

”Hågkomster från F 11, 1965 – 1976. Vardagsrutiner, enskilda händelser.

Följande text är ur mitt eget perspektiv som kadett, GFSU-elev, nybliven fänrik fram till åren som divisionschef.

En söndag eftermiddag i maj 1965 kom jag till F 11 för första gången, nybliven kadett efter examen några dagar tidigare från grundläggande flygutbildning på F 5. Jag blev anvisad rum i den s k kadettförläggningen, i slutningen mellan kanslihuset och tennisbanan.

Anmälan vid 1:a divisionen skulle ske måndag förmiddag. Innan dess hann jag få ett bestående minne inetsat. Det var strax före kl 10 en vacker försommardag. Jag stod tillsammans med kurskamraterna nedanför kadettförläggningen och såg ut över fältet västerut. Därifrån kom en ström av S 32:or (som vi upplevde det) in över bana 09, bröt ut mot medvinden norr om fältet, och landade sedan. De var nog inte fler än c:a 8 flygplan, men för oss var det en anslående upplevelse. Inom en månad skulle vi själva sitta i S 32.

Någon halvtimma senare kom vi till 1:a divisionen just när några besättningar klev upp i flygplanen. Flygplanen var stora, höga, och när motoren startades lät det väldeliga från startmotorerna. - Respektingivande !

1. Vardagsrutiner

Under det första året bodde vi kadetter i kadettförläggningen. Även blivande navigatörer som gick GNU bodde där, och vi trivdes väl tillsammans. De tillhörde 5:e divisionen, och vi hade alltid något att berätta för varandra efter dagens utbildning och övningar. Dagsrutinen var densamma för oss alla. Upp någon gång efter 6, frukost i enskilda matsalen, och sedan iväg till divisionen där tjänsten började 0730. Lunch i enskilda matsalen, och även middagen, efter tjänstens slut 1630.

Jag minns inte att vi fick några konkreta förhållningsorder om när vi senast skulle gå till sängs (vi var ju fortfarande värnpliktiga), utan vi fick sköta oss själva, ta eget ansvar. Vi blev ordentligt förvånade en kväll, efter nästan ett år på F 11. Vi var några som satt och pratade i all stillsamhet strax efter 2200, när en tyken dagofficer kom in och hävdade att så här dags skulle sänkläge vara intaget. Det var enda gången som en s k visitation gjordes. Jag kan inte minnas att någon vid något tillfälle missbrukade det förtroende som gavs oss.

Under följande år, när utbildningen var klar och man blivit anställd tjänsteman, var det ju upp till var och en att bo var man ville. Som fänrik bodde jag något år i officersförläggningen alldeles intill officersmässen. Där serverades frukost varje vardagsmorgon. Vi hade några värnpliktiga, s k mässuppassare, som skötte denna syssla.

Jag kan inte minnas annat än att dessa var utmärkta i sin roll, och jag tror också att de trivdes.

De som åt frukost på mässen var Kn Berthel förstås, (bodde mittemot mässen i samma hus som generalsbostaden), vi övriga som bodde i officersförläggningen, samt det tillfälliga besökare som arbetade på staber, centrala skolor etc, och som hade ärende på F 11, för det mesta flygtjänst några dagar per månad.

Efter att ha flyttat ut från flottiljen till bostad ”på stan”, hade man fri resa till och från arbetet, förutsatt att man inte bodde alltför avigt till. Flera bussar gick från Nyköping vid sjutiden på morgonen i olika slingor till F 11, och efter 1630 tillbaka. Bakgrunden till denna förmån var att när flottiljen byggdes upp på 40-talet, så hade gemene man inte någon bil, utan arbetsgivaren fick ordna transport för sina anställda.

Efter några år flyttade jag till Stigtomta. Därifrån gick inga bussar. Det var egen bil som gällde. Sommartid, cyklade jag om vädret var bra nog. Då fick man krångla sig in på flottiljområdet genom staketet väster om banbörjan 09. Jag tror inte det var tillåtet egentligen, men flottiljpolisen blundade.

