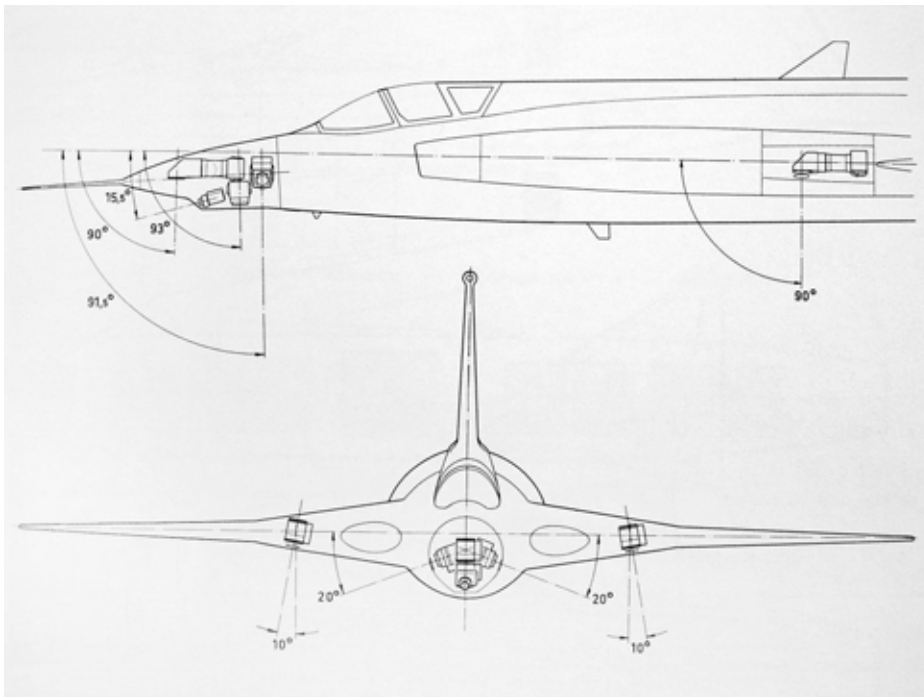
väl rulla ut för start med snö på vingarna. Den blåste och tinade bort efter hand, och vid fart över 600 km/h uppvärmdes skrovet till plusgrader genom friktionen mot luften.

Divisionen var senvintern 1978 baserad på Åmsele och det blev ordentligt kallt. Nere på basen hade vi minus 46 grader och på stabsplatsen var det minus 43. Bilarna fungerade inte. En VW-buss bogserades och då gick de ena bakhjulet framåt och det andra bakåt, sen havererade mo-

tor. Nere på basen startades våra S 35E med sedvanligt läckage i kylan. Efter ett antal varmkörningar med uppehåll för att sprida värmen i hydraulsystemen gick det vid lunchtid att flyga ett pass. Det var då minus 35 grader och hjulen kändes hårda och kantiga vid taxningen. Vid landning i kyla på isbelagd bana sattes 35:an ned med stor försiktighet. Fjädringen kändes stum och snart vibrerade stelfrusna hjul. Allt gick bra, men senare kom det restriktioner vid flygning i stark kyla.



Instrumentpanel i cockpit på S 35E Draken. Riktigt bra placerade instrument för ett spaningsflygplan. Foto i F 21:s arkiv.



Skisser på S 35E spanningskameror och dess placering. Foto i F 21:s arkiv.

Kjell Nordström berättar

Kjell Nordström är en legend på Akktu Stakki. I vintras gjorde artikelförfattaren en intervju med honom. Kjell har flugit det mesta och är fortfarande aktiv pilot med bland annat flygningar för Saab med Saab 340 och 2000.

Kjell Nordström kom till F 21 den 1 januari 1968. Lars Berglund var divisionschef med Henry Bjurman som ställföreträdare.

