

# 43 år i Flygvapnet

Sådan rubricering verkar otrolig för de flesta och så även för mig. Men faktum är, att jag startade min bana i Ljungbyhed år 1943. Efter utbildning till radiotelegrafist blev det flygning vid attackförbandet F 14 som flygsignalist på fp1 B 18 B. Navigatörsutbildning vid nattjakten i Västerås lockade och så blev även fallet under åren 1950-57. Underbara flygår där kamratskap och "fightinganda" firade sina triumfer. Flygplanen J 30 Mosquito, J 33 Venom och J 32 B Lansen passerar revy under nattjaksperioden.

Men vi skåningar är inte som andra. Rötterna sitter där de sitter. Jag kommer ihåg min första landning med B 3 på F 10, Barkåkra, i början av 50-talet. När vi parkerat på plattan möttes vi av flygchefen, översten Bill Bergman. "Nu taxade Ni in bra pojkar, jag var rädd för att Ni skulle förstöra gräset", (nysått intill plattan). Sen blev det "flygsnack" för hela slanten, eftersom öv Bill Bergman själv hade flugit B 3. Men han avslutade med att nu har ni landat på Sveriges vackraste flotttilj. Orden registrerades och den 3 juni år 1957 förflyttades jag till F 10.

Som utbildad rrjal och med goda insikter i luftbevakningstjänsten blev stationeringsorten F 10 detachement d v s bergstjänst kombinerat med flygtjänst.

Vid anmälan för bataljonschefen, major Beck-Friis, yttrade denne, att tjänstgöringen i berg är max 4 år. Det har i dagens läge blivit över 29 år och den perioden utgör en fascinerande del i mitt "flygvapenliv".

Stril 50 var under uppbyggnad med luftförsvarscentral och optisk luftbevakning (lgc och ls). Radarmaterielen moderniserades och bildade en effektiv stridsled-



nings- och luftbevakningsenhet. Flygvapnet hade goda ekonomiska möjligheter att realisera planerna för stril 50. Under stora och långa eskaderövningar utprovades materielen och systemet fungerade väl.

Allmän flygträning skulle ske bl a vid F 10. Jag hamnade på 2.div/F 10 med löjtnant Bjäre som divisionschef. Han var då som nu mycket effektiv. När det framgick att jag var utbildad nattjaktnavigatör fick jag omgående uppgiften att lägga upp speciella navigeringsruttor för all ATF-personal med pejländning som avslutning. Striltjänst i kombination med flygtjänst utgör en god grund för att öka insikten och förståelsen för olika yrkesgruppers arbetsmetodik.

I mitten av 60-talet hade stril 50 systemet blivit omodernt och "Ersättaren" stril 60 övertog ansvaret med nya centraler och modernare radarstationer.

Radarstationen är för en "strilare" vad flygplanet är för en flygare. (Varför pryder exempelvis inte en vacker och slank PS-15 en vägg i F 10 kanslihus?).

Vi erhöi nu effektivare stridslednings-/luftbevakningsstationer för hög och låg höjd. Men radarstationerna måste följa med i den explosiva tekniska utvecklingen. Under 1970- och 1980-talen kompletterades radarbilden med de nya radar-systemen PS-860 och PS-870. Dock skedde detta under betydligt kärvare ekonomiskt klimat än tidigare. Det har faktiskt blivit en nyttig erfarenhet att med små medel nå upp till en önskad målsättning.

Som avslutning på detta kåseri vill jag uttrycka min stolthet och min tacksamhet för att jag fått delta i Flygvapnet under dess period "Från ER III B till PS-860".

Claes Josefält