

Författare: Kurt Ottosson



VERKSAMHETEN VID EN S35-DIVISION PÅ F11 1966 - - 1971

Innehåll

- 1. Inledning**
- 2. Divisionens uppgifter**
- 3. Divisionens flygmateriel**
- 4. Taktik**
- 5. Utbildningsanvisningar**
- 6. Flygsäkerhet**
- 7. Flygtidstilldelning**
- 8. Samarbete kompani - division**
- 9. Verksamhetens omfattning**
 - 9.1 Flygtjänst**
 - 9.2 Markttjänst**
 - 9.3 Tillämpningsövningar**
 - 9.4 Befälsutbildning**
 - 9.5 Civilanställningsutbildning**
 - 9.6 Idrott**
 - 9.7 Övrig verksamhet**
 - 9.8 Arbetsrutiner**
- 10. Personal och utbildningskategorier**
 - 10.1 1966-10-01 - - 1967-04-30**
 - 10.2 1967-05-01 - - 09-30**
 - 10.3 1967-10-01 - - 1968-06-30**
 - 10.4 1968-07-01 - - 12-31**
 - 10.5 1969-01-01 - - 06-30**
 - 10.6 1969-07-01 - - 12-31**
 - 10.7 1970-01-01 - - 06-30**
 - 10.8 1970-07-01 - - 12-31**
 - 10.9 1971-01-01 - - 06-30**
 - 10.10 1971-07-01 - - 12-31**
- 11. En fd divisionschefs reflexioner**



1. Inledning

S35-epoken vid F11 inleddes 1965 då en instruktörsgrupp ur F11 utbildades på fpl J35 vid F10. Gruppen fortsatte omskolningen av F11- personal på S35 under 1966 i Nyköping.

Sista flygningen med S35 vid F11 genomfördes under 1979, året före flottiljens nedläggning.

Som framgår av rubriken omfattar denna skrift fem år av S35-verksamheten vid F11. Huvudanledningen till detta är att författaren tjänstgjorde som divisionschef vid en av S35-divisionerna under denna period.

Författaren bedömer att det kan vara av visst intresse att veta vilken personal som tjänstgjorde vid divisionen under den aktuella perioden. Att författaren har kännedom om detta beror på att han råkat bevara sina planer för divisionens verksamhet. Planerna är tio till antalet, de är upprättade av divisionschefen halvårsvis och är fastställda av flygchefen.

Vid benämning av personal i planerna användes normalt utbildningskategori, grad, efternamn och signatur. Av den anledningen är inte förnamnen dokumenterade. Författaren minns många förnamn dock inte samtliga, av den anledningen används efternamn i texten. Detta för att ingen skall känna sig förfördelad.

De då gällande beteckningarna för de olika utbildningskategorierna kan kräva en förklaring. GFU = grundläggande flygutbildning. Den genomfördes på den tiden vid F5 i Ljungbyhed.

TIS = Typinflygningskola, inflygning på krigsflygplan efter GFU

TIS:Ä = typinflygningskola för förare som tidigare är utbildade på en krigsflygplantyp.

GFSU = grundläggande flygslagsutbildning. I detta fall spaningsflyg, flygplantyp S35.

GFSU:Ä = grundläggande flygslagsutbildning för förare som genomgått GFSU på annan flygplantyp, t ex S29.

FFSU = fortsatt flygslagsutbildning

BFSU = begränsad fortsatt flygslagsutbildning. Gällde framför allt fältflygare med civilanställningsutbildning.

AFT = allmän flygträning. Gällde framför allt personal i stabstjänst.

2. Divisionens uppgifter

- Utbilda personal till och organisera två krigsdivisioner utgångsbaserade i Milo S, innebarande TIS:Ä, GFSU:Ä och GFSU av flygförare tillhörande F11.
- Genomföra FFSU/BFSU av krigsplacerade flygförare.

- Genomföra GFSU med viss personal till F21.
- Genomföra TIS:Ä/GFSU:Ä med viss personal ur F21.
- Genomföra TIS:Ä, GFSU:Ä och AFT med stabspersonal.
- Utveckla taktik.
- Dokumentera utbildningsanvisningar, ANSU S35.

3. Divisionens flygmateriel



S35E

Ett flygplan med goda fart- och stigprestande. Räckvidden var acceptabel med fyra fälltankar. Flygplanet var utrustat med sensorer för låg-, hög- och avståndsfotografering under dager samt optiskt sikte att användas vid hög- och avståndsfotografering. Från början av 70-talet tillfördes sensorer för fotografering på låg höjd under gryning och skymning samt under mörker vid goda navigeringsförhållanden. Mörkerspaningsutrustningen var placerad i två kroppsfälltankar. Bandspelare för registrering av iakttagelser vid framförallt ögonspaning ingick i utrustningen.

