

Några minnen från tiden som flygchef vid F11 oktober 1974 - - september 1977.

Något om organisationen vid F11.

Under flottiljchefen fanns ett antal tjänstegrenschefer

- Baschefen med ansvar för kompanierna och övriga enheter för basens funktion. (Basenheten)
- Tekniska chefen med ansvar för den tekniska tjänsten. (Tekniska enheten)
- Flottiljläkaren med ansvar för hälso- och sjukvård. (Sjukvårdsenheten)
- Flygchefen med ansvar för flygtjänsten. (Flygenheten). I Flygenheten ingick de fyra flygdivisionerna, väder- och flygtrafiktjänsten.

Beslut om nedläggningen av F11.

När jag tillträdde min befattning i oktober 1974 pågick diskussionerna om en eventuell nedläggning av F11. Ganska snart efter mitt tillträde hade CF11 med tjänstegrenschefer och personalorganisationer en föredragning för dåvarande försvarsministern Sven Andersson som besökte F11 för att få underlag inför kommande beslut. Riksdagsbeslutet om nedläggningen av F11 kom våren 1975.

Omplacering och omskolning av personalen.

Efter nedläggningsbeslutet kom order om att en division S37 med unerrättelsepluton skulle organiseras vid vardera F4, F13 och F17. Divisionen vid F13 skulle vara organiserad hösten 1976. Den första åtgärden var att ta ut den personal som skulle ingå i den första omskolningsomgången och som skulle ansvara för den taktiska utprovningen och fungera som instruktörer vid den fortsatta omskolningen.

En enkät skapades där förarna hade att välja mellan i första hand S37 divisionerna vid F4, F13 och F17 samt målflygdivisionen. Flygnavigatörerna hade att välja mellan underrättelseplutonerna vid F4, F13 och F17 samt målflygdivisionen. Under arbetets gång togs F4 bort som alternativ.

Allteftersom omskolningarna fortskred avvecklades 3.och 5.div. Vid utgången av september 1977 fanns vid F11 1.div med S32C och 2. div med S35E.

Vad jag minns fungerade omplaceringen och omskolningen av den flygande personalen utan några större problem.

Besök av en MIG21- division från Sovjetunionen 1975-06-09 - - 13.

Besöket av divisionen föregicks av en rekognoscering någon månad före själva besöket.

Personalen som genomförde rekognosceringen kom med ett flygplan AN12. Jag hade endast kontakt med den befattningshavare som förberedde ankomsten och vistelsen för flygförbandet. Han motsvarade en svensk flygchef.

Besöket genomfördes med sex flygplan MIG21 och ett flygplan AN12. Dag ett avslutades med välkomstmiddag på officersmässen.

Dag två var det visning av de sovjetiska flygplanen på marken och en enskild MIG21 i luften. Vid landningen bana 09 lyckades föraren rulla ut några meter i banans förlängning, dock ej

fram till utrullningshindret. Även Flygvapnet visade upp sig på marken och i luften (AJ37). Av antalet besökare kunde man tro att det var en organiserad flygdag.

Dag tre var det mottagning på Sovjetunionens ambassad, en mycket vackert inredd byggnad, jag minns särskilt panelerna av masurbjörk. Det bjöds mycket frikostigt på både fast och flytande föda.

Dag fyra gjorde vi en utflykt med de sovjetiska vännerna. Vi visade skärgården vid Stendörren och fortsatte till STRILS på F18 där vi även intog lunch. Därefter körde vi med bussen mot Stockholm. Det var meningen att våra gäster skulle få göra staden. När vi närmade oss Stockholm meddelades det i bussen att bussen skulle gå till Sovjets ambassad. Våra gäster togs in där och vi blev uppmanade att ta bussen och köra hem till Nyköping. Den sovjetiska ledningen av besöket tillät inte sin personal att besöka Stockholm under fria former.

Dag fem lämnade förbandet Nyköping.

Efter detta besök blev jag vid två tillfällen kontaktad per brev från ambassaden där man föreslog träffar med mig. Breven överlämnades till säk.

Ravlundaövningen som blev Systemövning spaning som blev övning Focus.

En dag kom dåvarande armésamverkansoff Ingemar Persson till mig och föreslog att vi skulle försöka få allt tillgängligt lv i Skåne uppställt på Ravlunda skjutfält. Jag vill minnas att det var inför övningsplanläggningen år 1975 och att den första övningen genomfördes våren 1976. Även marinsamverkansofficeren Bo Cederholm nappade på idén innebärande att några fartyg ur Kustflottan deltog. Efterhand utökades hotbilden även med jaktflyg. Övningen genomfördes årligen.

Målsättningen för spaningsflyget var att få en uppfattning om vår taktik var lämplig mot modernt svenskt luftvärn. Målsättningen för luftvärnsförbanden var att öva mot kvalificerat flyg.

