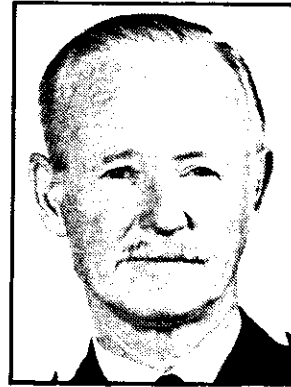


Den 1 april avgår Överstelöjtnant Sture Jagaeus med ålderspension efter 40 år i Flygvapnet. 40 år fyllda av engagerande och spännande men aldrig tråkig tjänst.

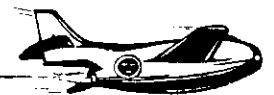
Jagaeus har i en berättelse som återfinns på första plats nedan skildrat sitt liv i Flygvapnet. Vi är säkra på att läsarna uppskattar berättelsen lika mycket som vi.



Sture Jagaeus

Anders Sjöberg

Glimtar från ett FLYGARLIV



Efter nära 40 års tjänstgöring (jag började min flygutbildning 6 juni 1944, invasionsdagen) i flygvapnet så har man naturligtvis en del minnen och erfarenheter som kan vara intressanta kanske särskilt för unga officerare. Därför skriver jag ned detta lilla komprimerade kåseri.

○ Till F 10 via Boden

1967 efter fem år som flygchef på F 9 i Göteborg blev jag tillfrågad om jag ville bli chef för flygsäkerhetsavdelningen i Milostab ÖN i Boden. Jag hade haft fina år på gamla Säve, men beslutet om F 9 indragning var redan ett faktum så för mig gällde det att snabbt sadla om till en ny befattning som jag kände intresse för och som innebar fortsatt flygtjänst. Efter viss betänketid accepterade jag förflyttning till Boden, men först sedan jag försäkrat mig om att flygstabens personalchef noggrant noterat att nästa flyttning borde bli från Boden till Ängelholm, d v s F 10. Så kom det sig att jag efter några intressanta års tjänstgöring vid milostaben i Boden och efter regelbundna påminnelser till personalchefen i flygstaben äntligen fick en befattning vid F 10 fr o m 1 juni 1972. Sedan omkring 1953 var jag mycket intresserad av golf och tyckte nu att jag hamnat i rätt landsända för att kunna idka min favoritsport under så många månader som möjligt av året. Efter 17 år (aspirant- och kadettsomrarna inräknade) vid F 4, 6 år vid F 9 och 4 år vid Milostab ÖN tyckte jag att jag erhållit en bra befattning och hamnat på en plats där jag kunde stanna länge. Så blev det och det har både jag och min familj uppskattat.

○ Administrativ stabschef

Jobbet vid F 10 har varit intressant och stimulerande trots att det inte har varit förenat med aktiv flygtjänst, utan till största delen handlat om administrativ tjänst. En tröst över förlorad aktiv flygtjänst var att jag i många år kunde fungera som luftförvarsledare i krigsorganisationen och således under övningar "hängde med" i taktisk utveckling i luftförsvaret. I klarspråk kan man nog kalla min fredsbeftattning för administrativ stabschef; benämnd planeringschef (bra begrepp funktionellt sett) före organisationsbeslutet 1976 och därefter C sektion 3. (Vilken utomstående förstår vad denna benämning innebär?!). Förutom att leda enhetens - nuvarande sektionens - fyra avdelningar (allmän-, personal-, mob- och frivilligavd) har de tyngsta arbetsuppgifterna handlat om organisationsförändringar, personaltjänst och informationstjänst.



○ Personal tjänsten utvecklas

1972 fanns endast ett embryo till personalavdelning (hade efter hand växt fram i F 10 försöksorganisation sedan 1967), och för varje år som en följd av lagstiftning och avtal växte kraven på myndighetens personaltjänst. Först fr o m 1977 fick vi organisatoriskt (fastställt av CFV och med tilldelade tjänster) en personalavdelning som efter hand har kunnat svara upp emot personalens rättmätiga krav.

En intressant uppgift härvid har varit att under flottiljchefen leda utvecklingen när det gäller myndighetens samarbete med personalorganisationerna. Egentligen har det inte varit förenat med några större meningssmottagningar. Myndighet och PO har i regel haft gemensam målsättning. Den allt överskuggande drivkraften och enande faktorn har hela tiden varit F 10 och luftförsvarets fortbestånd. Det har hela tiden varit en kamp för F 10.



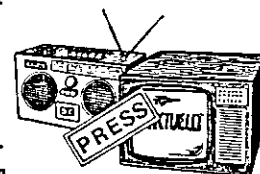
○ Kampen för F 10.

