

Min tid i Flygvapnet började 1943.

Efter genomgånga skolor inklusive realexamen 1942 praktiserade jag först som bilmekaniker. Detta var under gengastiden och jag såg ut som en sotare vid hemkomsten till mor och far varje dag. Ej populärt.

Bytte då till praktikant på elverkstad och radioverkstad. Jag blev då mycket intresserad av radio och radiokommunikation. Detta år (1943) kunde jag läsa i Katrineholmskuriren att F11 i Nyköping sökte efter volontärer i signalistyrket. Efter diskussion inom familjen kunde jag söka anställning och i augusti 1943 var jag anställd som signalistvolontär på F11. Ett treårskontrakt gav mig en månadslön på 60 kr och allt fritt.

Jag minns kommentarer från gamla bekanta när jag var hemma i Vingåker på permission. "Hur kan du va så dum att du går och blir kanin?"

När jag då förklarade att i mitt kontrakt skulle jag gå i pension vid 50års ålder med 60% av lönen i pension blev tonen en annan.

Som volontär skulle man lära sig uppträda som militär och det blev åtskilligt med exercis. Den som hade hand om den militära drillen kallades TruppOlle. Jag minns inte hans rätta namn, men minns en röststyrka som var enorm.

Det var ju inte bara exercis utan även inriktning på signalistens uppgifter. Den som först började lära oss telegrafering var Gösta Blad som senare omkom vid nedskjutningen av DC3-an 1952.

Vi fick lära oss bygga telefonlinjer och göra inkopplinar till televerkets linjer, sköta telefonväxlar och annat som hör till förbindelser.

Under beredskapen var bevakning av flygplatser särskilt viktig och runt F11 flygfält fanns ett antal patrullvägar som försågs med telefonförbindelse anslutna till en telefonväxel i kanslihusets källarvåning. 1944 blev jag, för en tid, placerad i denna växel och jag minns en episod från denna tid:

En vaktpost ringer och ber att få bli kopplad till vaktchefen. Jag lyssnar efter uppkopplingen och efter kontakt mellan vaktchef och vaktpost säger den senare att han ber att få lämna poststället och hjälpa en stackars hund som trasslat sig fast i en taggtrådshärva. Han fick tillstånd och efter en tid ringde samma vaktpost och ville tala med vaktchefen igen. Då vaktchefen frågade orsaken svarade vaktposten att han behövde avlösning för att gå till sjukhuset. Varför? Jo nu har hundfan bitit mig.

Flygvapnet hade en central skola i Västerås där vi signalister nästan årligen fick vidareutbildning i olika ämnen bl a kunde vi läsa vidare efter realexamen.

1946 blev jag furir och utbildades till flygsignalist med flygtillägg 90 kr/mån.

När jag kom till F11 1943 var S16 Caproni det flygplan som användes för fjärrspaning. Många Caproni förolyckades, ett blev nedskjutet av tyskarna på andra sidan Östersjön.

Min flygsignalistutbildning skedde i B3 som hade ersatt Caproni.

Som flygsignalist var man via telegrafnyckeln enda förbindelselänken med yttervärlden. Ultrakortvåg (UK) fanns ej då, endast kort- och långvåg. En radioantenn var vanligen spänd mellan stjärtpartiet och ett fäste långt fram på flygplanet. För att försäkra sig om långväga radiokontakt kunde man släppa ut en hängande antenn med en tyngd längst ut.

Under pågående utsläpp kunde man, med telegrafnyckeln nedtryckt, observera antennströmmen på ett instrument och på så sätt få antennen avstämd till den frekvens man använde. Sedan var avståndet till motstationen ej något problem. Det var viktigt att vinda in antennen före landning, annars kunde olyckor hända. Invindning gjordes med handkraft.

En radiipejl ingick i utrustningen där man kunde ta ut riktningen till radiofyrar och hjälpa navigatören med lägesbestämningar. Riktningbestämningen gjordes med en vev, som vred pejlantennen, och avlyssning av tonen från fyren. Då tonen var som svagast stod antennen tvärs utsändningen och riktning kunde bestämmas.