Navigeringshjälpmedel vid taktisk navigering var karta, klocka och kompass. För navigering på höjd och för instrumentflygning fanns utrustning i flygplanet som använde markfyrarna Anna och Anita för navigering och platstagning samt Barbro för instrumentflygning. Informationen visades på avståndsindikator och korsvisarinstrument (riktning och glidbana)

Flygplanet var utrustat med en utmärkt flyglägesindikator med kompass och korsvisare omgivet av radarvarnarens indikatorlampor. Placeringen av instrumentpaketet var högt upp och i mitten av instrumentbrädan. Det var så nära "head up display" man kan komma utan siktlinjesindikator.

Enligt SFI var det begränsningar i uttagbar lastfaktor vid flygning med fyra fälltankar när det var bränsle i fälltankarna, om författaren minns rätt 0,5 – 1 G. Dessutom fanns det lokala restriktioner för start med fyra fälltankar under vissa väderförhållanden och vid avancerad flygning. Dessa lokala restriktioner slopades dock efterhand eftersom det visade sig att flygplanet var mycket stabilt och lättfluget även med fyra fälltankar.

Distansekonomisk fart på låg höjd var ca 675 km/t. På grund av deltavingens egenskaper medförde en korrektion av flygläget en fartförlust vid denna förhållandevis låga fart. Detta innebar i sin tur gaspådrag för att hålla den fart som låg till grund för navigeringsberäkningarna. Fart mellan ca 750 och 850 km/t innebar i sin tur att motorvarvtalet låg inom kompressorns luftavtappningsventilens arbetsområde. För att undvika detta område och ha god fart för manövrering valde vi att flyga med indikerad fart 960 km/t på låg höjd.

Tillgången på flygplan varierade över tiden. Vad författaren minns så var det framför allt omfattande och återkommande kontroller av motorns kompressor och turbin, styrautomatfel,

startmotorfel och några besvärliga tankläckage som påverkade tillgången på flygplan. Under de fem år som här relaterats till hade divisionen två haverier. Det var en motorbrandvarning och ett motorstopp beroende på kompressorhaveri. Å andra sidan fungerade raketstolen utmärkt i båda fallen och förarna klarade sig utan skador.

Sk16 och Sk50

Sk16 och senare även Sk50 användes som sambandsflygplan i olika sammanhang. Väl etablerade flygplantyper som dock krävde särskild inflygning respektive återinflygning.

Simulator

Vid F13 fanns en J35 D/F-simulator utan visulator. Det innebar en del skillnader gentemot S35 bland annat placeringen av FLI. Divisionen använde simulatorm för instrumentflyg- och nödräning. Divisionen hade egna utbildade simulatorinstruktörer.

4. Taktik

Taktiken vid ett spaningsuppdrag bestämdes främst av

- Uppgiften - val av spaningsmetod och sensorer
- Fi motverkan vid målet - val av spaningsmetod och sensorer
- Ljusförhållande - val av spaningsmetod och sensorer
- Molnhöjd och sikt - val av spaningsmetod och sensorer
- Fi radartäckning - val av flygväg och an - och inflygningshöjd
- Fi jaktmotverkan och kontaktlinjer - val av flygväg, flyghöjd och accelerationspunkt
- Tillgängliga navigeringspunkter - val av flygväg

Grundtaktiken var anflygning med fart 960 km/t och flyghöjd beroende på fi radartäckning.

Vid den beräknade accelerationspunkten fartökning till M 0,95 på grundmotorn, inflygning på lägsta höjd, vid målet kortast möjliga tid över lägsta höjd, utflygning M 0,95, återflygning 960 km/t. EBK användes för stigning vid hög- och avståndsfoto samt vid behov vid undanmanövrer mot jaktflyg.

5. Utbildningsanvisningar (ANSU S35)

Till grund för arbetet med ANSU S35 låg ett uppdrag till CF11 från CE1. De från början rudimentära utbildningsanvisningarna kompletterades efterhand och tillämpades i avvaktan på slutligt fastställande. Den slutliga utskriften utfördes på E1 stab, divch var på plats och utförde den sista utformningen, skrivcentralen skrev stenciler och dåvarande CE1 gmj Gösta Odqvist läste varje utskriften stencil och kallade på divch för varje oklarhet. Det var således fortlöpande föredragningar som pågick cirka en vecka vid två tillfällen med ett års mellanrum omkring 1969- -1970. CE1 gav oss därefter tillstånd att tillämpa anvisningarna i avvaktan på CFV slutliga fastställande.

6. Flygsäkerhet

Under den period som denna redogörelse omfattar 1966- - 1971 infördes systemet med driftstörningsanmälan (DA). Det möttes med viss misstänksamhet från den flygande personalen. Det var ju frågan om att man själv skulle anmäla sina misstag, även de som inte var självmarkerande. Man fruktade repressalier i någon form. Divisionsledningen hade här en stor pedagogisk uppgift att förklara det goda syftet. Det var mycket viktigt att som divisionschef gå före och med egna erfarenheter som grund ge exempel på när DA skulle skrivas. Erfareheten visar att införandet av DA har haft en klart flygsäkerhetsförbättrande effekt.