Kjell hade 1967 avslutat kadettskolan och sedan flugits in på S 35E på F 11 un-

der hösten. TIS:Ä, Typinflygningskede, började med två veckors teori, sedan två pass med Sk 35C. En annan bekant profil, Anders Levert, var Kjells lärare i baksits på Sk 35:an. Efter två pass i framsitsen skulle Kjell kunna manövrera flygplanet och kunna starta och landa. Kjell hade redan drygt 1 000 timmar på andra flygplanstyper vilket underlättade inflygningen, en 35:a ställer krav på sin pilot. Sedan var det dags för första passet med S 35E. Det var stor skillnad mellan 29:an och 35:an sär-

Till vänster:

Fte Haldo Sandberg "Hockey-Tränarn" var en av kamerateknikerna vid F 21. 1.komp.

Nedan till vänster:

Kamerainstallation i nosen på S 35E. Låghöjdssystemets högra kamera syns.

Nedan: En värnpliktig byter kamerakassetter i nosen på S 35E.

Foton i F 21:s arkiv.



skilt i landningen då nosen var hög och farten mellan 290 och 320 km/h. Draken var dessutom fartinstabil vilket gjorde att man måste vara mycket uppmärksam på fartmätaren och sjunkhastigheten. Med full hydraulik och roderkänsligt flygplan var skillnaden mot "gamla" Tunnan stor.

Med betydligt högre farter så var det nu svårare för piloten att hinna med navigeringen på lägsta höjd, piloten hade ju fortfarande bara karta och kompass. Det ställde höga krav på utbildningen med metodik och goda förberedelser och att förarna tilldelades erforderlig flygtid för att ligga på topp.

Kjell berättade också om haverierna med 35:an, speciellt högfartsproblematiken som var orsak till att två flygplan i en fyrgrupp från *Urban Blå* havererade 1970. En av förarna omkom, en bröt ben och armar och blev hängande i ett träd. Längre fram kom en större modifiering av räddningssystemet med beninhållning så att inte benen följade ut i höga hastigheter. Det liknade tennisracketar som monterades vid stolens sida vid förarens lår och knän. Vid utskjutning så fälldes racketarna ut på båda sidor och höll in benen. Ett liknande system med både ben- och arminhållning installerades i Viggens räddningssystem.

Kjell hoppade själv ur en S 35E 1969. Han blev under stigning i luftstrid med en J 35D ur *Urban Blå*, påflugan bakifrån. Kjell hörde en smäll och kände en kraftig stöt i flygplanet, såg eldslågor, det tändes varningslampor och flygplanet blev manöverodugligt. Kjell greppade omedelbart utskjutningshandtagen och lämnade S 35:an. Efter 1,4 sekunder hängde han i fallskärmen medan vrakdelar föll över honom. Han tog mark utan skador men den andra föraren omkom.

Bangprov på RFN Vidsel

Kjell Nordström berättar vidare om de högfartsprov som F 21 och F 11 genomförde på RFN Vidsel under 1969. Avsikten var att flyga i överljudsfart på lägsta höjd för att man skulle kunna utreda vilka skador som uppstod på byggnader och djur vid höga machtal. Försvarmakten hade fått betala stora skadestånd för skador på fastigheter och djurfarmar. Man ville även se hur olika djur, stora som mindre, reagerade.

Sväng vid höga machtal skapar likt en båt som svänger, en kraftig tryckvåg, en superbang, och även detta skulle provas. Det installerades mycket noggranna mätutrustningar på provplatsen för att man skulle kunna mäta de skador som kunde förväntas. Sedan flögs många pass överljud från 9 000 meter ner till c:a 60 meters höjd. Högsta fart på låg höjd var Mach 1,3.

Kjell hörde aldrig något om resultaten av utredningen men senare kom problem med motorerna, det inträffade ett antal skovelbrott troligen orsakade av överljudsflygningarna. Motorstoppen medför-

de förstås haverier, men förarna klarade sig med Saabs eminenta räddningssystem.

Taktik med S 35E

– Taktiken med S 35E var relativt lika den med S 29C. Låg höjd och hög fart, över målområdet ofta med hastigheter upp till Mach 0,95. Det fina med Draken var att på grundmotorn klarade man utan fälltankar M 0,95. Med fälltankar klarade man M 0,9, berättar Kjell Nordström.

