

De första ”riktiga” navigatörerna till F11.

Den 6 november 1958 anlände 7 navigatörer till F11 i Nyköping för att fortsätta sin utbildning till fullvärdiga besättningsmedlemmar i flygplan S 32 Lansen. På den tiden hade man tidigare använt sig av före detta signalister och skyttar att tjänstgöra som navigatörer i flygplan Caproni och S 18. Dessa ”gamla” gubbar skolades nu om till rena navigatörer vid FCS, Flygvapnets centrala skolor i Västerås.

De fältflygarelever som blev fränskilda från flygutbildningen i Ljungbyhed hade tidigare inte fått någon ytterligare chans i flygvapnet. F r o m 1957 så såg man ett stort behov av att rekrytera personal till den nya kategorien navigatör eftersom flygplan 32 Lansen skulle utgöra stommen i Flygvapnet under lång tid. De elever som då fränskildes från flygutbildningen, och hade gjort hyfsat ifrån sig, tillfrågades då om de var intresserade att övergå till en navigatörsutbildning på ca 3 mån. Denna utbildning skulle leda till fast anställning med samma villkor som för en fältflygare dvs kontrakt på ca 6 år. Lönen var något lägre än för en fältflygare och detta reglerades genom flygtillägget. Grundlönen var alltså lika. Det innebar också att man fick en guldvinge. Senare erbjöds ju även en förkortad utbildning inom attacken där den skulle ersätta vidare värnpliktsutbildning och leda till en silvervinge. Vi, riktiga navigatörer, kallade dom för höjdräknare!!

Själv fick jag avsked från F5 i maj 1958 efter det att jag gått med bruten arm i 6 veckor och blev efter i flygmomenten. Jag blev uppkallad till skolchefen Överstelöjtnant Lönnberg och meddelades att det inte skulle bli någon mer förarutbildning för min del. Han föreslog att jag skulle fortsätta att göra min värnplikt vid F6 i Karlsborg, eftersom det återstod ca 6 mån för värnplikten. När jag sa: ”Det tänker jag inte göra” så såg han närmast förvånad ut. Jag hade nämligen för länge sedan fått inskrivet att jag inte skulle behöva fullgöra allmän värnplikt eftersom jag hade varit militärmusiker tidigare i ca 4 år. Han borde ju också ha sett att jag var en ”befodrad” flygelev med korprals grad. Jag var musikkorpral när jag slutade vid I16 i mars 1957 och fick därför behålla denna grad eftersom jag fortsatte min anställning i försvaret. Lön utgick dessutom enligt furirs grad vilket innebar att jag hade ca 300 kronor mer i månaden än övriga elever.

Jag förklarade detta för skolchefen och han blev väldigt förvånad att han inte kände till detta men efter det att han kollat mina papper så bad han om ursäkt. Han frågade då om jag var intresserad att påbörja en navigationsutbildning för att sedan kunna bli navigatör på Lansen. Jag var lite osäker och bad att få återkomma.

Det dröjde inte mer än någon vecka så kom det papper hem till min bostad i Ulricehamn, där jag hade fått anställning på ett bryggeri. Flygvapnet ville då att jag skulle komma in med min ansökan så att jag skulle kunna börja i augusti i Västerås på FCS.

Hela mitt liv fram tills då hade bestått av ett militärt liv och jag trivdes mycket bra i den miljön. Jag skickade in min ansökan och det dröjde inte länge förrän jag fick klart att jag skulle börja GNU, Grundläggande Navigatörs Utbildningen.

Om jag inte minns fel så var vi 8 elever från början. Det var mycket teori i navigation men också mycket gammal signalkunskap som t ex morse i lagom takt (ca 60 takt). Sedan var det praktik genom att vi i stort sett flög halva dagarna på F1. Denna utbildning bedrevs i flygplan Tp83 Pembroke (även kallad ”Spybroke” för att man ofta mådde dåligt i allt guppande och ofta var det någon som spydde!!) Vi fick lära oss navigera både efter karta och kompass och framförallt efter klocka. Tidtabellnavigering på låg höjd var bland de svåraste momenten. Det fanns också en mycket avancerad navskiva som man skulle behärska. På den kunde man räkna ut både avdrift och nya tider och kurser med hänsyn till vind mm.

Parallellt med våran utbildning vid FCS så pågick omskolning av äldre signalister till ”moderna” navigatörer. Där träffade vi bland annat Sigge Persson, samt Ströberg, sergeanter som tillhörde F11 och vi fick mycket att göra med i fortsättningen. Den 3 november var det examen och vi var då sju navigatörer kvar och alla skulle komma till F11 i Nyköping. De sju som anlände var se foto:

Från vänster: **Bo Rolf Andersson** senare flygledare och avdelningsdirektör i Flygstaben samt LFV.