Genom uppträdanget på låg höjd och med förhållandevis hög fart var risken för fågelkollisioner stor. Trots detta drabbades divisionen, vad författaren kan minnas, av få

fågelkollisioner, därav ingen allvarlig. 35:ans lilla frontarea och den uppmärksamhet som problemet ägnades vid F11 kan ha bidragit gynnsamt till detta. Problemet var uppmärksammat i FV och det gjordes försök med flyttfågelprognoser vår och höst. Prognoserna blev sedemera obligatoriska. Även kartor över fågelkoncentrationsområden publicerades.

Flygplan 35 var lättmanövrerat vilket innebar att det var lätt att överbelasta vid gränsvärdesflygning. Plötsliga och kraftiga överbelastningar kunde leda till superstall. Divisionen hade ett fall av superstall under perioden. Det var en TIS:Ä/GFSU:Ä – förare som kom i superstall under avancerad flygning. Föraren lyckades häva superstallen.

Överbelastningar och superstall utvecklades till ett flygsäkerhetsproblem i FV. Av den anledningen infördes anfallsvinkelindikator och stallvarnare i flygplan 35. Stallvarnaren satt i styrspaken och varnade med slag i handen. Stallvarnaren varnade när flygplanet närmade sig max tillåten lastfaktor, men även väl under max tillåten lastfaktor när hastigheten på lastfaktortillväxten var hög.

Efter flera superstallhaverier i FV infördes i mitten på 70-talet superstallutbildning. Sk35C utrustad med spinnskärm användes. Denna utbildning hade god effekt.

Under perioden drabbades divisionen av två haverier. I februari 1967 fick fältflygare Häggs flygplan motorbrandvarning (zon I och II) under inflygning för landning på bana 27. Hägg lämnade flygplanet som slog ned i kanten av Hovrasjön. I maj 1967 var fältflygare Blomkvist tvungen att lämna sitt flygplan efter motorstopp beroende på kompressorhaveri. Uthoppet skedde på förhållandevis låg höjd efter att Blomkvist riktat in flygplanet ut över Slätbaken. När Blomkvist räddades var han kraftigt nedkyld. Båda förarna klarade uthoppen utan några skador.

Författaren till detta epos var vid ett tillfälle ytterst nära att buklanda. Efter ett flygpass slutet instrumentflygning i rote med en elev där författaren var rotetvåa och säkerhetskontrollant gjordes en instrumentinflygning till ba 16 med cirkling till ba 27. På mycket kort final, nära passage av banbörjan, ropade flygledaren, som var Rolf Carlsson, ”dra på” och det lyckades.

1971 infördes, enligt centrala direktiv, två skyddsombud för flygsäkerhetsfrågor på divisionerna. Uppgiften för dessa var att bevaka personalens flygsäkerhetsintressen, att delta i haverikommissionens sammanträden vid inträffat haveri samt att ta del av flygsäkerhetsutredningar innan dessa fastställdes. Vid 2.div blev fältflygarna Krogstad och Eriksson de första skyddsombuden.

7. Flygtidstilldelning

S35

Divisionens tilldelade flygtid varierade mellan 1100 – 1400 timmar per utbildningshalvår beroende på antal förare och produktionsmöjligheter. För att underlätta kompaniets planeringen av flygtidsproduktionen utvecklades under perioden halvårsvis planering av divisionens veckovisa flygtidsuttag. Hänsyn togs till kända faktorer som påverkade divisionens och kompaniets möjligheter att flyga respektive producera flygtid.

Normer för flygtid / utbildningskategori

TIS:Ä 30 tim, GFSU:Ä 25 tim

FFSU 70 tim per utbildningshalvår

GFSU 75 ” ”
 BFSU 55 ” ”
 AFT 25 ” ”

Sk16 / Sk50

FFSU 10 tim per utbildningshalvår

BFSU 8 ” ”

8. Samarbete kompani - division

Divisionschefens kontakt med kompaniet gick i första hand via stationsavdelningschefen som under den aktuella perioden var verkmästare Erik Roth. Samarbetet utvecklades och förståelsen för varandras problem ökade efterhand. Framförallt genom ömsesidiga och ofta återkommande kontakter, förbättrad planering av produktion och konsumtion av flygtid samt stationsavdelningschefens återkommande information till divisionen om inträffade fel och dess orsaker.

Som tidigare nämnts var flygplan S35 underhållskrävande. Trots detta kunde divisionen i de flesta fall ta ut den tilldelade flygtiden. Något år fick dock de äldre flygförarnas flygtidsuttag nedprioriteras beroende på akuta underhållsproblem. Författaren hyser den djupaste beundran för personalen vid 2.komp som inte förtröttades trots alla ur- och imonteringar av motor RM6C.