– Vi visste att farten i målområdet skulle vara mer än 300 meter per sekund (M 0.88) för att klara luftvärnssystemen. Det kunde vi prova ut genom att flyga mot våra svenska system. Det kom senare en övning som kallades FOCUS som hade till uppgift att öva både flygförbanden och luftvärnet.

Våra skarpa spaningsuppdrag fanns i Finland. Vi hade målpärmar och färdigberäknade företag.

Det var framryckande trupper, flygplatser, broar, hamnar som var våra främsta mål. Det var otroligt viktigt att till Försvarsledningen tidigt få fram bra underlag för våra styrkors disposition.

Företagen hade en ganska hög riskfaktor men vi skolades på bästa sätt och vi var alltid mycket målmedvetna och anpassade taktiken utifrån aktuella förutsättningar.

Urban Blå flygs in på 35:an

Den 11 februari 1969, en kall vinterdag, var det dags för *Urban Blå* och F 21 att ta farväl av J 32B Lansén. Man avslutade med raket- och automatkanonskjutning mot Junkö-målet och en avskedsflygning i förband över Luleå och Boden.

Urban Blås nästa typ, J 35D, övertogs från F 3 Malmen, som ombeväpnade till den modernare J 35F.

Omskolningen började redan 1968 när några av 2.div förare skolades in på F 10. När resten av divisionen, tillsammans med förare från F 4, skulle flyggas in (TIS:Ä) skedde det i 1.div regi med



S 35E i sin rätta miljö på väg in mot Akkamassivet via Lilla Luleå älv. Foto i F 21:s arkiv.

hjälp av Sk 35C från F 16. *Urban Blå* kom till Akktu Stakkis ordersal i byggnad 97, där omskolningen startade med teorilektioner. Lärare var divisionsledning och förare ur 1.div. Normalt flög man två pass med Sk 35 för att sedan gå över till ensitiga J 35D.

Besök från England 1970

Under sommaren 1970 gästades F 21 1.div av en division från engelska RAF som flög English Electric Lightning, ett tvåmotorigt jaktplan med motorerna ovanpå varandra. Några noteringar om besöket har artikelförfattaren inte återfunnit men det berättas att flygplanet var sidvindskänsligt vid start och landning.

På Skogsmässen spelades det till mångas förtjusning säckpipa efter middagen.

Lars Hallberg om Akktu Stakki

– Jag tillhörde kategorin E 731, som examinerades på Ljungbyhed våren 1974. Relativt sett var det en ganska stor kull, 22 nya fältflygare, som lämnade flygskolan. Direkt efter flygskolan, bar det iväg till

F 16 Uppsala för TIS 35 (Typ Inflygnings Skede).

Vi var fem fältflygare ur kullen som placerades på F 11 i Nykö-ping. Resterande placerades på olika jaktförband (F 1, F 17). För min egen del var F 11 exakt vad jag ville.

– Spaningspilot S 35E, den utbildningen passade mig som hand i handske och då uppstod omedelbart en tanke och en möjlighet om att i framtiden kanske få komma till F 21 och Akktu Stakki!

Vi huserade på F 11 3.div, divisionschef var Ulf Sveding och GFSU-chef var Thomas Bodén. Bodén slutade under vår tid, men Martin Pollack tog över ledarskapet. Det var en spännande tid och vi blev mycket väl omhändertagna på F 11. Lågflygning genomfördes i särskilt rekade lågflygstråk. Särskilt utsatt i ett av de södra stråken var kyrkan i Gärdserum.

– Efter halva GFSU-tiden blev jag och min kollega Staffan Hedman uppkallade till flottiljledningen.

Vad nu då? Har vi gjort bort oss eller varför blir vi uppkallade dit, undrade vi?



S 35E Draken som taxar ut för start i vintermiljö. Foto i F 21:s arkiv.



Gruppfoto av Akktu Stakki, troligen 1970. Foto i F 21:s arkiv.

