



KUNGLIGA NORRBOTTENS FLYGFLOTTILJ Flygspaning

F 21

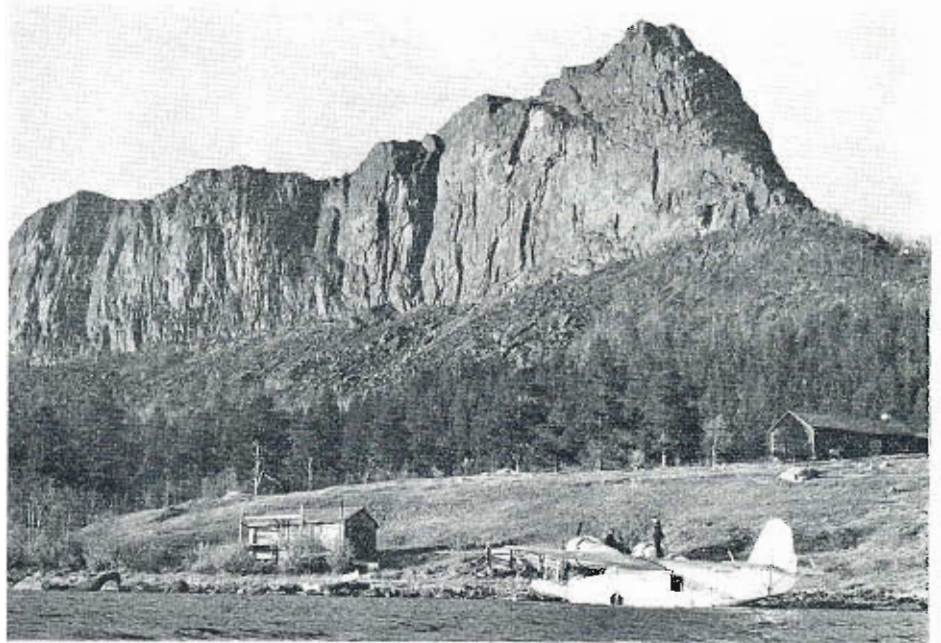
I början av andra världskriget upptogs frågan om permanent förläggning av ett flygförband till Övre Norrland. Efter förslag härom från ÖB under augusti 1940 beslöt 1941 års vårriksdag den 25/4 1941 att Norrbottens flygbaskår (F 21) skulle uppsättas och förläggas till Kallaxheden nära Luleå. Dess uppgifter avsågs bli att dels vid fredsbasen betjäna de flygande förband, som vid tillfällig basering vid denna skulle bedriva övningar och utbildning under specifika norrlands- och vinterförhållanden dels under beredskaps- och krigsförhållanden tillhandahålla basförband vid krigsflygbaserna i denna del av landet.

Uppsättningen av flygbaskåren tog sin början den 1/7 1941. På hösten samma år tillträdde den förste kårchefen, flygpionjären, överste Gösta von Porat och som sjätte efterträdare till denne för nu överste Tord Norlin befälet över förbandet.



Chefen för F 21, överste Tord Norlin.

Men under de gångna 26 åren har mycket förändrats. Under de första åren då kårens uppgifter var helt inriktade på basbetjäning hade förbandet endast ett fåtal egna, lätta flygplan för samband, enklare transporter, tjänsteresor o d. Flygambulansen, som länge varit baserad i Boden, var knuten till kåren och svarade för den mest uppinärksamma flygverksamheten.



Flygambulansen Tp 81 (Grumman Goose) har landat på Tjeggelvas för besök i "byn" Raman 10 mil väster Jokkmokk. I bakgrunden Tjeggelvaspakte.

På våren 1949 tillfördes förbandet en spaningsdivision som utrustades med kameraförsedda Mustangar, S 26 och tvåmotoriga S 18 A. De ersattes 1953 med Vampire ett år och sedan kom S 29, som förra året ersattes med S 35 E.

Hösten 1961 fick förbandet ytterligare en division; denna gång allvädersjakt utrustad med J 32 B. Nu blev förbandet så stort att det omvandlades till flottilj vilket skedde 1/7 1963.