9. Verksamhetens omfattning

Exempel på verksamhet vid en S35-division **utbildningshalvåret 1971-01-01- -06-30.**

9.1 Flygtjänst

Exempel på flygtjänst för FFSU enligt ANSU S35

Övrig flygning

- Lärare, kontrollflygning 10 övntillfällen

Flygsäkerhetsövningar

- Instrumentflygning med SA 05 4

- ” utan ” 2

- ” reservförfarande 3

- Instrumentinflygning Barbro, PAR, Anita, SRE, pejl 12

- Flygning med max rodermoment 1

Formella övningar

- Avancerad flygning 6

- Förbandsflygning i rote 6

- Lågflygning i rote 3

- Mörkerflygning 7

- Luftstrid 2

- Start ur högsta beredskap 6

- Start och landning markerad smal bana 10

- ” ” ” smal bana 4

- Fotoinriktning -hög 1

- ” -afo alt 1 2

- ” -afo alt 2 1

- ” -avst – låg 1

Tillämpade övningar

- Fotospaning mot mål i land – låg 4

- ” - hög 3

- ”		-avst	7
- ”	på kust	- låg	4
- ”	”	- hög	3
- Fotospaning mot mål på kust		- avst	7 övntillfällen
- ”	på havet		2
- ”	kommunikationer		2
- Ögonspaning mot punktmål			2
- ”	sträckmål		2
- ”	kommunikationer		3
- Samövning med jaktförband			9
- Tillämpningsövning			25

Flygning med sambandsflygplan, Sk16 och Sk50

9.2 Markttjänst

Exempel på markttjänst för FFSU enligt ANSU S35

- Lärarverksamhet
- Flygtjänstbestämmelser - SFI, OSF, AIP, NOTAM, OFYL m m
- TAS - applex
- Materiellära - repetition, genomgång av inträffade fel
- Igenkänning - armé, marin och flyg
- IKFN - repetition
- Spaningsresultat - bearbetning
- Simulatorflygning - nödräning, instrumentflygning
- Divtjänst beredskap och krig
- Markstridstjänst - skjutning m/40, m/58, prisskjutning, fälttävlan
- Studiebesök - RGC och lvrbförband
- Allmänna genomgångar - order och bestämmelser
- Sekretess – centralt beordrad genomgång
- Krigs- och mobplanläggning – komplettering, ändringar och genomgångar av planer

9.3 Tillämpningsövningar

De tillämpningsövningar som divisionen skulle delta i framgick av en årligen utgiven, hemlig övningsorder. I denna var angivet vilka flj-, sektor-, eskader-, milo- och försvarsmaktövningar samt de samövningar med armé- och marinförband som divisionen skulle delta i. Tyvärr så har författaren inte tillgång till detaljerna i planeringen, men det aktuella utbildningshalvåret deltog divisionen i bland andra övningarna Hammaren och MBS vårövning. Divisionen hade även en tillämpningsövning i egen regi.

9.4 Befälsutbildning

Utbildningsmålet var: Befästade och utveckling av färdigheter och kunskaper från tidigare utbildning. Syftet var främst att uppöva förmågan till självverksamhet.

För stf divch var utbildningsmålet: Såsom divch kunna leda verksamheten vid div en månad.

För fältflygare till förfogande var utbildningsmålet: Under divch kunna leda visst avsnitt av div verksamhet (idrott, materiellära, simulatorflygning, kontrollflygning etc)

9.5 Civilanställningsutbildning

Utbildning för kontraktsanställda fältflygare som normalt bedrevs under vinterhalvåret.

Beroende på utbildningens inriktning skedde den under en koncentrerad period eller vissa dagar i veckan. Det kunde även handla om delar av dagar. Det fanns många exempel på lyckade studier som resulterade i yrken som läkare, trafikflygare, ingenjör m fl.

9.6 Idrott

Normalt organiserades gemensam idrott för flygande personal på fredagarnas em, det var orientering, skidåkning, terränglöpning, fotbollsturneringar mm. Dessutom genomfördes flj m i orientering, fälttävlan och friidrott. För flygande personalen var flygfälttävlan, den så kallade "Siggiaden", årligen återkommande, normalt på hösten. I divisionens regi bedrevs idrotten mest på passfri tid och vid icke flygdag, då främst som terränglöpning och fotboll. Även de återkommande cykelergometerproven genomfördes i divisionens regi.

9.7 Övrig verksamhet



Fältf Ramsin i Hemavan februari 1968.

Vintersäkmätövning

Det aktuella utbildningshalvåret genomfördes övningarna i Hemavan, GFSU v 6 och FFSU v 7. Transporten genomfördes normalt med Tp79 (DC3) till flygbasen Gunnarn och därifrån med buss till Hemavan. En heldagstur.

Övningens huvudsyfte var att öva nödläge i vintermiljö med användning av säkmateriel och övernattning i snöbivack. Även organiserade fjällturer genomfördes. Utförsåkning var ett uppskattat inslag på ledig tid.