Vad vi visste hade vi inte gjort nått dj... skap heller. Väl på plats fick vi besked: ”efter genomförd utbildning skall ni placeras på 1.div. F 21 i Luleå”. Det var ett mycket bra besked, det var ju faktiskt vad vi ville från första början. F 21 var hemmaplan för oss bägge, jag f.d. Luleåbo men upp-vuxen i Vidsel och Staffan härstammade från Boliden.

– Vi kom till Akktu Stakki i november 1975 och blev fort hemmastadda på divisionen.

Ibland skojade vi med jaktpojckarna på 2.div. När de frågade sa vi: ”vi är på div.1, ja elitserien ni vet”!

Hur som helst, vi hade hört talas om *Urban Röd* – ensamvargarna uppe i norr. Men vi hade också hört att på *Urban Röd* kunde man flyga lågt och fort och att de löste de allra flesta spaningsuppgifterna de fick.

Divisionen bestod av ett gäng indivi-

dualister, som inom ramarna för gällande spaningstaktik med viss frihet kunde ta sig an sina tilldelade uppgifter, resultaten talade sitt tydliga språk!

Valet av spaningsmetod/foto, var ju styrt av: uppgift, målets storlek till ytan och hotbilden. Det ingick även att klara ut eventuellt utnyttjande av egna motmedel (facklor/remсор). Det som utöver ovan nämnda parametrar kunde variera var hur man/vilken väg man i slutfasen tog sig fram till det aktuella målet/målområdet.

– Efter en tid på Akktu Stakki upptäckte jag hur man ständigt sökte nya vägar för att anpassa uppträdandet, fortsätter Lars Hallberg. Varför det, kanske någon undrar?

Ett spaningsuppdrag/företag som inte kommer hem med ett användbart fotore-sultat (bilder i/av målet), är ett misslyckat uppdrag. Därför var det ett ständigt le-

tande efter detaljer som kunde förbättra taktiken. Påverkande faktorer: fientligt jaktflyg under an- och återflygning samt runt viktiga mål, luftvärnsförband med sina grupperingsplatser. En annan minst lika viktig faktor var alla fasta hinder i terrängen, kraftledningarna och master. Inom eget territorium fanns bra kartunderlag, sämre i Fi-territorium.

Det fanns ytterligare ett oförutsägbart hinder, och det var fåglar, både stora och små. Under min tid på Akktu Stakki inträffade ett antal mer eller mindre svåra fågelkollisioner. 1976 gjorde Janne Andersson (ARS) en kraftfull undanmanöver för en fiskmåls strax söder om Malören, ARS avbröt och steg mot Kallax. Över Sandön stannade motorn efter gasavdrag, då det kom in luft i bränslesystemet. ARS gjorde ett lyckat uthopp som kunde ses från tornet på Kallax. Motorns infästningar hade lossnat/gått av vid den kraftiga sättning med ca 18 g, som blev resultatet efter hans instinktiva undanmanöver. Den var så kraftig att farten retarderades från 960 km/h ner till 400 km/h.

35:an var verkligen stryktålig, hade motorn inte stannat hade Janne landat med en skrynklig ryggås!

– På den tiden fanns egentligen bara ett skydd mot fientlig jakt, nämligen att flyga lågt och fort. Om möjligt var det lågflygning från start till mål, vi flög på höjder runt 50 m men oftast lägre och med farter upp till M 0.95. Aktuella farter var: 720 km/h, 960 km/h och M 0.9-0.95. I de högra farterna var det viktigt att ligga rätt i spåret!

– Luftvärnets grupperingar var fasta, dock visste man inte exakt var. Underrättelsegenomgången före start var en mycket viktig del i förberedelserna, typ av lv och möjliga/kända grupperingsplatser.

I mitten av 70-talet fick vi ta del av studier gällande svagheter med alla typer av radarriktad motverkan/eld. Svagheter som vi naturligtvis skulle känna till och även kunna hantera på ett taktiskt riktigt sätt. Enkelt kan man säga att: den perfekte piloten som alltid höll sin exakta höjd och kurs, blev en sittande fågel för radarriktad motverkan, både lv-akan och robotar.