Arbetstiderna var i alla år 0730 till 1630, med en timmas lunch. Lunchen var vid lite olika tidpunkter beroende på vid vilken division man arbetade på. Dessa tider var alltså normala måndag till fredag.

Under mitt första år som kadett 1965-66, var det bara flygande personal som var lediga på lördagarna. Övriga anställda arbetade halv dag på lördag. Om jag nu minns rätt, så var samtliga personalkategorier lördagslediga när jag kom tillbaka som ny fänrik sommaren 1967. Under den mörka delen av året flög vi mörker en kväll i veckan, något eller några år 2 kvällar. Varje mörkerflygningskväll flög divisionerna 2 pass vardera

Vardagsrutinerna bröts när vi deltog i övningar av olika slag. Vid större övningar gällde ibland sk förbandsövningsdygn. Det innebar att arbetstiden inte var schemalagd på något sätt. Man kunde arbeta när som helst under ett dygn, beroende på hur övningen var upplagd. Som schablon gällde att man beräknades arbeta 14 eller 16 timmar (beroende på personalkategori). Ett särskilt lönetillägg utgick, och dessutom fick den enskilde under senare år ledigt, lika många dagar som det antal förbandsövningsdygn man fullgjort under året. Denna ledighet togs ut kring jul- och nyårshelgerna.

Även av andra skäl kunde vardagsrutinerna brytas. Tjänsten vid flottilj krävde att det fanns dagbefäl som ansvarade för beredskap under icke tjänstetid. Man gick dagtjänst en vecka i taget, 4 till 5 gånger om året. Under den veckan fick man inte lämna flottiljen. Man hade arbetsplatsberedskap dygnet runt, och sov i speciella dagbefälsbostäder. Det fanns dagofficer, dagunderofficer och några dagunderbefäl.

Dagofficern ansvarade bl a för kryptoberedskap på MGC. Så kallades det manuella kryptosystemet. Innan man gick på sin dagtjänstvecka, fick man repetera sina kunskaper i att använda kryptoapparaten, och under veckan kom alltid ett kryptomeddelande för övnings skull, men även ”skarpa” krypton kom då och då. Bland andra uppgifter för dagofficern ingick att kontrollera kanslihuset varje dag efter tjänstens slut. Det innebar att se till att inga hemliga handlingar glömts kvar, att alla kassaskåp (för hemliga handlingar) var låsta, dörrar och fönster var stängda och låsta.

Dagofficern åt alla mål under veckan i stora matsalen, tillsammans med de värnpliktiga. Visitationer av de värnpliktigas förläggningar skulle göras. Inte så få timmar brukade jag sitta i flottiljvakt. Det var trevligt, och där var man nära det som skedde på flottiljen under icke tjänstetid. Av de flottiljpoliser som då var i tjänst, jag tror det var 3, så var en ute på flottiljområdet för att se till att inget var onormalt.

F 11 hade spaningsberedskap. En S 32 med besättning skulle kunna vara i luften inom 1 timma under ordinarie tjänstetid, och inom 2 timmar på övrig tid. Detta gällde året runt. Under F 11 semesterperiod, 4 veckor under sommaren, låg all flygtjänst nere, och beredskapsflygplanet med besättning och tekniker flyttades till andra flottiljer. För att

upprätthålla denna beredskap krävdes förutom besättningen, även flygtekniker, beredskapsstyrka (värnpliktiga flygplanmekaniker), trafikledare/flygledare och spaningschef. Som spaningschef tjänstgjorde främst ordinarie och ställföreträdande divisionschefer på 32-divisioner, eller de som tidigare haft erfarenhet av denna tjänst. Utöver beredskapen för spaningsuppdrag, så flög beredskapsbesättningen väderflygning varje morgon, måndag till fredag kl 0700 en knapp timma. Flottiljens meteorolog bestämde vilken av några standardrouter som skulle flygas, med hänsyn till var det var mest intressant att observera aktuellt väder. Då och då följde en meteorolog med som observatör i stället för beredskapsnavigatören.

Flygtjänst bedrevs normalt för- och eftermiddag måndag till torsdag, samt fredag förmiddag. Därutöver mörkerflygning en eller två kvällar.