Basering i övre Norrland

Syftet med basering i övre Norrland var fältmässig basering och flygning i vintermiljö, lågflygträning och flygning i möjligt operationsområde. Det aktuella utbildningshalvåret var divisionen baserad på Heden 1971-05-24- -06-11, en ovanligt lång period beroende på banarbeten på F11. Pingsten inföll under perioden varför div och komp organiserade en resa till Riksgränsen med skidåkning - även i midnattsol. Sommaren kom till Heden under den perioden.

En annan variant av norrlandsbaserings som ofta förekom var basväxling med 1.div F21. Syftet var i första hand lågflygträning men innebar även att 2.div övertog F21-divisionens uppgifter under baseringsperioden. 2. div F11 deltog därför i incidentberedskap, olika tillämpningsövningar och till och med så kallad "kuppövning" med spridning till och insats från krigsbas.

Rundflygning GFSU

Som avslutning på GFSU genomfördes normalt rundflygning under en vecka till flygbaser i olika delar av landet. Syftet var att eleverna skulle bekanta sig med olika geografiska områden och flygbaser. Det aktuella utbildningshalvåret genomfördes rundflygningen v 19.

Sommarsäkmatövning

För att öva förmågan att överleva fallskärmshopp över i första hand vatten genomfördes årligen en så kallad sommarsäkmatövning. Övningen genomfördes normalt i skärgården efter sommarens semesteruppehåll. Övningen innebar helikopterlyft från livbåt och övernattning i egentillverkad bivack. I övrigt fanns utrymme för divisionens säkmatansvarige att utan begränsningar tillämpa sitt kunnande och sin fantasi vid uppläggningsövningen. Kamratlig samvaro var ett icke föraktligt syfte med övningen. En morgonöverflygning av väderflygplanet var obligatorisk. Författaren har haft förmånen att få uppleva många givande säkmatövningar.

Flyktövning

Flyktövningens syfte var att öva förflyttning efter fallskärmshopp i fientligt område. Det aktuella utbildningshalvåret genomfördes ingen sådan övning. Hösten 1969 genomfördes en flyktövning där flygande personal två och två skulle ta sig från trakten av Zinkgruvan till INFSS vid Prästtomta. Förflyttningsområdet var infiltrerat av fallskärmsjägare från FJS. Författaren förflyttade sig tillsammans med dåvarande lt Samuelsson. Vi lyckades ta oss till Prästtomta efter att ha gått och krupit hela natten. Terrängen var mycket svårframkomlig efter höstens storm.

Befälsövning

Vecka 34 1969 hade en del av divisionen förmånen att få göra en fjällvandring från Fjällnäs till sjön Rogen. Vädret var det bästa tänkbara. Vi vandrade, fiskade och övernattade i medförda tält. Ett utmärkt tillfälle till naturupplevelser, förbättrad kondition och personkännedom under fältmässiga förhållanden.

SVENORDA

Den aktuella tiden fanns ett flygsäkerhetssamarbete mellan Sverige, Norge och Danmark (SVENORDA). Syftet var att vissa flygbaser i respektive land skulle kunna användas när det krävdes av flygsäkerhetsskäl. Aktuella baser för F11 var de norska baserna Rygge och Gardemoen (då en militär flygplats). Normalt hade vi tillstånd att göra två flygningar per utbildningshalvår fördelade på fpl 32 och fpl 35 med en flygning med vardera typen. SVENORDA-flygningarna krävde viss ”preparering” av deltagande flygplan. Kamerorna skulle göras ”oanvändbara” eller ersättas med trimvikter. För att kunna använda rätt radiofrekvenser krävdes kristallbyte i ett antal radiokanaler.

Exempel på en SVENORDA-flygning: GCA-inflygning på Gardemoen med touch and go. Fortsatt flygning mot Rygge med GCA-inflygning och landning. Klargöring, lunch och samvaro. Om inte minnet sviker författaren så flögs klargöringspersonal över med Tp81. Återflygning direkt till Nyköping under em. Ett återkommande problem vid dessa flygningar var att få radiokontakt på de anvisade frekvenserna.

Även vid norrlandsbaserings förekom SVENORDA-flygningar, då framför allt till Bodö. Klargöringspersonal flögs över med Sk60.

9.8 Arbetsrutiner

Underlag för de tidigare nämnda planerna för divisionens verksamhet vad avsåg personal, utbildningsomgångar, flygtidstilldelning mm lämnades av flottiljledningen. Med detta underlag och utbildningsanvisningarna som grund arbetades planerna fram.

Under den aktuella perioden började FPE-systemet att införas. Det innebar att planeringen skulle kopplas till budgetering av den planerade verksamheten med skedesvis redovisning för flottiljledningen.

Verksamhetsplanerna låg till grund för det veckoprogram som upprättades. Där fanns även program för icke flygdag. Normalt planerades fyra flygpass per dag måndag till torsdag. Två flygpass fredag förmiddag med gemensam idrott fredag eftermiddag. Vissa fredagsförmiddagar användes för gemensamma genomgångar med all flygande personal vid flottiljen.