– Alltså, se till att den radar som försöker låsa får det besvärligt med sina predikteringar (beräkningar). Hur? Jo, kontinuerlig variation av både höjd och kurs visade sig räcka för att göra det näst intill omöjligt att låsa på. Radarn behövde hela tiden göra nya beräkningar för att om möjligt hitta den så viktiga framförhållningspunkten, men som hela tiden förändrades genom slingring/höjdvaryation.

Vi kunde själva verifiera detta vid samövning med några jaktförband i södern. Vid direktanfall framifrån (Da fram), kunde vi med enkla kursändringar försvåra, ja till och med helt förhindra läsning, vilket innebar att de (jakten) inte kunde skjuta sina robotar. Jaktförbanden i söder undrade vad vi sysslade med!

Akktu Stakki ordersal i by 97, kallad sommarvillan. 1 dic DC Lars Berglund på podiet leder omskolningen. Åke Carlsson 2 div närmast i ljusst flygställ. Foto i F 21:s arkiv.





Divisionschef Rolf Häggberg på expeditionen. Foto i F 21:s arkiv.

Lågflygning i Norrland

– Norrland var mycket lämpat för lågflygning, mildtals med skog och ödemark, berättar Lars Hallberg. Med andra ord, här fanns mycket bra förutsättningar för utbildning av spaningsförare. Minns att vi under GFSU-tiden på F 11, övade lågflygning under två veckor, baserade på Hedenbasen och dess Ö-BasBat. I Norrland fanns även gott om representativa mål att öva mot, flygbaser, hamnar i kustbandet, radarstationer, järnvägar och landsvägar. Svårigheten var att hitta fram till alla mål, i synnerhet vid min värden för sikt/molnbas. För att vässa förmågan, valdes ofta de svåraste målen vi kunde hitta. På kartor med skala 1:50 000, kunde man hitta små och därmed nästan osynliga ”vägtrummor”. Eller varför inte ”Härkmyran” från nordost på lägsta höjd med taktisk fart (M 0,95). Härkmyran = 2-3 byggnader, bakom en skogsridå när man kom från nordost.

– De var nog ganska allmänt känt att svensk spaning i huvudsak uppträdde enskilt. Av ren självbevarelsedrift utvecklade Akktu Stakki ett alternativt uppträdande, nämligen en försvargrupperad rote, just för att säkerställa upptäckten av fientlig jakt i bakifrånsektorn.

Man flög helt enkelt med 2–3 kilometers lucka, då kunde man under anflygningen, och i vissa fall även under åter-

GFSU-chef Hans Sundesten under ordergivning 1974. Foto i F 21:s arkiv.



F 21:s platta 1 med Electric Lightning och S 35E Draken. Foto i F 21:s arkiv.

flygningen, hålla koll bakom varandras ryggar. Självklart gjordes förberedelserna tillsammans inom roten (kurser m.m.). Taktiken fungerade alldeles utmärkt.

För ändamålet var förbandsflygning i alla former en nödvändig och bra träning, dessutom var det en allmänt flygtrimshöjande övning.

– Som spaningsdivision på F 21 var vi lyckligt lottade, berättar Lars Hallberg. På flottiljen fanns en jaktdivision (*Urban Blå/2. div*), senare tillkom ytterligare en JA-division, *Urban Gul/3. div*. Samövning med jakt var ett ofta återkommande inslag i den dagliga verksamheten. Hur undvika fientlig jakt och hur skall man kunna dra sig ur en jaktstrid om man aldrig övar det?

S 35 E med fyra fälltankar, var ett mycket bra spaningsflygplan. Lätt att manövrera (rolls snabb), fri sikt ovan instrumentbrädan och bra räckvidd på låg höjd.

GFSU på Urban Röd

Lars Hallberg fortsätter sin berättelse:

– Artikelförfattaren Anders Jonsson (JON) med sina ”kullare” C-G Aråker (ARÅ) och P-A Johansson (JOA) kom till oss på Akktu Stakki midsommaren 1977. Det var för övrigt den första GFSU-utbildningen som genomfördes på 1. div sedan 1969, då det var F 11 som ansvarade för all GFSU-spaning.