De enstaka transportflygplan, som flottiljen haft, har efterhand kompletterats med helikoptrar för transport och flygräddningstjänst. Fr o m i höst ingår i flottiljen en fullt organiserad helikopter- och transportgrupp, som i storlek motsvarar en flygande division vad personalen beträffar.

På strilsidan började ett regelrätt strilförband att uppsättas först 1954. Det har nu vuxit ut till ett komplett stril-50 organisation och sedan mitten på 60-talet har övergång till stril 60 påbörjats.

På bassidan upprättades tidigt baser vid olika fält utanför Kallax men till slut koncentrerade man sig på Hedenbasen utanför Boden. De små ursprungliga baskompanierna med främst underhållsuppgifter utvecklades till en basbataljon, som till huvuddel svarar för funktionerna vid en modern flygbas.

Tillkomsten av divisioner vid förbandet medförde en motsvarande utökning med baskompanier.

"Nattjakten" J 32 B.





Kårchefen överste Gösta von Porat och Dacotaförbandets chef Bernt Balchen på Kallax vintern 1945.

Vid Kallax följer baskompanierna vanligen helt ordinär fredsrutin med inslag av tillämpningsövningar och större krigsövningar. Basbataljonens verksamhet är däremot i ett flertal funktioner organiserad för så fältmässig verksamhet som möjligt för att ge de gästande förbanden en bild av hur tjänsten vid en krigsbas kan te sig.

Ett av flottiljens större problem är disproportionen mellan antalet basförband i fred och det stora antalet enheter som den skall krigsorganisera. Planeringsarbetet blir därför mycket omfattande för den fåtaliga personal, som kan disponeras för detta arbete.

Arbetet vid flygverkstaden karaktäriseras av det stora antalet olika flygplanstyper. Detta har tvingat fram en spridning inom flottiljområdet av arbetslokaler eftersom man huvudsakligen hänvisats till provisoriska lösningar. Typriktigheten kräver av kontrollsidan ett mycket brett register i personalens kunskande liksom på förrådssidan ett stort sortiment av reservdelar.

Vid TV 4 karaktäriseras verksamheten av att man till 80–90 % arbetar ute på fältet vid länkstråk, flygbaser och strilänläggningar. Därför inverkar avståndsfaktorn speciellt kraftigt på denna verkstad. Det medför också att TV 4 torde vara den mest helikopterburna verkstaden i landet.

Trots tillgången på helikoptrar så måste huvuddelen av transporterna inom sektorn ske med motorfordon. Kombinerat med flottiljens stora mobiliseringsansvar förklarar detta den stora motorfordonsparken på omkring 300

fordon. Detta är ungefär 3 gånger så mycket som vad en normalflottilj har och samma proportioner gäller den stora motorfordonsverkstaden. Speciellt inom detta verksamhetsområde har flottiljen varit värd för centrala myndigheters vinterprov med t ex snöröjningsfordon, sopmaskiner o d.

Med hänsyn till att F 21 mobiliserar 2–3 gånger så många enheter, som en normalflottilj, är flygförrådstjänsten speciellt omfattande. Av bl a beredskaps-skäl är en stor del av materielen spridd inom hela sektorområdet. Här inverkar avståndsfaktorn åter kraftigt då tillsyn och underhåll skall göras på den utlagda materielen. De nyligen utökade förrådslokalerna har snabbt fyllts och även de är nu för små.

Samma förrådsproblem finner man även på intendentursidan. Den största förändringen finner man emellertid på den andra av intendentens verksamhetsgrenar, kasernavdelningen.

I och med de nya regionala stabernas tillkomst överfördes förvaltningsansvaret för flygvapnets alla anläggningar inom Övre Norrland från fjärde flygeskadern till F 21. Avdelningens ansvarsområde har därigenom växt till att omfatta bas- och striletablisement av alla slag till ett värde av omkring 100 miljoner kronor. Härtill kommer flottiljens byggnader m m i anslutning till kasernområdet till ett värde av 15 miljoner kronor.