En normal flygdag vid divisionen började med samling kl 0730. Kl 0735 höll meteorolog och flygledare en förberedande genomgång av väder- och fältförhållanden via ITV. Därefter korrigerades det under gårdagen skissade flygprogrammet med hänsyn till aktuellt personalläge, väder och flygplantillgång. Flygprogrammet presenterades och flygövningarna förbereddes. Kl 0820 höll meteorolog och flygledare den slutliga genomgången som följdes av genomgång av flygövningar och ordergivning. Starten för dagens första flygpass var normalt ca kl 0910. Att starten inte var tidigare berodde bland annat på kompaniets möjligheter att hinna klargöra flygplanen. Flygpassens längd varierade, beroende på övningstyp, mellan 30 och 60 minuter med en medellängd på knappa 45 minuter.

Eftermiddagens verksamhet inleddes kl 1250 med en genomgång av meteorolog och flygledare följt av ordergivning för eftermiddagens två flygpass. Flygverksamheten avslutades normalt ca kl 1545 och följdes av genomgång och utvärdering av dagens flygningar.

Passledig personal var engagerade som lärare, deltog i utbildning, förberedde lektioner, utförde självstudier, tog del av spaningsresultat eller utövade enskild idrott..

Under mörkerflygperioden september – april, var tisdagar och torsdagar gemensamma mörkerflygkvällar för FV. Normalt flög divisionen mörker två till tre pass en kväll i veckan.

10. Personal och utbildningskategorier



Huvuddelen av 2.div personal hösten 1969.

Övre fr vänster: Fältf Alwin, Lindén, Kalla, Eriksson, Anttila, Löfgren

Undre fr vänster: Fk Sterner, fältf Lundgren, Krogstad, Lt Pudas, fältf Johansson, Blomqvist, kn Ottosson

10.1 1966- 10- 01- -1967- 04-30

FFSU	Mj	Jernow	CF
“	Kn	Rittby	
“	Lt	Sjöling	Stf divch
”	”	Danielsson	
”	Fk	Marcusson	Divadj
“	”	Jonsberg	Divadj 30/1 – 10/3
GFSU:Ä/FFSU	Lt	Ottosson	Divch
”	Fk	Samuelsson	
BFSU	”	Lindgren	
”	”	Sundell	
”	”	Smith	
”	”	Alwin	
”	”	Lindén	
”	”	Wätz	
”	Fältf 1.gr	Anselius	
”	”	Svensson	
GFSU:Ä	1. fältf	Andersson	
TIS:Ä/GFSU:Ä/BFSU	”	Engholm	
”	”	Hyyrynen	
”	”	Holmberg	
”	”	Loqvist	
”	Fältf 1.gr	Hägg	
”	”	Blomqvist	
”	”	Svedbergh	
AFT:1	Kn	Berg	
TIS:Ä/AFT:1	Övl	Pettersson	
TIS:Ä/GFSU:Ä/AFT:1	Fing	Forss	
TIS:Ä	Fk	Holmberg	F13
”	”	Gerhardt	F13

FFSU rep S29	Lt/res	Alexandersson	
“	”	Balfe	
“	”	Jonsson	
“	”	Pyk	
”	Vpl 1. fältf	Forsberg	
”	”	Ringstedt	
AFT:1 S29	Kn	Hindsefelt	
“	”	Haar	

Kommentarer till ovanstående *Personal- och utbildningskategorier*

- Av ovanstående framgår inte civilanställningsutbildning, kurser för simulatorinstruktörer, kontrollflygare och säkmatoff. Även viss Sk16-flygning ingick i verksamheten.
- S29-verksamheten var lokaliserad till 3. div / komp men bedrevs i 2. div regi. Den pågick till årsskiftet 1966- -1967. S35-verksamhet vid 3. div / komp återupptogs i maj 1967.

- Utöver ovan dokumenterade utbildningskategorier genomfördes TIS:Ä C-omgång 1967-01-31 - 04-28 med i huvudsak stabspersonal. I planen är personalinnehållet angivet till e s o. Författaren minns att bland de som deltog var övlt Englund, sedemera CFV, övlt Carlander E1 och ingenjör Scott FMV. Övriga deltagare har fallit ur minnet.
- Författaren har varken förr eller senare upplevt en lika rörig divisionsorganisation. Den måste vara ett resultat av något problem i planeringen av omskolningen från S29 till S35. Verksamheten kunde genomföras tack vare skickliga medarbetare.

10.2 1967-05-01- -09-30

FFSU	Mj	Jernow	CF
“	Lt	Ottosson	divch
“	Fk	Marcusson	stf divch
“	“	Jonsberg	divadj
“	1.fältf	Engholm	
“	”	Smith	
“	”	Lindén	
“	Fältf 1.gr	Blomqvist	
“	“	Svedbergh	
GFSU:Ä	1. fältf	Fredriksson	
”	”	Göransson	
”	Fältf 1.gr	Hansson	
”	”	Kernehed	
”	”	Lindh	
GFSU	Fältf 2.gr	Ramsin	fr o m 31/7
”	”	Bodén	”
”	”	Persson	”
”	”	Pollack	“
TIS:Ä/GFSU:Ä	Lt	Gustafsson	
”	”	Eriksson	
”	”	Johansson	
”	”	Andersson	
TIS:Ä	Fing	Nyberg	
”	Fk	Pudas	
”	”	Sörme	
”	”	Nordström	

Kommentarer till ovanstående *Personal- och utbildningskategorier*

- Verksamheten börjar att anta en mer renodlad form.
- Den första GFSU-omgången S35 anländer.