På den tiden var det kutym att de nyttillkomna GFSU-eleverna skulle skjutsa

sina blivande läromästare i baksits, i det här fallet Sk 35 C. Så blev det även denna gång. Jag fick förmånen att åka baksits med JON, och på flygprogrammet var det 100 procent enskild avancerad flygning. Nog blev det avancerad flygning alltid! Halvroll var en bra och nyttig övning med fpl 35. Varje halvroll som JON gjorde medförde att det ”svartnade” för min del. ”Det var en hårding på halvrollar”, tänkte jag. Märkligt! Efter ytterligare några halvrollar tittade jag ner på G-dräktsslangen, den hängde rakt ner intill stolen. Efter inkoppling var även baksits med i halvrollarna.

Anders Jonsson minns

– Vi blev väl mottagna av divisionschefen Rolf Häggberg som berättade det mesta om vad som förväntades av oss framgent. Chef för GFSU var Hans Sundesten med stf Klas Furucrona som ansvarade för vår utbildning under de kommande 14 månadernas utbildning.

Flygplanen vi flög de första passen saknade vingtankar, eftersom S 35E ansågs vara lite baktung och mer svårflugen med fyra ”dunkar”. Första passet gick utmärkt och ganska snabbt började Spaningsdraken att kännas bekant. Vi fick efter de första inflygningspassen påbörja landning med bromsskärm, inte bara med noshjulet i banan utan även på det gängse sättet med huvudställ och sporre i banan.

En av de första landningarna på Kallax under inflygningen på S 35E Draken, här med bromsskärmen utfäld. Foto i F 21:s arkiv.





Divisionen samlad på Urban 59 efter sommaruppehållet, inramad bild gavs till 1.komp som tack för det gångna året. Det var till dessa grabbar som Lars Hallberg och Staffan Hedman anlände. Foto i F 21:s arkiv.



Åke Riström och Christer Calla förbereder flygpas i ordersalen by 97. Foto i F 21:s arkiv.

Flygning med fyra "dunkar" genomfördes. Vingtankarna påverkade egentligen flygegenskaperna till det bättre förutom att flygplanet blev lite känsligare på höjdrodret.

Navigering på låg höjd med den för oss måttliga farten av 720 km/h var inte så enkelt som man kunde tro. Dessutom uppförde sig S 35E inte riktigt bra i den farten då det kändes som höjdrodret inte skulle vara riktigt tillräcklig vid en upptagning. När vi senare ökade farten till 960 km/h (M 0,78) blev det besvärligt att navigera på 100 meters höjd. Men flygplanet blev förändrat med fartökningen, helt plötsligt kändes maskinen som ett fullblod. Tyst, snabb, fingertoppskänslig i min hand. Fin sikt för lågflygning, detta kändes som ett spaningsflygplan för "ensamma vargar".

Så var det då problematiken med att på låg höjd med hög fart veta var i Norrland man befann sig. Jag hade tillsammans med förste fältflygaren Christer Calla som lärare i en följande Draken flugit över Piteå på alldeles för låg höjd. Calla visste naturligtvis var vi befann oss men i det lite dåliga vädret gjorde inte jag det, utan kom några kilometer för långt norrut. Det innebar att vi passerade över Piteåfjärden på fel ställe och när strandkanten dök upp så fanns där ett lasarett! Vad som hände där inne,

vid vår passage, undrar jag fortfarande. Christer Calla lät mig veta att spaningspasset skulle ha fått högsta betyg om det inte vore för passagen av Piteå lasarett. Jag upplystes om att normalt så avslutas lågflygningen väl före Piteå!

Det var typiskt Christer Calla att låta saker och ting skena i väg lite mer än vanligt. En del minnen tillsammans med honom har etsats fast i mitt huvud.