Om pejlantennen ställdes med riktning längs flygplanet, kunde flygföraren på ett instrument se om han skulle svänga vänster eller höger för att flyga mot fyren. Radiofyrar fanns på alla flygplatser och i flyglederna.

1947 fick F11 SAAB S18 och det blev den flygplantyp som gav mest flygtid. Uppdragen var vanligtvis fotospaning, ofta på andra sidan Östersjön. Befälhåhare ombord var spanaren, placerad i nosen. Förare och signalist satt rygg mot rygg i kabinen. Signalisten, hade förutom radioutrustning, även en kulspruta riktad bakåt att handha.

Spanarna var vanligtvis officerare från armén eller marinen.

Vid våra fotospaningsuppdrag på andra sidan Östersjön brukade vi hålla särskild uppsikt efter startande ryska jaktflygplan. Vid Pavilosta fanns en flygplats utan hårdgjorda startbanor varför det dammade och syntes på långt håll när jakten (JAK9) startade. Vår flyghöjd var kanske 7000m och vi svängde då mot Gotland och hemmåt F11.

En av mina kolleger, bland flygsignalisterna, var Pettersson (kallad Pesen) sa till mig en dag "Du Palten som är intresserad av allt tekniskt kan väl gå en kurs i stället för mig". Det visade sig att kursen rörde sig om radar och skulle gå på F2 i Hägernäs, längd c:a en månad.

Pesen hade träffat en ny tjej i Oxelösund och ville inte vara borta från Nyköping så länge.

Radar lät intressant så jag åtog mig att byta med Pesen. Vi gick upp till Paikull i kanslihuset och bytet kunde ske.

Under 1947 avlade jag prov för telegrafistcertifikat och innehade därefter internationellt "körkort" som telegrafist. Flera av signalistkollegerna, med certifikat, fick arbete som telegrafister i handelsflottan.

I januari 1948 inställde jag mig på FRAS (flygvapnets radarskola) på gamla F2 i Hägernäs, vid norra Värtan i Stockholm. F2 var ej längre flygflottilj. Enda flyg som fanns där var Flygräddningsgruppen (FRÄD) med Catalinor och flottörförsedda ambulansplan.

Utbildningen på FRAS gällde flygvapnets första införskaffade radarstation med beteckningen ER 3B där ER står för ekoradio.

ER 3B inköptes från England och arbetade på våglängden 1,4 m.

Våra TV-stationer använder våglängder i närheten och om man ser antennen på ER 3B kan man tro att det gäller TV. Det ser ut som 4st TV-antennar.

Effekten på utsända radiovågor var tämligen blygsam jämfört med dagens radar och räckvidden något 100tal km men man kunde upptäcka och följa flygplan oavsett mörker eller sikt.

Efter återkomst till F11 blev jag utsedd till chef för radartroppen, en uppgift att utföra jämsides med flygsignalistjobbet. F11 hade tilldelats en st ER3B.

Under vårens flygvapenövning 1949 blev F11 radartropp utsänd till Nåtarö utanför Nynäshamn. Vad som där hände är beskrivet i NFF nr 3/2001.

På hösten 1949 inträffade en händelse som jag minns mycket väl. Händelsen är omskriven i NFF nr 2/2001 under rubriken "Skavsta som nödhamn".

Jag minns att det var Reinhold Nilsson och jag som stod på plattan framför hangaren när Li-2:an rullade in och parkerade. Besättning och passagerare kom ner på plattan och jag frågade på tyska varför dom landat här. Då pekade skepparen ut tre män som hade kapat planet. Jag frågade kaparna efter vapen och de lämnade då över vapnen där korkpistolen var lustigast.

Under vintern 1949-1950 gick jag underofficerskurs vid centrala skolorna i Västerås och blev sergeant 1950.

FRAS på F2 hade begärt en radarutbildad underofficer ur årets kurs och jag råkade vara den ende med radarutbildning varför jag beordrades att flytta till F2 i maj 1950.