En vanlig dag med flygtjänst inleddes 0735 med förberedande vädergenomgång via internTV. Flygchefen eller hans ställföreträdare ledde genomgången från väderstudion i tornet. Även trafikledare/flygledare deltog och divisionerna var samlade i respektive divisions ordersal. Under de tidigare åren var endast divisionsledningen med i denna första genomgång. Övningsledaren vid divisionerna redogjorde för planerad verksamhet, mot bakgrund av aktuellt väder. Ofta måste flygverksamheten samordnas, inte bara mellan divisionerna på F 11, utan nästan dagligen med andra flottiljers verksamhet. Det gällde oftast korsning av andra flottiljers lågflygstråk. Efter denna första genomgång av dagens flygverksamhet, förbereddes flygövningarna i mer detalj.

Vem som skulle flyga vad/vilken övning var preliminärt förberett dagen innan. Förberedande order gavs, och besättningarna kunde börja förbereda sig.

Kl 0820 hölls den andra vädergenomgången, grundad på ytterligare underlag, bl a från väderflygningar. Slutlig redogörelse för dagens verksamhet lämnades av divisionerna, och eventuell samordning gjordes. Ibland var det nödvändigt att begränsa antalet flygplanrörelser beroende på dåligt väder (som krävde instrumentinflygningar för landning), eller pga av andra luftrumsbegränsningar. Varje division hade sig tilldelat landningstider, 20 minuter för alla de flygplan man flög per pass. Inom dessa minuter skulle man planera sin landning. Fredag förmiddag innebar då och då att man inte flög, beroende på andra aktiviteter. Flygchefen hade kanske en gång i månaden genomgång, s k FOG, i LS 10.

Förutom flygtjänst, så innebar vardagen många andra uppgifter. Dessa beskrivs i senare sammanhang. En frekvent sysselsättning var idrott av olika slag. Nästan varje eftermiddag spelade de som inte flög sista passet, fotboll, oftast i gymnastiksalen, men även ute under sommartider. Utefotbollen spelades på en mindre plan utanför markan/underbefälsmässen. I detta fotbollsspel deltog ofta även fd flygande personal, och det var uppskattat av alla. Varje fredagseftermiddag var det gemensam idrott för flygande persona med deltagande av många andra. Orientering var det som oftast förekom.

Under året gick ibland hela fredagen åt till idrott eller annan militär utbildning. Det beskrivs senare i texten.

Mässarna spelade en viktig roll i vardagen. Det fanns 5 mässar om jag nu minns rätt.

Underbefälsmässen var den första mässen som vi kadetter hade tillträde till. Där fanns alltid något att köpa, - smörgåsar, drycker, allt som finns i en kiosk, mm. Den var öppen från tidig förmiddag till fram mot 1930. I samma byggnad fanns de värnpliktigas markententeri, markan. Även civilmässen fanns i denna byggnad.

Underofficersmässen fanns ovanför sjukhuset. Där fanns kaffe mm under för- och eftermiddag samt lunch.

Officersmässen, uppe vid kanslihuset, serverade frukost (ej under senare år), lunch och förmiddagskaffe. Det serverades inte middag normalt, men ändå rätt ofta när det hölls kurser på F 11. Om det föll sig så att det samtidigt fanns tjänstgörande reservofficerare och kanske

någon/några från någon stab som var på tillfällig flygtjänst, så var det ganska enkelt att ordna middag på mässen, så länge som det fanns värnpliktiga mässuppassare.

Lunch och fika var den vanligaste anledningen till besök på mässen. Men periodvis så samlades man även till en öl i slutet på eftermiddagen innan man åkte hem. Det var kanske oftast efter idrottsutövning, men även utan denna anledning kunde man dra sig till mässen för en pratstund.

Personal på divisionerna tog sig inte så ofta upp till mässarna för förmiddagsfika, om det inte var dåligt väder, och därmed inställd flygtjänst. Det fikades i stället på divisionen. Det kom en ”markabil” till divisionerna/kompanierna, en husvagn dragen av en klargöringsjeep, där man kunde köpa sig en macka eller bulle.