10.3 1967-10-01- -1968-06-30

FFSU	Mj	Jernow	CF
”	Lt	Ottosson	divch
“	“	Andersson	stf divch
GFSU:Ä/FFSU	1. fältf	Nyberg	
BFSU	”	Engholm	
BFSU	1. fältf	Smith	
”	”	Lindén	
”	Fältf 1.gr	Blomqvist	
”	”	Svedbergh	
GFSU E 661	Fältf 2.gr	Ramsin	

”	”	Bodén	
”	”	Persson	
”	”	Pollack	
TIS:Ä/GFSU:Ä	Fk	Pudas	
”	”	Sörme	
”	”	Nordström	F21 fr o m 1968-01-01

10.4 1968-07-01- -12-31

FFSU	Lt	Ottosson	divch
“	“	Andersson	stf divch
“	Fk	Pudas	divadj
FFSU/BFSU	1. fältf	Smith	
”	”	Alwin	
”	”	Blomqvist	
GFSU E 661	Fältf 1.gr	Ramsin	3.div fr o m 1968-09-01
”	”	Bodén	”
”	”	Persson	”
”	”	Pollack	“
GFSU E 663	Fältf 2.gr	Ödmark	
“	”	Sundesten	
”	”	Johansson	
”	”	Viklund	
”	”	Lundgren	
”	”	Krogstad	
”	”	Johansson	
GFSU E 671	”	Eriksson	fr o m 1968-10-16
”	”	Anttila	”
”	”	Kalla	”
”	”	Löfgren	”
TIS:Ä/GFSU:Ä	Kn	Edwards	
”	Lt	Hallström	
”	Fk	Sterner	
”	”	Häggberg	F21
AFT:K1	Öv	Hagerström	
”	1. fältf	Engholm	T1-utbildning

Kommentarer till ovanstående *Personal- och utbildningskategorier*

- Två GFSU-omgångar samtidigt, sex månader förskjutna.

10.5 1969-01-01- - 06-30

FFSU	Kn	Ottosson	divch
“	“	Hallström	stf divch
”	Lt	Samuelsson	
”	Fk	Pudas	
”	”	Sterner	divadj
FFSU/BFSU	1. fältf	Alwin	
”	”	Lindén	
”	”	Blomqvist	
GFSU E663/FFSU	Fältf 2.gr	Ödmark	
”	”	Sundesten	

”	”	Johansson	
”	”	Viklund	F21 efter GFSU
”	”	Lundgren	
”	”	Krogstad	
”	”	Johansson	F21 efter GFSU
GFSU E671	”	Eriksson	
”	”	Anttila	
”	”	Kalla	
”	”	Löfgren	
AFT:K1	Mj	Strandberg	
”	Kn	Edwards	
”	1.fältf	Engholm	
TIS:Ä/SFT:2	Fdir 1.gr	Kågström	

10.6 1969-07-01- -12-31

FFSU	Kn	Ottosson	divch	
“	“	Hallström	stf divch	t o m 08-31
”	Lt	Samuelsson	”	09-01- -10-17
”	Fk	Pudas	”	fr o m 10-18
”	”	Sterner	divadj	
”	Fältf 1.gr	Lundgren		
”	”	Krogstad		
”	”	Johansson		
FFSU/AFT:K1	”	Ödmark	FL	fr o m 09-16
”	”	Sundesten	”	”
FFSU/BFSU	1. fältf	Alwin		
”	”	Lindén		
GFSU E 671/FFSU	Fältf 2.gr	Eriksson		
”	”	Anttila	F21 efter GFSU	
”	”	Kalla	”	
”	”	Löfgren		
AFT:K1	Fdir 1.gr	Kågström		
”	Mj	Strandberg		
”	Kn	Edwards		
”	1.fältf	Engholm		

10.7 1970-01-01- -06-30

FFSU	Kn	Ottosson	divch	
“	“	Hallström	CF adj	
“	Lt	Pudas	stf divch	
”	Fk	Sterner	divadj	
FFSU/BFSU	1. fältf	Alwin		
”	1. fältf	Lindén		
”	”	Blomqvist		
”	Fältf 1.gr	Lundgren		
”	”	Krogstad		
”	”	Johansson		
”	”	Eriksson		
”	”	Löfgren		
TIS:Ä/BFSU	Mj	Carlander	FSRO E1 stab	