Det har känts betydelsefullt och stimulerande att utforma de redovisningar som lämnats till försvarskommittéerna för att övertyga dessa om F 10 betydelse inför 1977 och 1982 års försvarsbeslut, även om det varit förenat med mycket oövertid.

I kampen om F 10 och luftförsvaret (som ser ut att fortsätta i det oändliga) har informationstjänsten fått större och större betydelse inte bara i centrala staber utan även ute på gräsrotsnivå, vid förbanden.

○ Informationstjänstens betydelse.

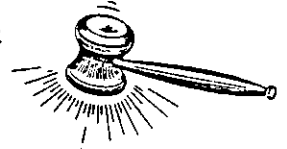
Mycket tack vare det omfattande arbete med försvarets planerings- och ekonomisystem (FPE) som övlt Lars Eklund startade upp i början av 70-talet och som jag sedan fick vara med att driva vidare i praktisk tillämpning (bl a utveckling av system med internuppdrag) kom många diffusa administrativa uppgifter att sorteras fram till klara och tydliga internuppdrag. Så kom det sig att försvarsupplysning, presstjänst m m informationsbetonade uppgifter som tidigare tilldelats årsvis som "extraknäck" till varierande befattningshavare fördes samman till ett "synligt" internuppdrag. Observera: I CFV alla organisationsbeskrivningar genom årtionden finns på flottiljnivå inte begreppet informationstjänst. Det talas om upplysningschef och presschef som dubbelbefattningar. Försvarsupplysning är den term som användes av ÖB och CFV!? Begreppet upplysning kopplar jag samman med upplysningstidens stora filosofer under 1700-talet såsom Voltaire och Rousseau.



I ett modernt företag som F 10 med mer än 1100 anställda och med ca 600 nya värnpliktiga varje år krävs det en fungerande informationstjänst i termer som förstås av den enskilda människan - samt att man erkänner att det krävs resurser, inte minst personella, för att nå ut med erforderlig information. F 10 har nu en sektorflottiljchef som till fullo förstår informationstjänstens betydelse och som personligen har en avundsvärd förmåga att få ut det väsentliga i budskapet om försvaret och flygvapnet. Som "halvback" åt honom i denna lovvärda offensiv har jag haft en jobbig men skojig tid. Den gode C F 10/Se S glömmor kanske ibland att C sektion 3 har andra uppgifter som måste klaras utöver informationstjänsten. Jag nämner detta inte minst för att hjälpa min efterträdare. -Spaltutrymmet medger inte att jag skriver mer om alla intressanta delar i F 10 utveckling som jag fått medverka i. Ej heller hinner jag berätta om ett mycket intressant halvår som stf delegationschef i övervakningskommissionen i Korea.

○ Tack för gott samarbete

Jag avslutar detta avsnitt genom att framföra ett varmt tack till personal i alla nivåer vid F 10 och naturligtvis inte minst till personalorganisationernas representanter (Hur många förhandlingar och sammanträden har vi egentligen genomfört tillsammans?!) för ett verkligt gott samarbete under mina drygt 11 år vid flotttiljen.



○ Flygvapnets guldålder.

Jag hoppas Ni förlåter mig - men en officer som flugit krigsflygplan i mer än 30 år och som upplevt och medverkat i det svenska flygvapnets guldålder (d v s 50- och 60-talet) vill, när han slutar som aktiv officer, inte i första hand minnas administrativa problem. Minnesfacken i min hjärna är naturligt nog överfulla av upplevelser i luften och erfarenheter av olika delar av flygtjänsten.

Mer än 5000 flygtimmar, huvudsakligen som jaktpilot, sätter sina spår.

Exempelvis: ca 1000 tim på J 26 P 51 D Mustang, ca 950 tim på SAAB J 29 Tunnan, 392 tim på J 34 Hawker Hunter, 344 tim på SAAB J 35 Draken.

Ca 10 år som flygstyrkechef/divisionschef. 6 1/2 år som flygchef. 4 år som chef för flygsäkerhetsavdelning (flygsäkerhetsregoff), 9 år som jaktledare, 7 år som luftförsvarsledare. Vad kan vara av speciellt intresse i detta korta kåseri?



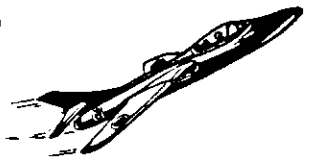
○ Jakttaktik

Kommer ihåg intensiva övningar i jaktstrid/jaktförsvar. 1951: division J 26 Mustang mot Lampells (f d överste, nu Röda-Korsman i Genève) J 22-division från F 18. Juni 1959: division J 29 i jaktförsvar av Norrbotten, 25^o-30^o varmt hela dygnet, köpte solparasoller i Boden för att skydda förarna i högsta beredskap mot solsting. 1960: "Papperskorg", d v s flera divisioner J 29, J 34 och/eller J 32 i jaktstrid över Katrineholmsområdet.