Det spelades ofta kort i samband med fika. ”Gurka” hette spelet. Under senare år försvann kortspelet. Det kunde vara en ny divisionschef som deklarerade att ”nu spelar vi inte kort längre”. Jag tror inte att någon egentligen saknade spelet, som ibland var som en mani på lediga stunder.

Flottiljens personal uppgick till c:a 400 anställda plus lika många värnpliktiga soldater som utbildades inom olika yrkesfack. Organisationen var starkt sammanfattad enligt följande:

Flottiljchefen

Flygchefen med flygavdelningen, 1:a, 2:a, 3:e och 5:e divisionen.

Baschefen med 4 stationskompanier och 4:e kompaniet som utbildade soldater.

C Op/Und med operations- och underrättelseavdelningen.

10 avdelningar för drift och administration av flottiljen:

1. Allmänna avd.
2. Väderavd.
- 3/4. Byggnads- och intendenturavd.
5. Sjukvårdsavd.
6. Tekniska avd med flotiljverkstaden.
7. Sambandsavd.
8. Trafikledningsavd.
9. Mobiliseringavd.
10. Kassavd med avlöningskontor.

2. Återkommande övningar inom F 11.

Minst en gång om året gjorde C F 11 en kontroll av larmlistorna, en sk larmövning. Den innebar att telefonkedjor aktiverades för att snabbt få all personal larmad. Ibland innebar larmet enbart en kontroll av att listorna var aktuella, och fungerade som avsett. Inställelse på flottiljen kunde då vara på ordinarie tid. Ibland startade en övning med larm via telefonkedjorna tidigt på morgonen. Det kunde röra sig om en kuppövning, en beredskapskontroll av ÖB, eller en generalinspektion.

Jag minns särskilt en gång. Larmet gick vid 4-tiden på morgonen, sent på hösten. Efter ankomst till divisionen, kanske en halvtimme senare, löd ordern: ”Ombasera till Kalmarbasen snarast!” Flygplanen drogs ut och spreds på flottiljens alla taxibanor och uppställningsområden för att inte vara koncentrerade till hangarerna i händelse av fientligt angrepp. Efter någon timma var vi besättningar klara för att skjutas ut till flygplanen. Det var fortfarande helt mörkt när vi åkte ut i en fotobuss (en VW-buss modifierad för att vara ett mörkrum när filmkassetter från flygplankamerorna plundrades på film). Fortfarande i kompakt mörker inne i bussen, kom vi efter 7-8 minuter fram till flygplanet. Vi klev ur, och bussen for iväg. Där stod vi, kunde knappt se numret på flygplanet, (det var rätt nummer). En något ängslig soldat dök upp, och vi frågade var vi var. ”Vet inte, tekniker Karlsson skjutsade ut mig, och jag känner inte igen mig”.

Jag minns inte att jag upplevt ett sådant mörker vare sig förr eller senare. Nödficklampans ljus var allt vi hade. Inte förrän vi startat motorn och kunde tända flygplanets strålkastare kunde jag ana var vi befann oss, men var ändå inte säker. Vi fick tillstånd av TL att påbörja försiktig taxning, och då blev jag orienterad efter ett tiotal meters rullning. Vi var på länken mellan banan och taxibanan på västra delen av fältet. Den länken användes nästan bara efter landning, och sedan lång tid hade flygchefen bestämt att vi inte fick använda länken efter landning, i avsikt att minska bromsslitage på flygplanen. Därför hade jag inte varit där på mycket länge. Nåväl, efter några minuter var vi i luften, på väg mot sydöstra Östersjön för havsövervakning, innan vi landade på F 12 i Kalmar.

Den sk generalinspektionen gjordes vart annat eller vart tredje år av chefen för flygvapnet. Då granskades allt som kunde granskas av de inspekterande, och efteråt kom utlåtande. Jag minns inget särskilt som fick negativ kritik, utan tror nog att vi fullgjorde det vi var ålagda på ett tillfredsställande sätt.

Årligen genomfördes flottiljmästerskap av olikas slag.

Fälttävlan, dvs fältskjutning med K-pist m/45 följt av punktorientering och fri orientering gick varje år (tror jag) ute i Råby-Rönö, flottiljens övningsområde för markstridsutbildning.