Med Kjell Nordström till Andøya

Anders Jonsson berättar om en resa till Norges atlantkust:

- I slutet på GFSU hösten 1978 meddelades att Kjell Nordström med mig som rotetvåa skulle genomföra en Svenorda-flygning till Andøya i Norge. Det kändes mycket spännande att planera allt med Kjell som skulle leda roten. Radiotrafik på engelska och inflygningsrutiner med GCA, nya frekvenser och rutiner. Vi startade från Kallax och steg på kurs mot Kiruna och sedan vidare mot Andøya. Vid gränsen anropades Kjell basen Reitan utanför Bodö, vilken svarade på engelska och gav oss färdtillstånd med kurs och höjd mot Andøya. Det var mycket trafik på kanalen och vi flög vidare. Vi passerade norska kusten ut i Atlanten och när dryga 10 minuter gått började Kjell ropa på kontrollen. Svar uteblev, nytt anrop, intet

svar. När vi var c:a 20 mil ut över Atlanten blev vi uppropade. Kändes skönt för bränslet minskade i rask takt. Kontrollen ursäktade fördröjningen, men det var mycket militär trafik. Vi leddes raskt ner till Andøya där vädret var hyggligt. Vi angjorde på lång final, ingen överflygning tilläts. När jag låg på steget och ad-bromsade såg jag en F-104 från höger till vänster som på c:a 500 meters höjd sköt akan rakt ovanför mig! Tänkta att här händer det saker minsann.

Vi taxade in och blev sedan bjudna på norsk lunch, "smörrebröd", vilket smakade gott. Hemresan gick utmärkt. Jag undrar om inte Kjell och jag är de svenska piloter som varit längst ut i Nordatlanten. Tur att de hittade oss!

Fältflygarna

Hans-Göran Nilsson från Gällivare, Christer Calla från Pajala, Gösta Syvänniemi, Lars Hallberg och Staffan Hedman var divisionens fältflygare och grabbar som flög så ofta det fanns tillfälle. Gösta Syvänniemi skulle inom kort lämna divisionen för anställning i Linjeflyg. Vid morgonens briefing och på order av divisionschefen beordrades Gösta att under eftermiddagen kontrollflyga en S 35E, ett vanligt stigprov med motorkontroll. Gösta genomförde flygningen med Draken, sista passet, och vid briefing kl 16 frågade divisionschefen hur stigprovet hade gått. Då kom Gösta på att han glömt själva stigprovet och bara genomfört ett pass med avancerad flygning. Vad som sen sades har jag förträngt, men det var mellan alla grabbarna alltid en tävlan om att få flyga så mycket och ofta som möjligt. Gösta hade dessutom ofta oturen att komma till morgonbriefingen i uniform och röda strumpor, det var självförelåt, men sällan slog det fel att stf C F 21 Bror Larsson dök upp, han gillade INTE röda strumpor.

Christer Calla förde en egen tillvaro i luften och tangerade ibland chefers order. Calla hade en enorm flygglädje och även en personlig färdighet som var aktad. Det här nyttjade Christer vanligen någon gång i månaden, i fältets närhet eller ute i terränglådan. Jag tänker på kavaljerstar-

Vacker bild före jul 1978, på vår fina S 35E med Akktu Stakki på ryggåsen. Frv: C Calla, R Häggberg, L Persson, P-E Edwards, P-A Johansson, C-G Aråker, J-O Friskman, K Nordström, K Furukrona, A Jonsson, H Sundetsten. Divisionsbiträdet Arvo Qusales, med "Jesus-frisyren", vakar över förarna. Foto i F 21:s arkiv.



ter (brant stigning), låga överflygningar, skrämna folk, i luftstrid snurra upp andra divisioners flygförare och inte minst att söka efter gränsen för personlig färdighet och flygplanprestanda.

Ibland, någon gång i månaden, vandrade Calla upp till flygchefen för att redogöra för sina bedrifter och naturligtvis få någon form av varnande ord eller utskällning. Calla var förstås inte ensam om att besöka flygchefen, men han är nog för mig mest ihågkommen. Det tog några timmar ibland dagar men sen var det glömt och vi flög vidare. Calla vistades nästan aldrig på flotttiljen i andra militära kläder än flygställ. I mina tankar ser jag hans devis: "Är man alltid ombytt är man också redo för ett flygpass."