Det första året tilldelades F11-divisionerna tid i övningsområdet och spaningsmål. Övningen genomfördes med Ronneby som T-bas. Senare leddes övningen från spaningsavdelningen i S1 och deltagande flygförband grupperade Ronneby. E1 deltog med enstaka attackflygföretag från ordinarie baser.

Efterhand utvecklades övningen till Systemövning spaning. Från och med 1984 fick övningen namnet FOCUS.

Generalinspektion.

Under perioden genomförde CFV en så kallad generalinspektion. Syftet var att granska flottiljens verksamhet i alla avseenden. Den genomfördes av CFV biträdd av personal ur E1, Milo S och Milo Ö. Även Fst och FMV var representerade. Jag vill minnas att inspektionen pågick i tre dagar. Den inleddes med så kallat "kupplarm" en tidig morgon. Min uppgift var att hålla kontakt med divisionerna, beordra spaningsuppdrag och ombasering samt beordra ombasering efter avslutad övning. De åtta krigsdivisionerna organiserades med tillgänglig personal. Ombasering till O- alt T-bas utfördes inom förskrivna tid. I vissa fall genomfördes spaningsuppdrag under ombaseringen.

Kompanierna förberedde flyg- och marktransporter av personal och materiel. Någon flygtransport genomfördes med TP84. Jag minns att de inspekterande var nöjda med flyg- och basförbandens insatser under den delen av inspektionen.

I övrigt granskades divisionernas beredskaps- och företagsplanering.

Flygsäkerhetsinspektion.

Det var FS/Fh som genomförde denna inspektion. Syftet var att granska flygenheten, basenheten och den tekniska enheten med avseende på flygsäkerhet. Under perioden upplevde jag en sådan inspektion, jag är dock osäker på om den samordnades med generalinspektionen. När jag senare, i annan befattning deltog i flygsäkerhetsinspektioner genomfördes dessa fristående. Det jag minns från inspektionen vid F11 var att flottiljen fick beröm för sitt arbete med fågelkollisionsproblematiken.

Flygsäkerhet.

Under min tid som flygchef upplevde jag fem haverier, fyra med S32C och ett med S35E. Två förare och två flygnavigatörer omkom.

1976-05-03	A32	32194	motorstörning efter start	Stigtomta,	ff och fplmek ok.
1976-05-19	A32	32245	koll med terrängen	Morjärv	ff och fnav omkom
1976-08-30	S32	32920	fågelkoll i starten	F11	ff och fnav ok
1977-01-20	S32	32913	koll med terrängen	Kristineh.	ff och fnav omkom
1977-04-06	S35	35941	motorstörning	Bogsta	ff ok

Kommentarer

Haveriet 1976-05-19 inträffade under en tillämpningsövning i ÖN i samband med undanmanövrering mot jakt på låg höjd.

Haveriet 1977-01-20 inträffade under navigeringsflygning på ca 4000 m under mörker. Flygplanet kolliderade med marken i brant vinkel och med hög fart. Den egentliga haveriorsaken kunde aldrig fastställas.

1974-10-09 havererade ett flygplan Tp79 (DC3) vid landning bana 09 på F11. Flygplanet hamnade i terrängen norr om banan. Flygplanet transporterade F11-personal som deltagit i en övning i Kalmar. Det var ett under att inte en katastrof inträffade, endast två personer skadades, dock ingen allvarligt.

Slutord.

Som flygchef var man verkligen mellanchefer med omfattande kontakter både uppåt och nedåt. Det var ofta som jag efter dagens slut frågade mig om jag hade utfört det jag hade planerat, svaret var ofta nej. Trots det var det en trevlig och omväxlande befattning med stora möjligheter att påverka. Det som förmörkade tillvaron var haverierna med omkomna och konsekvenserna av dessa haverier..

Men det fanns även många ljusa stunder, som när till exempel spaningschefen Urban Sörme ringde och frågade om jag kunde flyga ett incidentuppdrag. Det pågick omfattande verksamhet i södra Östersjön så MBS bedömde att det behövdes två flygplan för att lösa uppgiften. Fältflygare Gunnarsson var min rotetvåa. Jag minns inte vilka navigatörerna var. När vi kom in i det angivna området låg i det närmaste hela Östersjömarinen där och övade artilleriskjutning. Jag hann se kryssaren Sverdlov skjuta breddsidan innan fartygen avbröt skjutningen på grund av vårt intrång. Vi började fotografera fartygen på sedvanligt sätt. Det tog en bra stund eftersom det var många fartyg. Innan vi var riktigt klara sköt man några vita signalskott framför nosen på mig. Jag förstod att man tröttnat på vår närvaro och vi avbröt. Jag ångrar att jag var ärlig och lämnade tillbaka de utkvitterade bilderna från det företaget..

Kurt Ottosson