Orientering.

Friidrott, (de första åren).

Pistolskytte m/40.

K-pist m/45.

Flygfälttävlan, även kallad "Siggiaden", efter Sigge Persson som arrangerade tävlingen.

Den innebar:

Teoriprov i SFI och OSF, (Bestämmelser, regler mm ang flygtjänst).

Prov i identifiering av flygplan, fartyg och markstridsfordon.

Flygning. En besättning i S 32 eller 2 förare i rote S 35 genomförde en tidtabellsnavigering på c:a 40 minuter, där man skulle passera brytpunkterna på exakt den sekund som man fått ange innan start. Under flygningen skulle man fotografera vissa av brytpunkterna, och även kunna identifiera och ange var ett antal objekt fanns. Dessa fanns på foton som vi tejpade fast på huvsargen för att kunna jämföras medverkligheten. Det kunde vara fråga om någon kyrka, en bro, en korsning väg/järnväg t ex.

Efter flygmomentet följde skjutning med revolver m/58, livbåtspaddling, hinderbana, punktorientering och fri orientering.

Säkmätövningar, övningar med säkerhetsmateriel, dvs sådan utrustning som vi hade när vi flög, och som skulle användas efter ett eventuellt fallskärmshopp. Utrustningen var flytväst med nödkompass och det vi hade på oss i flygdräkten, kniv, ficklampa, isolerhandskar. I flygplanet fanns fallskärm och nödpacken, som innehöll livbåt och utrustning som man kunde behöva för att överleva några dygn i vildmark eller i livbåten. Det var mycket som rymdes där, - snöskor, trådsåg, metatabletter, tändstickor, fiskedon etc.

Man måste ju lära sig att rätt hantera utrustningen, och det gjordes årligen, både sommartid i skärgården, och vintertid i fjällen, där vi övernattade i egen grävd snögrotta.

Befälsövningar genomfördes lite oregelbundet och med varierat innehåll.

Fjällvandring en veckas på hösten var uppskattat.

Flyktövning förekom endast en gång under de år som är aktuella i detta dokument. All flygande personal, iklädd flygdräkt, karta och 20:- kronor, kördes ut till olika startplatser i norra Östergötland en eftermiddag, för att sedan ta sig drygt 2 mil i okänt område till målet, INFSS i Kvarn nordost om Borensberg. I terrängen fanns fiender, fallskärmsjägare från FJS och militärpolis från K 3.

På sommaren hölls läger för c:a 20 s k flygpojkar. De var i åldern kring 15 år. Under 3 veckor fick de orientering om olika yrken i FV, flyga med i Sk 16 och leva lägerliv i tält en knapp vecka.

3. Större övningar.

Även om större övningar inte var ett inslag i vardagen titt som tätt, så förekom de ofta, kanske vid 6 – 8 tillfällen under året. Eftersom vi var det enda spaningsförbandet söder om F 21, och var ensamma om uppgiften att havsövervaka, så var vi ofta ”efterfrågade”. Under rubriken större övningar menas här Flygvapenövningar, Milo-övningar, Sektorövningar, E 1 eskaderövningar, Krigsförbandsövningar, samövningar med Armén och Marinen.

För dessa övningar redogörs det mer ingående i annat sammanhang.

Ravlundaövningen, senare kallad Focus, var skapad främst för spaningsförbanden, att flyga in över starkt luftförsvarade målområden till havs och över land. Övningen genomfördes en gång årligen över Hanöbukten och in över Ravlunda skjutfält norr om Kivik. Vi fick noggrann feedback gällande aktuell flyghöjd, fart och analys av LV möjligheter att kunna ha bekämpat oss eller inte. Med åren deltog allt fler förband, och jag tror den lever vidare än i dag, men övningsområden varierar över hela Sverige.

4. Flygövningar.

Den flygverksamhet som bedrevs var reglerad i ANSU och TAS. Dessa regelverk talade om vad som skulle ingå i utbildningen av flygförare, vad gäller teoretiska kunskaper och färdighet att utföra taktisk flygspaning. Där fanns beskrivning av olika fotometoder, högfoto, lågfoto, avståndsfoto, radarspaningstaktik, uppträdande för att undvika LV-hot etc.