Vid en tillbakablick finner man icke endast att förbandet organisatoriskt växt. Även verksamhetens karaktär har förändrats. Det lilla förbandet, som föddes under brinnande krig, präglades första åren av beredskapstidens anda. Som slutkläm på denna period minns man starkt då Berndt Balken med sina Dakotaflygplan låg vid Kallax för att flyga hem de norska polistrupperna vid krigsslutet.

Tiden därefter präglades av de första fredsårens andhämtning. I det flygfattiga Övre Norrland blev kåren till långt



F 21 tekniske chef, flygdirektör Bo Norén.

in mot 60-talet livligt uppvaktad från civilt håll med begäran om flyghjälp i de mest skiftande lägen. Ej blott vid ambulansfall utan även i många andra nödlägen till sjöss och till fjälls. Efterhand växte den civila flygverksamheten i området och övertog mycket av dessa uppgifter. De egna krigsflygförbandens tillkomst ställde ökade krav på förberedelserna för de rena krigsflyguppgifterna. Detta tillsammans med utbyggnaden av flygbaserna och stridsledningsorganisationen skapade övergången till det nuvarande flygvapensystemet med sina komponenter — flyg, bas och stril.

Flottiljen har på så sätt dragit sig in i sin ram till förfång för den stimulerande kontakt med det civila livet den tidigare haft. Vi vet dock att de behov vårt samhälle har av flygning tillgodoses på annat sätt och vi söker kompensera de tidigare, förlorade kontakterna med nya, starka band på andra områden.

Och vi hoppas att vår koncentration på huvuduppgiften skall bli till nytta för alla i vårt kära Norrland.

Flygverkstaden har växlande arbetsobjekt.



För att tillgodose dessa basförband med värnpliktiga har även 4. kompaniet följt med i tillväxten och blivit det största specialkompaniet i FV med en utbildning av omkring 650 vpl/år.

På den tekniska sidan har tillkomsten av de två divisionerna inneburit en kraftig förändring. Därtill replierar sedan början på 60-talet även arméns helikopterskola i Boden på F 21 flottiljverkstad. Sedan 1954 är även den regionala televerkstaden TV 4 förlagd till flottiljen.

Idag består således Norrbottens flygflottilj av förutom stabsorganen (inkl verkstads- och förrådsenheter), två flygdivisioner (en spaning och en jakt) med var sitt baskompani, en helikopter- och transportgrupp, en basbataljon, ett specialkompani och ett strillförband. Såsom sektorflottilj svarar F 21 för verksamheten inom drygt en tredjedel av Sveriges yta.

Om man betraktar arbetsförhållandena vid F 21 finner man vissa faktorer, som påverkar alla verksamhetsgrenar.

Först då det ovannämnda, vidsträckt sektorområdet. Den merbelastning detta innebär beträffande restid och transportmedel är uppenbar. Men även kommunikationerna utåt med centrala myndigheter och underhållsanstalter m m i mellersta Sverige kräver mer av F 21 än av andra flottiljer, trots att det civila trafikflyget ger goda förbindelser med Stockholmsområdet.

De klimatfaktorer som främst bidrar till flottiljens särförhållanden är den långa vintern med fränst dess ofta ihållande köldperioder, snöförhållandena samt höst- och midvintermörkret. Mest påverkar dessa faktorer utomhustjänsten med flygplan och motorfordon, soldatutbildningen och vissa delar av flygtjänsten. Som regel är dock vädret rejält, och personalen förlikar sig lätt med det.

Detta förhållande kan kanske vara en förklaring till en av de mer positiva faktorerna. Det är nämligen lätt att rekrytera personal till F 21. Främst gäller detta den tekniska personalen; inte minst de civilanställda vid avd 6. Till detta bidrager sannolikt främst arbetsmarknadsläget i Norrbotten. Trots att landsändan är glesbefolkad finns sysselsättningsproblem. En motsatt följd av glesbygden är att F 21 måste "importera" 30 % av sina värnpliktiga från Stockholmsområdet med allt av problem detta för med sig.