○ Flygvapenövning 1962

Sitter sista övningsdagen som jaktledare (jal) i sektor S 2 med Thure Gabriel Gyllenkrok som bijal. Bakom ryggen på mig i jal-hytten står ÖB general Rapp och myser, när vi sätter in alla våra divisioner (tror det var minst fyra fulltaliga J 29- och J 32-divisioner) mot det massiva fientliga anfallet som tillintetgörs.



○ Låghöjdsförsvar

1963-1967: patrulleringstaktiken i låghöjdsförsvaret utvecklas vid F 9, i stort samma modell som fortfarande används av J 35-förband.

Flygsäkerhetssamarbete med Norge.

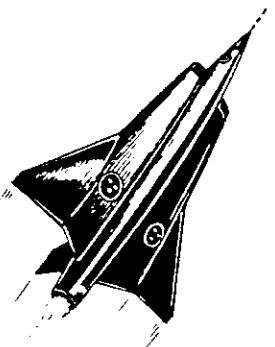
1957: flygchefen F 4 Sigge Jonsson med mig som rotetvåa landar på Örlandet nordväst om Trondheim. Point of no return har passerats. Överraskande dimma. Den kolugne norske GCA (landningsradar) operatören leder ned oss till sättningsplats. Bankontakt omedelbart före banbörjan.

○ Flyguppvisning

En mycket stimulerande uppgift som jag hade vid F 4 under åren 1946-1962. Första gången som kadett med B 17 (!). Sista gången som flygchef och major med J 29. Det mest intressanta uppdraget var kanske att visa upp 4-grupp J 29 vid stor NATO-flygdag sommaren 1958 på Værnes flygplats öster om Trondheim. Från denna flygdag minns jag speciellt en flyguppvisning som en ung löjtnant ur RAF gav med sin Hawker Hunter. Hans bravurnummer var omvänd looping (ingång och urgång i ryggläge). Hans ögonrödor började återta sin normala vita färg först sent på kvällen vid baren.

Flyghaverier

Man förtränger det faktum att så många kamrater omkom i flyghaverier. Man omhuldar i minnet de många ansträngningar som gjorts i haverikommissioner och på andra sätt för att finna orsaker, för att dra erfarenheter och finna åtgärder för att förhindra nya haverier.



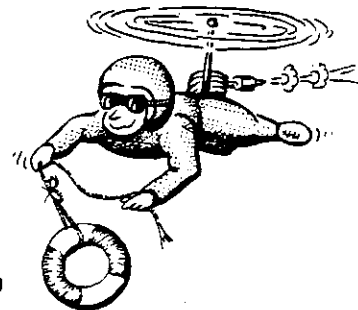
- Att lämna ett flygplan i luften är under alla förhållanden ett ganska kinigt beslut. Jag avundades J 21-förarna som kunde skjuta ut sig ur flygplanet vid behov. Den möjligheten fanns inte för mig förrän med J 29. När jag således fick motorstopp med en Mustang den 29 nov 1951 och tvingades lämna flygplanet så var det förenat med vissa problem. Jag fick inte den rätta avsparken, utan fötterna slog i stjärtpartiet. Flygbottiner och skor försvann åt sitt håll, och själv landade jag genom grenverket på en hög gran. Mjuk men risig retardation. Att sedan ta sig fram i djupsnö till bebyggelse i strump-lästen, det är en annan historia. -Min fru nedkom två veckor senare på Östersunds lasarett med ett välskapt gossebarn.



Under alla år som divisionschef, flygchef och naturligtvis mest som flygsäkerhetsregoff (ordinarie ledamot) deltog jag tyvärr alltför många gånger i haverikommissionens arbete. Men det var alltid lika intressant.

○ Dramatiska uttryckningar

En S 35 får motorstopp över Skagerack. Föraren tvingas hoppa strax norr om Ålborg på norra Jylland. Snabbt uppbrott för mig från skrivbordet i milöstaben i Boden. Lånar en S 35 på F 21 S-div, flyger ned till Säve och ansluter till övriga ledamöter i kommissionen. En Tp 83 Pembroke flyger oss över till Ålborg. Utredningen startas. Svårt att intervjua jydiska bönder (de talar en dansk dialekt som är mycket påverkad av engelska språket).