Flygförarna vid en division tillhörde olika utbildningsskeden:

- TIS Typinflygningsskede.
- GFSU Grundläggande flygslagsutbildning. Efter denna blev man krigsplacerad.
- FFSU Fortsatt flygslagsutbildning.
- AFT Allmän flygträning, för äldre förare.

Övningsområden för de olika flygövningarna varierade stort. För att öva avancerad flygning, luftstrid, roteflygning mm hade vi luftrumssektorer över Sörmland och utanför kusten mellan Nyköping och Västervik.

Lågflygträning förlades över hela södra Sverige. Vi försökte sprida den så mycket som möjligt för att inte störa olika trakter mer frekvent än nödvändigt. Ett par veckor om året gjorde vi s k basväxlingar, främst med norrlandflottiljer, för att koncentrerat öva lågflygning över glesbefolkade områden. Ständigt fick vi bullerklagomål, och ständigt gjorde vi vad vi kunde för att undvika detta. Utöver basväxlingarna, var vi ibland på Hedenbasen och på Vidselbasen i Norrbotten. Vi ingick som flygförband i en övningsbataljon på dessa baser. Övningsbataljonen var organiserad som ett krigsförband och innebar träning för både division och för stationskompaniets personal.

”Rajden” organiserades för alla FV förband. Det innebar att 4 flygplan startade från hemmaflottiljen i södra Sverige på morgonen. Efter 4 pass hade man kunnat träna lågflygning på väg via olika krigsbaser upp mot norra Norrland, och sedan hemåt igen på eftermiddagen.

Havsövervakning övades över hela Östersjön, Kattegatt och Skagerack intill 10 km från främmande lands territorialvatten.

Mörkerflygkvällarna innebar ofta, för 32-divisionerna, att fotobombfällning gjordes över ön Röcknen i norra Vättern

Landning på skmal bana, 13 meter bred, gjordes kanske vartannat år på Heby-basen, en landsvägsbas i Västmanland, eller på taxibanan på F 1.

Någon enstaka gång övningslandade vi i Norge eller Danmark inom SveNorDa-samarbetet, ett samarbete för att tillåta en eventuell nödlandning i dessa länder.

I begränsad omfattning flög 35-förarna simulator på F 13. Det var en simulator för jaktversionen av flygplan 35, men vi kunde använda den för träning av nödsituationer.

Utöver S 32 och S 35 flög vi sambandsflygplan, Sk 16 och Sk 50. Det rörde sig om 5 – 10 timmar per förare och år för att vidmakthålla sin färdighet även på dessa flygplan.

På F 11 fanns en Tp 83 Pembroke. Ett fåtal förare flög detta flygplan som användes för vissa transporter och för grundutbildning av navigatörer på radar, samma radar som S 32 var utrustad med.

5. Underrättelseplutonen

Underrättelseplutonerna, Undplut i dagligt tal, hörde till Op/Und, men arbetade främst med divisionerna, framkallning och tolkning av film, samt utbildning av värnpliktiga till fotolaboratoriebiträden och fototolkar. Man höll till i undplutvagnarna, stabsvagn resp labvagn, som stod uppställda bakom hangarerna. Dit gick man som flygförare för att ta del av resultatet efter spaningsövningarna. Framkallningen av film kunde vara klar någon halvtimme efter landning, men om det inte var bråttom av något skäl, så gick man dit kanske nästa dag. Utvärdering av 32-divisionernas havsövervakning och incidentuppdrag utgjorde en stor del av plutonernas arbete. Resultatet skickades till Fst/Und.

6. Incidentberedskap, rutinmässig havsövervakning.

Denna verksamhet beskrivs ingående i annat sammanhang.

För 32-divisionerna innebar det att man året runt hade beredskap. Var eller varannan vecka genomfördes ÖBs rutinmässiga havsövervakning i östra och södra Östersjön. Omfattningen av denna övervakning varierade, men vanligen rörde det sig om samtidig insats av mellan 3 och 8 flygplan. Ombasering till F 12 och/eller F 17 före övervakningen krävdes för insats i de sydligaste delarna av Östersjön.