Jag stannade som lärare och kurschef på FRAS i 22 år. Vi utbildade c:a 400 vpl radarobservatörer per år, åtskilliga befäl av alla kategorier och även radarlottor.

Under årens lopp ändrades FRAS till STRILS (Stridslednings och Luftbevakningsskola). Ny radarmateriel tillkom som skulle inläras och utbildas på. T.ex PJ-21, PS-41, PS-16, PS-08, PS-15, PS-860 m fl. Den största var PS-08 med våglängd 10 cm och en räckvidd omkring 400 km.

Vid anomali d.v.s skiktbildning i lufthavet så att radiovågorna speglades ner och och följde jordytans krökning, kunde man på radarindikatorn (PPI) se hela ryska kusten på andra sidan Östersjön.

Alla dessa radarstationers informationer måste sammanföras och behandlas vilket gjordes i radargruppcentraler (RRGC) och luftförsvarscentraler (LFC) där en helhetsbild över luftläget kunde presenteras för ansvarigt befäl.

Under 50-talet kom information om upptäckta och följda flygplan via telefonledningar mellan radarobservatörer vid radarstationer och lottor vid ett stort kartbord i LFC där pilar flyttades omkring för att visa luftläget. Detta system kallades STRIL 50

Sommaren 1952 inträffade nedskjutningen av en svensk DC-3 som genomförde signalspaning i Östersjön.

Flygräddningsgruppen (FRÄD) på F2 blev insatt med alla resurser. Catalinorna flög dygnet runt för att söka överlevande. De ordinarie besättningarna på Catalinorna måste ges möjlighet till vila. Detta gjordes genom att kalla in F2 personal med flygerfarenhet.

Själv råkade jag gå dagtjänst på F2 den 15 juni och blev kallad att inställa mig på FRÄD där kårchefen (övl't Sandberg) beordrade mig att besätta navigatörsplatsen i Catalinan. Jag upplyste kårchefen att jag aldrig flugit i Catalinan och ej kände till dess egenskaper. Kårchefen beordrade mig då, eftersom jag var flyg-signalist, att besätta signalistplatsen.

Inom 30 min var vi i luften. Navigatör blev F2:s meteorolog.

Det blev det längsta flygpass jag varit med att genomföra. 9 timmar mellan start och landning. Jag hann bara meddela, per telegrafi, till F2 radiostation att vi var i luften då ett flertal radiostationer anropade mig. Den första var ett av marinens fartyg, jag tror det hette Ehrensvärd, som meddelade att de sett flytande föremål vid Gotska sandön. I fortsättningen var det många fartyg som lämnade rapporter. När vi landade på F2 sent om natten, hade jag skrivit en anteckningsbok full från pärm till pärm.

Dagtjänsten blev naturligtvis eftersatt den dagen och natten. För mig själv fanns bara en sak att göra. Gå till dagtjänstrummet och stupa i säng.

Jag vaknade vid 10-tiden följande morgon av att någon kom in i rummet och frågade: Sover du än ?

Jag förklarade varför och han frågade: Har du inte hört vad som hänt? Nej vadå? Catalinan blev nedskjuten kl 4 i morse!

Då FRAS ej kunde ha all slags materiel, vi hade i uppgift att utbilda på placerad på F2 skedde all praktisk utbildning på de platser i landet, där radarstationer och centraler fanns. Detta innebar ständiga kommenderingar ut i landet. Jag minns ett år då jag var borta från hemmet i Stockholm mer än 6 månader sammanlagt.

När man var flygande personal måste man göra tre flygdagar per månad för att få behålla flygtillägget. På F8 i Barkarby fanns en särskild division med lättare flygplan som SK16 m fl där personal i Stockholmstrakten kunde få göra sina flygdagar. Med tiden blev det ganska enahanda att beskåda utsikten över huvudstaden varje flygdag.

1958 sände jag en skrivelse till flygstaben med begäran att få göra flygdagarna på F11 i S32 Lansen, som var utrustad med radar på navigatörplatsen. Jag fick tillstånd och gjorde därefter mina flygdagar på F11 till år 1967.

