

Författare. Bo Cederholm

## **Sambandsoff marinen CED kpl 061016**

Nu skall vi se om jag kan reda ut och besvara en del av Dina frågor.

Om S 16 Caproni och SAAB S18A vet jag inte mycket mer än det jag har hört de gamla uvarna på F 11 tala om, likaså S6 Hansa och B3. Axel Carleson kan naturligtvis en hel del, likaså "farsan" Strandberg, som jag hade som närmaste chef ett antal år.

Vad flygtjänsten för samverkansofficerarna beträffar så var det så att när jag kom till F11, dagen efter trettondagen 1975, för att genomgå en utbildning till Svoff, syftande till krigsplacering i spaningsavdelning i Flygstridsledarstab, FledÖ/S, under främst Erik Hååls ledning, visste vi två elever från marinen/fl och fyra från armén väldigt lite.

Vi hade en omfattande utbildning såväl i stabstjänst, som i FV organisation och fick också uppleva en del navigationsövningar i Pembroke. Utbildningen varade nästan ett kvartal och när det var till ända blev vi upplysta om att en man ur marinen och sedermera en ur armén skulle kvarstanna på fredsbefattningarna på F 11. Vi två från marinen/fl, Lennard "Ögat" Öström och jag själv rådgjorde och kom fram till att jag skulle kvarstanna och Lennard skulle återgå till isbrytarförbandet.

Någon egentlig fnav utbildning blev det inte då, utan först när den ny armésamverkans-officeren Ingemar Persson från P 2 i Hässleholm anlände hösten 1975, anordnades en organiserad kurs för oss två blivande fnav. FV genomförde inte längre denna utbildning, eftersom behovet hade upphört, varför vi genomgick en alldeles egen utbildning i C F 11 regi, organiserad av Flygchefen, Kurt Ottosson.

Vi fick våra vingar under en säkmatövning med 5:e div/F 11 på Stabbo under högtidliga former.

Flygtjänsten för S 32 vid F 11 upphörde 78-11-30 och det stod klart att vi skulle ha fortsatt flygtjänst. Vid F 5 organiserades en ny division, Erik Svart, avsedd för reservofficerare i flygförartjänst, i syfte att utbilda förare på de lätta systemen ( Sk 60, lätt attack och spaningsflyggrupper), för att på så sätt minska avgången av flygförare till SAS och LIN, som höll på att utarma FV. I denna utbildning ingick en civil del i tio ombyggda Sk 60, varpå förarna var direkt användbara i civilflyget.

I denna division fick Svoff A&M flygtjänst. Det var en mycket stimulerande uppgift, där vi undervisade halva dagarna och flög resten, tre dagar varje månad.

Erik Svart blev sedermera Trafikflyghögskolan, som efter F 5 nedläggning finns kvar och sorterar nu under Lunds Universitet.

Så småningom fördelades en del Sk 60 ut på samtliga flygförband och då underlättades vår flygtjänst avsevärt och bedrevs främst på F 13. Vi hade dock flygtjänst på samtliga förband med spaningsflyg, dvs. förutom F 13 även F 17 och F 21.

(Jag fick tolv års flygtjänst. Har faktiskt tre pass 37 och två pass 35, varav ett med överljud. Totalt ca 500 timmar, varav 350 jet)

Åter till krigsplaceringen. Min första KFÖ i FV upplevde jag hösten 1975 i MiloS. Vid milostaberna i åtminstone S och Ö fanns en Flyginspektör ( Överste 1 ur FV). I krigsorganisationen benämndes han Flygstridsledare, Fled, var direkt underställd MB, men var samgrupperad med Sektorchefen. I Fled Ö/S stab ingick en spanings- och en attackavdelning.

Vad jag förstår lydde Fled under C E 1 i vissa avseende, men jag var ganska grön i systemet vid den tiden och några år senare försvann funktionen Fled.

Du har helt rätt angående rapporteringen från S 37. Det var fortfarande tal i luften på UK, precis som på 32:ans tid. Någon snabbsändning eller dylikt fanns tyvärr ej.

Vad säkerheten i lägesbestämning beträffar så var S 37 utrustad med en bra navdator. Denna kunde upprättas så fort man fann ett lämpligt landeko. Vid kontakt med ett fartygseko, placerades en symbol över detta och läget presenterades direkt i lat och long, vilket föraren rapporterade på radio/UK. Visst hade det varit enklare om han bara hade behövt trycka på en knapp, men ack!

Hoppas detta ger Dig lite klarhet i Dina frågeställningar. Välkommen tillbaka om det är något ytterligare Du undrar över. Jag har faktiskt konsulterat Rolf Danielsson, som är den som kan och vet allt om S 37-systemet.

Med de bästa hälsningar  
Bosse