Någon eller några gånger varje år beordrade ÖB särskilda insatser, som t ex kunde innebära att man baserades på F 12, 3 – 5 dygn för mer koncentrerad övervakning av Östersjön dygnet runt. Dessa uppdrag kom oftast med kort varsel.

Jag minns en kväll vid åttatiden, tidig höst. Min gamla 2-taktarsaab behövde omsorg, och jag stod med oljiga händer när min fru kom utspringande i garaget. ” Flottiljchefen är i telefon. Kom fort!” (Vid detta tillfälle var jag chef för 1:a divisionen.) Eftersom händerna var fulla av olja, fick hon fick hon hålla luren till mitt öra, medan jag stod mer eller mindre i stram givakt.

C F 11:

” ÖB har beordrat en särskild insats. Jag måste först säga att jag inte vet om orsaken till följande är en slumpmässigt vald insats vad gäller tidpunkten, eller om det faktiskt är fråga om ett skarpt läge. Informationen till mig är ytterst knapp, vilket är ovanligt.

Du ska i morgon, kl 0500, starta med 3 flygplan för övervakning av sydöstra Östersjön, och därefter landa på F 12. Ett fjärde flygplan ska ombasera till Kalmar så snart ni startat. Kompaniet är varskott, och klargör flygplanen. F 12 är varskott. Räkna med upp till 4 dagars bortovaro. Ta ut besättningar så diskret som möjligt, och om inget talar för att ni inte kan starta enligt mina direktiv, så ska du inte kontakta mig igen. Ytterligare direktiv enligt dagofficeren i morgon bitti, och senare under dagen på F 12.”

Jag kunde ju inte anteckna med mina smutsiga händer, men det var inte svårt att komma ihåg. ”4 besättningar, start i morgon 0500, borta i 4 dagar.” Det var inga problem att få tag i besättningar, och vi kom iväg på utsatt tid. Sedan flög vi i dimma på 200 m höjd i 3 dygn. 3 flygplan flög 3 eller 4 pass per dygn. Jag tror att vi fick förstärkning med någon ytterligare besättning. Under hela tiden såg vi inte ett fartyg visuellt, och på radarn var det möjligen färre fartygsekon än vanligt. Det blev morgon den 4:e dagen, fortfarande dimma i hela området. Efter en dryg timma i luften gick vi in mot en stor samling ekon utanför Baltjisk. Och se! Efter all flygning i dimman, så klarnade vädret upp. Fortfarande något disigt, men mot morgonrodnaden i öster, solen hade ännu inte gått upp, så låg åtskilliga örlogsfartyg med sina siluetter, skarpa och tydliga. ”SVÄNG NU, höger till västlig kurs!” Det var navigatörens klara direktiv. ”Sverdlov...., och jag hinner inte känna igen de andra” bad jag att han skulle skriva upp. Vi svängde in i dimman igen, men vände österut en gång till, nu med höghöjdskamerorna beredda. Och vi fick riktigt hyfsade bilder. 4 – 5 fartygstyper gick att identifiera, och en var faktiskt kryssaren Sverdlov.

Åter mot F 12 efter ett av de längsta passen jag flugit med S 32.

Efter landning meddelades vi att vi skulle flyga hem till F 11.

Vad som fick ÖB att beordra oss till uppdraget fick vi aldrig veta. En orsak kan ju ha varit att ovanligt många örlogsfartyg samlats borta i öster, och att svensk underrättelsetjänst varit osäker på vad som var avsikten med detta.

Dessa intensiva dygn över Östersjön var ju ingen vanlig vardagsföreteelse, men ändå inte ovanlig. Det var i en tid som kallas ”Kalla krigets dagar”, och till vardagen på F 11 hörde att vi ofta träffade på främmande örlogsfartyg, främst från WP. Det var ett inslag i vardagen.

7. Krigsplanläggning, uppgifter, basering.

I händelse av mobilisering/krig, så skulle varje fredsdivision delas upp i 2 krigsdivisioner.