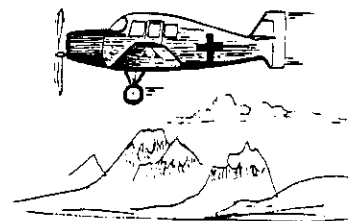


Ett privatplan totalhavererar på Gunnarn (sydost Storuman) i samband med landning i mycket hård sidvind. Med en Hkp 6 Jetranger från Helikopterskolan (nuvarande 1.armeflygbataljonen) i Boden flyger jag själv till haveriplatsen. Hkp 6 var ett bra uttryckningsfordon.

Två J 29 kolliderar över Luleälven vid Porsi. Tar mig i djupsnö med möda fram till ett nästan översnöat torp vid älvrinken för att intervjua ögonvittnen. I stugvärmen reser sig en flicka i 20-årsåldern, en otrolig skönhet med korpsvart hår och vackra ögon. Förstahandsintrycket revideras ganska snabbt när hon öppnar munnen (fula tänder, svår dialekt). Men ändå - jag undrar ibland hur hennes framtid artade sig.

○ Ambulansflygningar

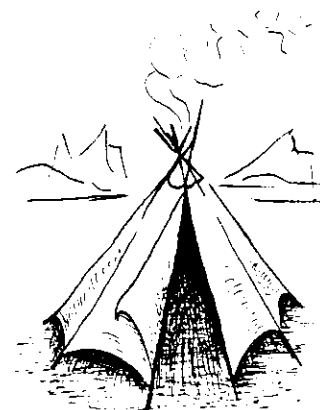
Dessa har med åren sorterats in i mitt mest guldkantade minnesfack. Under åren 1949-1958 var jag "medlem" i den exklusiva lilla grupp förare, signalister och mekaniker som flög Röda Korsets flygambulans, stationerad på F 4 sedan 1924. Sjuktransporterna gjordes mest från Jämtlands och Västerbottens fjälltrakter. I många fall flögs patienter till Stockholm. Utförde mitt första uppdrag med en TP 2 A Junker W 34 den 21 okt 1949. Hämtning i Skalmodal vid norska gränsen i den västligaste delen av Vilhelminas fjälltrakter. Patienten, en barnsängskvinna, var tyvärr död vid framkomsten. Platsens skönhet har särskilt fastnat i minnet, inte minst därför att Lars Madsen någon månad senare i radio berättade om exotiska platser längs den norska gränsen. Han jämförde Skalmodal med Shangri-la i James Hiltons berömda roman "Bortom horisonten".



Den 19 juni 1958 flög jag med en Tp 78 Norseman sista uppdraget. Det var ett spädbarn (flygledare Yngve Rymans son) med ABO-immunitet som måste flygas till Stockholm mitt i natten för blodbyte.

○ En gammal same i tungviktsklass.

Vi gjorde en särskilt minnesrik hämtning natten till den 6 juli 1953. En same i lappläget 15 km söder Fjällnäs hade hjärnblödning och var illa därnär. Sommarnatten var strålande vacker. Landningen vid 23-tiden på Svansjön 1000 m ö h gick bra. En same-pojke mötte oss vid stranden och önskade få hjälp med att bära patienten den drygt 10 km långa vägen över Rödfjället. Mekanikern fick stanna kvar vid flygplanet. Signalisten, två sportfiskare och jag traskade iväg söderut över fjället tillsammans med same-pojken. Väl framme vid läget i soluppgången mötte oss två same-kvinnor, som redan placerat sin pappa på en provisorisk bår av björk-slanor. Vi hade tänkt oss en liten lätt farbror i 60-kg-klassen och fruktade inte nämnvärt marschen tillbaka. Men döm om vår förvåning när vi granskade gubben lite närmare och fann att han var i tungviktsklassen, minst 85-90 kg. Bårbärandet tillbaka över Rödfjället var något mer slitsamt än en fredagsorientering. De två same-kvinnorna sprang emellertid i förväg och ordnade två välbehövliga raster, kokade kaffe och bjöd på torkat renkött, varför promenaden blev sällsamt stämningfull. Stämningen blev inte mindre troisk när vi i gryningen såg dimman smyga sig upp mot Svansjön från Ljungans dalgång. Det var vindstilla. Ett stilla duggrejn började falla. Hur vi startade från sjön och flög hem till Frösön är en historia för sig.



○ Vem var signalisten?

En speciell poäng i dag med denna lilla berättelse om en ambulansflygning som utfördes för mer än 30 år sedan är att min signalist den gången liksom i många liknande uppdrag var sergeant Sigvard Forsberg. I dag är han överstelöjtnant och efterträder mig som chef för sektion 3 fr o m 1 april. - Flygvapnet är inte så stort.

Sture Jagaeus