GFSU 683	Fältf 2.gr	Arildsson	
”	”	Brinck	
”	”	Nilsson	
”	”	Syväniemi	
”	”	Åkerblad	
AFT:K1/FFSU	Fältf .gr	Ödmark	FL
”	”	Sundesten	”
AFT:K1	Öv	Fernander	Sc E1 stab
”	Fdir 1	Kågström	FMV
”	Mj	Strandberg	MHS
”	Kn	Edwards	FS
”	Serg	Engholm	TL-utbildning

10.8 1970-07-01- -12-31

FFSU	Kn	Ottosson	divch
“	Lt	Samuelsson	
“	“	Pudas	stf divch
FFSU/BFSU	1. fältf	Alwin	
“	“	Lindén	
”	Fältf 1.gr	Krogstad	
”	”	Johansson	
”	”	Eriksson	
”	”	Löfgren	
GFSU:Ä/FFSU	Lt	Sveding	
BFSU	Kn	Jonsson	stf CF
GFSU 683	Fältf 2.gr	Arildsson	
”	”	Brinck	
”	”	Nilsson	
”	”	Syväniemi	
”	”	Åkerblad	
AFT:K1/FFSU	Fältf 1.gr	Ödmark	FL
”	”	Sundesten	”
”	”	Lundgren	”
AFT:K1	Öv	Fernander	
”	Fdir 1	Kågström	
”	Mj	Henriksson	FSRO E1 stab
”	Kn	Edwards	FS
”	Fj	Engholm	TL-utbildning

10.9 1971-01-01- -06-30

FFSU	Kn	Ottosson	divch
“	“	Pudas	stf divch
”	”	Samuelsson	avd F
FFSU/BFSU	1. fältf	Lindén	
”	Fältf 1.gr	Krogstad	
”	”	Johansson	
”	”	Eriksson	
”	”	Löfgren	
BFSU	Mj	Henriksson	FSRO E1 stab
”	Kn	Jonsson	stf CF

GFSU 683/FFSU	Fältf 2.gr	Arildsson	FFSU fr o m 05-12
”	”	Brinck	”
”	”	Nilsson	” F21
”	”	Syväniemi	” ”
”	”	Åkerblad	”
AFT:K1/FFSU	Fältf 1.gr	Lundgren	FL
”	”	Sundesten	”
AFT:K1	Öv	Fernander	SC E1 stab
”	Fdir 1	Kågström	FMV
”	Kn	Edwards	Op/Und
”	Lt	Sveding	MHS

10.10 1971-07-01- -12-31

FFSU	Lt	Andersson	divch fr o m 10-01
“	“	Pudas	stf divch
“	Fk	Dahl	divadj
”	1. fältf	Lindén	t o m 09-12
”	”	Sundesten	t o m 08.31
”	”	Lundgren	”
”	Fältf 1.gr	Åkerblad	
”	”	Brinck	
”	”	Arildsson	
FFSU/AFT:K1	Kn	Ottosson	divch t o m 09-30, F20
“	“	Samuelsson	avd F, MHS
FFSU/BFSU	1. fältf	Krogstad	
”	”	Johansson	
”	Fältf 1.gr	Eriksson	
”	”	Löfgren	
BFSU	Kn	Jonsson	stf CF
GFSU 701	Fältf 2.gr	Hallgren	fr o m 10-16
”	”	Möller	”
”	”	Niklasson	”
”	”	Renström	”
AFT:K1	Öv	Fernander	SC E1 stab
”	Fdir 1.gr	Kågström	FMV
”	Kn	Edwards	Op/Und

11. En fd divisionschefs reflektioner

Tiden som divisionschef vid 2.div / F11 var den period av FV-anställningen som författaren uppskattade mest. Efter att vid några tillfälle försökt förklara för civila bekanta hur det var att ingå i en division i FV har författaren insett att det inte går. Något jämförbart finns inte i det civila livet.

Varför var det så? Man hade att göra med positiv personal som utvecklades till goda medarbetare och kamrater med ett gemensamt intresse. Som divisionschef hade man möjlighet att påverka och utveckla både personal, utbildning och taktik. Befattningen var mycket självständig och man förde befäl över alla som hade flygtjänst vid divisionen oavsett grad.

I början av den här relaterade perioden var S35 en ny flygplantyp vid förbandet. Det innebar stimulerande uppgifter med utveckling och dokumentation av både utbildning och taktik.

Vi i S35-divisionerna övade och övade för att kunna lösa våra krigsuppgifter. Vi sneglade med viss avund på de två S32-divisionerna som vi tyckte levde närmare verkligheten genom sitt deltagande i incidentberedskapen.

S35-förarna hade kapacitet för mer än vad S35-verksamheten krävde. Det visade sig när S37-systemet kom att före detta S35-förare klarade av att utföra både radar- och fotospaning samt dessutom jakt- och attackföretag.

Införandet av 37-systemet och spridningen av spaningsflygdivisionerna till jaktflottiljer innebar ett stort lyft för spaningsflygsystemet och dess förare.

Kurt Ottosson

Chef för 2.div F11 1966- -1971