F 11 ansvarade för 8 krigsdivisioner, 4 med S 32 och 4 med S 35.

Ledningsorganisationen för dessa varierade under årens lopp. Under den tid som här beskrivs, 1967 – 76, var det MBS respektive MBÖ som med sin flygstridsledarstab hade ansvaret att leda vardera 2 S 32-divisioner och 2 S 35-divisioner under krig.

Varje division hade kunskap om sina krigsuppgifter redan i fredstid, och var förberedda för dessa. Detta förberedelsearbete innebar att precisa uppgifter av respektive MB var givna, och planering för att genomföra dessa uppdrag gjordes noggrant, och fanns dokumenterade i särskilda sk beredskapspärmar.

Krigsdivisionernas basering i händelse av krig var naturligtvis planerade och förberedda redan i fredstid. Dessa kallades O-baser, ordinarie baser med klargörings- och reparationsresurser samt underrättelsepluton. I Milo Syd var S 32-divisionerna baserade på F 12 och F 14, S 35-divisionerna på F 5 och Enerydabasen (vägbas) sydväst om Växjö. I Milo Ost fanns S 32 på F 13 och F 15, S 35 på F 8 och F 16. Berghangarer utnyttjades på F 8, F 13, och F 16. På övriga baser var man hänvisad till Bakom, bakre klargöringsområde, någon eller några km från flygfältet.

Utöver O-baser fanns även T-baser, tillfälliga baser, som hade något mindre resurser än O-baserna, men de var ändå kapabla att ta hand om och utvärdera spaningsresultat, filmer, radarplot, bandinspelningar.

Spaningsdivisionerna från F 21 hade Vidselbasen och Åmselebasen som O-baser. Även vi från F 11 övade där ibland.

Krigsplanlägningsarbetet tog egentligen inte så mycken tid i anspråk. När väl det grundläggande arbetet en gång var gjort, så gjordes revideringar och uppdateringar löpande, och vi kunde i de flesta fall öva på våra krigsbaser.

8. Haverier

Det inträffade haverier, några med lycklig utgång där besättningarna klarade sig, andra med tragisk utgång. Under de 11 år som detta dokument täcker, så minns jag 14 haverier. 10 förare och navigatörer omkom i 6 av dessa. 13 klarade sig oskadda, eller med mindre skador, efter fallskärmshopp.

Utöver dessa nämnda haverier med S 32 och S 35, så inträffade ett haveri med en DC 3:a, Tp 79, som den benämndes i FV. Efter en övning där vi varit baserade på F 12, hade vi nyss kommit hem till F 11, vi som flög S 32. Övriga väntades något senare, som passagerare i DC 3:an.

Jag stod i korridoren på 1:a divisionen, och talade med en tekniker. Jag hade ryggen mot fönstret, med fältet bakom mig. Plötsligt stelnar teknikern till med vidöppna ögon, och jag vänder mig om. Något över skogen, som skymde bana 09, såg jag DC 3:an vi väntade på. Vrålet från motorerna nådde oss samtidigt som flygplanet vred sig i överstegrat tillstånd och försvann bakom träden. Det totalhavererade i skogen norr om bana 09.

Mirakulöst så blev ingen allvarligt skadad, men det var en skakande upplevelse med otäcka aningar om en sämre utgång. Lättnaden går inte att beskriva, när några av våra kamrater på divisionen som suttit i flygplanet, dök upp någon halvtimme senare.

9. Sammanfattning

Som framgått av texten, så innebar vardagsrutinen inte så mycket av vardagslunk, med dag efter dag som var likadan som den förra.

Många inslag var unika händelser, men unika händelser var i sig inget ovanligt. Det var en tid med många, många stimulerande inslag.

Det enda tråkiga, om jag nu rannsakar mitt minne, var när vädret var så dåligt att vi inte kunde flyga på några dagar.

Det var inte bara spännande upplevelser i luften som var stimulerande.

Kamratskap, öppenhet, sammanhållning, att kunna lita på varandra, lättsamt umgänge mellan närmaste chefer och underställda, - detta var självklart, något som man kunde ta för givet, och som jag minns med stor tacksamhet.