Bill Hagberg, fortsatte i FV och blev Överstelöjtnant i bla Flygstaben

Lennart Samuelsson, gick ut i det civila och var bla hamnkapten i Smögen

Olle Spaarf, fortsatte i FV inom spaningen och Und och blev kapten

Hasse Lindström, blev flygledare samt byrådirektör på Luftfartsinspektionen duktig simmare, som senare blev ”civil” och har blivit berömd inom internationell handikappidrott och svensk generalsekreterare. Hasse miste benet (under knät) i en trafikolycka 1961

Kenneth Dahlin, blev flygledare och avdelningsdirektör i Luftfartsverket, även CATS (Chef för flygtrafikledningen) vid F13 inkl ÖKC, Norrköping, Skavsta och SAAB.

Helmer Larsson övergick till ett civilt liv och blev frisör.

När vi 7 unga elever kom till F11 den 6 november, Gustav Adolfs dagen, började dagen med minnesgudtjänst för stupade utanför kanslihuset.

Vi hamnade på 5:e divisionen med Einar Tibell som divchef samt löjtnant Walter Jonsson som divadjutant.

Snart kom vi in i produktionen men det var dåligt med flygplan. Vi hade fått låna ett antal A32 från F7 men dessa räckte inte på lång väg för att vi skulle kunna fortsätta vår utbildning. Därför fick vi flyga S18, och det var inte det sämsta ! Att ligga framme i glasnosen och flyga på 25 meters höjd över trätopparna var en upplevelse som än idag finns i minnet. Vi hade särskilt några som var fantastiskt duktiga på att flyga lågt och det var bl a vår kända kapten Karlsson (bytte sedan efternamn).

Utbildningen varvades också med en del fortsatt Pembroke flygning. Framförallt när vi fick vår nya spaningsradar PS 432 som skulle installeras i våra nya S32.

Det var en höjdare att få gå över till Jet och flyga 32. Första leveransen av S32C började senhösten 1958 och sista leveransen skedde våren 1960.

Vi började ofta våra träningspass med lågflygning, på dåvarande lågflygstråk, och hade oftast en fart på 600 km/t. Så småningom ökade farten att bli 900 km/t vilket var vår ”naturliga” marchfart . Här gällde det att hitta rätt samt att veta exakt hur mycket bränsle som det hade gått åt och behövdes hem.

När det gällde vårt vapenslag ”Spaningen” så hade vi ganska många uppgifter. Det skulle ju bli väldigt mycket havsövervakning, där vi plottade fartyg samt tog PPI film. Mycket foto både på distans, höjd dag/natt. Vi övade mycket höghöjdsfoto vilket innebar att vi gick med hög fart på absolut lägsta höjd och sedan på ca 10 km från målet så gjorde vi en forcerad stigning upp till ca 5 000 m. Där rollade man runt för att se att målet verkligen låg rakt under och sedan fotade man. Vägövervakning av trafik på låg höjd skedde också (träning inför främmande trupp) där vi läste in aktuell trafik på en bandspelare.

Piloterna som flög oss kopplade ofta av och kunde koncentrera sig på själva flygningen.

Utöver detta så hade förarna enskilda övningar som t ex avancerad flygning mm där en navigatör skulle vara med. Ibland så lät man nya fältflygare att själva få navigera för att träna om de någon gång skulle bli utan navigatör.

Jag kommer ihåg en gång då jag flög med en ganska ny fältflygare och han skulle navigera själv. Själv satt jag och läste en deckare i baksitsen. Efter en stund så stiger piloten och säger ” nu är jag helt borta, vet du var vi är?” ”Nej,” säger jag. ”Ja men på ett ungefär?” ”Nej sa jag” ”Men på 10 mil när?” frågade han. ”Jo men det är klart att jag vet” sa jag. ” Ja då så !!!” Noggrannare var det inte för deras del !!

Även om det var många olyckor inom FV under vår tid (framförallt 1960-1964) så klarade vi oss samtliga navigatörer. Det var bara jag och Olle Spaarf som behövt hoppa 1 gång. Det finns många roliga minnen under den tid som man var aktiv flygare men allt kan inte rymmas på denna korta artikel.

Vår navigatörskull var i alla fall delaktiga att ta fram den nya guldvingen som navigatörer skulle bära samt skapade vi 5:e divisionens emblem (svarta katten)

Kenneth Dahlin
Fd navigatör F11