Telegrafi från flygplan via kortvågsradio försvann i samband med installation av ultrakortvågsradio i alla flygplan vilket gjorde att flygföraren själv kunde tala med markstationer eller andra flygplan. Detta gjorde att flygsignalisten blev överflödig och utbildades till flygnavigatör.

1961 blev jag fanjunkare och utbildades till radarjaktledare (RRJAL) men fortsatte med lärarjobbet på STRILS.

1963 hade ett nytt och modernare strilsystem byggts upp, kallat STRIL 60.

I detta system användes mycket datorer.

En luftförsvarscentral (LFC) hade en stor lokal fylld med datorer. Där arbetade flera personer som programmerare, vanligtvis klädda i vit rock och såg ut som läkare.

Dataprogrammen matades in till datorerna via remsläsare.

Mycken tid gick åt för utbildning av personal i det nya systemet

Ett hot mot luftförsvarssystemet med radarstationer och radioförbindelser var och är störmig på arbetsfrekvenserna.

Jag blev engagerad i motmedel (störsändare) för radarstationer. En stör-simulator togs fram och installerades på radarstationerna för att öva personal vid radarindikatorerna att arbeta under störda förhållanden.

Helikoptrar kom i bruk i flygvapnet och kunde överta Catalinornas sjöräddningsuppdrag. Två Catalinor skrotades. En blev kvar och försågs med störningsutrustning mot radar och radio. Jag fick åtskilliga flygtimmar som störoperatör på den kvarvarande Catalinan (HELGE 79 var dess anropssignal). Störuppdragen genomfördes vanligen under eskader och flygvapenövningar men även under övningar inom andra vapenslag.

1967 blev jag förvaltare och därmed upphörde flygtjänsten, som navigatör, efter 21 år.

1972 blev jag kapten. F2 planerades läggas ned 1974 och STRILS skulle flyttas till F18 i Tullinge. Jag sökte då en utannonserad tjänst vid flygstaben i Stockholm och tillträdde aug 1972.

Tjänsten var vid centralavdelningens strildetalj, innebärande planeringsarbete för strilsystemet.

Försvarets materielverk (FMV), som svarade för införskaffande av erforderlig materiel, blev för mig inköpsavdelningen och det innebar åtskilliga sammanträden.

Flygstaben var då belägen vid Banérgatan i östra Stockholm och innebar att jag i fortsättningen kunde åka tunnelbana till jobbet från bostaden i Vällingby.

Arbetet omfattade bl a störningsutrustningar, elektroniska kartbilder (ELKA) till radarindikatorer, värnpliktsbehovet i strilsystemet m m.

Allt detta innebar mycket övertidsarbete och en semester resulterade vanligtvis i mera kvällsjobb.

Arbetet innebar också utländska kontakter.

1974 var jag i London och besökte Farnborough bl a för störutrustningar.

1977 besöktes Paris och Thompson, som blivit leverantör av ny kartbildsgenerator till lfc stril 60.

1985 blev jag 60 år i dec, innebärande pension fr o m april 1986.

26 febr – 6 mars 1986 medföljde jag en C130 Hercules till USA (muckflygning). Mellanlandning och övernattnig i Reykjavik på Island och Gose Bay på New Foundland med landning på Westover i Massachusets där lasten (15 ton) lossades. Jag steg av och besökte min bror som bodde i närheten av Rochester i NY under några dagar. Därefter flög jag (civilt) till Winnipeg i Kanada där C130 med besättning befann sig för att ta in last till Sverige. Från Winnipeg gick färden till Söndre Strömfjord på Grönland med övernattnig där. Från Grönland direkt till Sverige (Såtenäs).

Som pensionär flyttade jag, med hustru, i mitten på april 1986 från Vällingby till vår hemsocken Vingåker och sitter nu i ett hus på ett litet (med tonvikt på litet) lantbruk c:a 10 km väster om Vingåker.