Flygtjänsten vid flottiljen får sin prägel av att det vid förbandet finns tre flygslag — jakt, spaning och transport/helikopter — samt av de särpräglade förhållandena, under vilka flygtjänsten bedrivs. Det är lätt att ordna samövningar flygslagen emellan men samordningen av rutintjänsten kompliceras och kräver kunnande hos flottiljens ledning



Snöröjning vid Kallax.

inom ett bredare register än vid förband med endast ett flygslag.

Övningsområdet är stort och ostört. I de vädersituationer i synnerhet på vintern, som är snabbt skiftande och därigenom svårberäknliga utgör däremot det stora området en komplicerande faktor. Navigeringshjälpmedlen är fåtaliga liksom reservlandningsplatserna. Till och med flygplatsen i Bodö har genom norskt tillmötesgående tacksamt anamats som reserv i fall av nöd.

Kravet på sinnesnärvaro och förmåga till självständigt handlande ställs därför högt på såväl chefer som enskilda besättningar och förare vid flygning i Norrland.

Strilsidans omfattande förbandsproduktion för krigsorganisationen kräver en stor utbildnings- och övningsverksamhet. En stor del av utbildningen gäller frivilliga, och är oftast förlagd till deras hemorter, väl spridda inom de två nordligaste länen. F 21 har även den i särklass största kadern inom FV av reservpersonal, för vilken kvalificerad utbildning måste anordnas.

Härtill kommer den för fredstjänsten erforderliga luftbevakningen och stridsledningen. För denna har man ett starkt behov av inte blott de egna flygförbanden inom flottiljen utan även de vid Hedenbasen såväl periodvis förlagda som tillfälligt mellanlandande flygande enheterna. På så vis hålls strilorganisationen aktiv och därmed funktionsduglig och för krigsverksamheten nödvändiga erfarenheter framkommer.

För denna verksamhet har F 21 ett lfc organiserat och ett antal radarstationer bemannade inom sektorn. En arbetsgrupp för krigsförberedelsearbete och utbildning är därtill förlagd till Umeå.

Bestjänsten bedrivs huvudsakligen av de två baskompanierna i var sin halva av den stora, nya hangaren vid Kallax, som byggdes då den andra divisionen

skulle tillföras förbandet samt av basbataljonen vid Hedenbasen.

Häruöver organiserar baskompanierna var sin bastropp, som i beredskaps-höjande syfte tjänstgör vid krigsflygfält. Därvid kan de samtidigt betjäna enstaka flygplan, som t ex av väderskäl eller annat kan tvingas landa på fältet. Samtidigt erinras om den bemanning av Vidselbasen, som flygförvaltningen svarar för och vars kontakter med F 21 oftast berör bassidan.

Bo Viktor Penner

IFFA:s

Varpamästerskap

~~IFFA:s varpasektion kan med fullföljandet av klubbmästerskapen sätta punkt för en livlig och resultatnässigt god säsong. Det blev en lysande triumf för årets man "Benga" Andersson. Hans motståndare föll i takt med kvällsmörkret. Man nödgades använda två kvällar för att kunna fullfölja tävlingarna. Inte heller andra omgångens deltagare kunde rubba erklara för "Benga". Med resultatet 8,68 m eller 80 cm till godo på Holger Larsson, fjolårsmästaren, befäste "Benga" sin mästarställning och Ville Liljehammar tog da capo på bronspengen.~~

Resultat:

| | |
|----------------------|---------|
| 1- Bengt Andersson | 8,68 m |
| 2- Holger Larsson | 9,48 m |
| 3- Ville Liljehammar | 10,34 m |
| 4- Stig Hahne | 16,42 m |

~~Varpasektionen är angelägen att rekommendera flera att intressera sig för sporten som är en lämplig fortsättning för "avdankade" idrottsmän. Givetvis kan även yngre intresserade med fördel ge sig i "kast" med uppgiften.~~

BH