Som vanligt förekom det en hel del spektakulärt flyghistorieberättande i fikarummet och vår kurs- och GFSU-chef Hans Sundesten, var noga med att påtala att det är stor skillnad på skrönor och historik. Vi förstod att flyga efter vår förmåga och inte ta till någon överambition. Flygsäkerheten var viktig på Akktu Stakki. När berättelser och skrönor blandades med verkligheten kom de säkerhetsmässiga aspekterna alltid i första hand. Fältflygarna påtalade ofta att gränserna ska man närma sig försiktigt, alltid ha koll på läget och planera före handling. Impulsiva påhitt var näst intill tabubelagt. Vi GFSU-elever fick av divisionen och ledningen ärva ett gott flygsäkerhetstänkande som för min egen del har varit till stor nytta.

Akktu Stakkis 30-årsjubileum

I mitten av juni 1979 var det dags för 30-årsjubileum på Akktu Stakki. Det var det första kända jubileet där man inbjöd alla som tillhört och flugit på Akktu Stakki. Det jobbades flitigt under hela första halvåret 1979 för att tidigt skicka inbjudningar till alla piloter från 1.div F 21. Vi lyckades få F 7 att "sponsra" en Tp 79 (DC-3) som flög långväga gäster tur och retur.

Tp 79:an möttes utanför Skellefteå av Christer Calla i en Draken. Han hängde

Curt Berglund, 1.div första divchef, tilldelas Heders Tavlan av Kjell Nordström. Foto i F 21:s arkiv.



Inte alltid enkelt att få stopp på en S 35E i vinterklimatet med snö och halka... Foto i F 21:s arkiv.

upp flygplanet vid Tp 79:ans vingpets och balanserade där med låg fart ett tag. Sedan efter Tp 79:s landning och parkering på platta 5 så blev det en överflygning på absolut lägsta med redig fart.

Därefter vidtog festen på F 21 Skogsmäss där det serverades både god mat och stark dryck. Många historier berättades. Jocke Åström spelade gitarr och sjöng. Gamle Mustangpiloten och slöjdläraren Seth-Ivan Holmström från Kiruna berättade historier och skrönor med rektorn tillika Spitfirepiloten Bo Hagman.

Under middagens avslut tilldelades Akktu Stakkis första divisionschef Curt Berglund en tavla. Motivet var en S 35E i fjällmiljö från Kebnekaismassivet. Efter det så vidtog nattens långa övningar fram till småtimmarna. Det var ju midnattssol och ljust, vem kan då sova.

Avslutning med S 35E

Anders Jonsson minns avslutningen av S 35E-epoken:

– När det var dags för S 37 Viggen flögs ett antal S 35E ner till södra Sverige för förvaring och som reserver till dess alla

förare var omskolade och krigsplacerade på S 37. På F 18, F 14 och F 11 lämnade jag några av våra fina spaningsflygplan med en tår i ögat, vi visste ju att nu var det snart slut på Drakeneran.

Den 6 juni 1979 var det dags för mig att säga adjö till S 35E. Jag startade från Kallax för ett sista pass avancerad flygning och genomförde alla rörelser som flygplanet byggts för. Ryggflygning var enkelt med S 35E, som var ett känsligt flygplan med små spakkrifter, och mitt sista pass blev en del upp och ner. När bränslet började gå mot 25 procent var det dags att avsluta med en elegant landning. Efter kupéring på plattan var det dags för min sommarsemester för att redan i början av juli påbörja omskolning till S 37 Viggen på F 13 Bråvalla. Mer om detta i del 5.

En S 35E med fyra fälltankar, som rinner fram på lägsta höjd genom landskapet i 960 km/h är ett mycket kärt minne, känslan finns fortfarande kvar i våra drömmar.

Akktu Stakki del 5

I nästa nummer av SFT fortsätter berättelsen med Viggen-epoken.

Ankomst med Tp 79 till 30-årsjubileet – strax passerar en S 35E på lästa över gästerna! Foto i F 21:s arkiv.

