

Jag tillhörde den andra kontingenteret värnpliktiga som tog nybyggda F11 i besiktning. Det var oroligt uti världen och nervöst även på våra breddgrader. Som flygintresserad anmälde jag mig till kurs för flygskyttar. Vi blev 15 st i kursen och fick en väldigt fin utbildning i praktiskt och teoretiskt flygande. Samtliga värnpliktiga i vår årsgrupp var mekaniskt kunniga från Eskilstuna, Norrköping, Finspång och Katrineholm i huvudsak. Vi hade Caproni som "eget" plan på F11, en version för "fjärrspaning" och en version som bombplan. Fjärrspaningen hade extra tankar i bombställena. Det blev inte så mycket flygning med Capronin därför att i första omgången var det vingtjänsterna som skulle förstärkas efter att flera plan fått vingbrott. När så denna förstärkning var klar, var det dags att åtgärda avgasutsläppen. På motorernas undersida var det ca 5 cm långa avgasrör i 2 rader om 5 st i varje rad, motsvarande antal motorcylindrar. När planen gick in för landning ströps gasen så eldslågor slog ut via de korta avgasrören och då tändes eld på duken som fanns närmast. Denna stora risk åtgärdades på ett enkelt sätt. Man monterade dit som en "saxofon" och anslöt de 5 korta avgasrören i varje rad och den grövre slutänden var böjd utåt och låg på utsidan om landningsstället. Alltså två "saxofoner" under varje motor. Med anledning av detta blev det lite flygning med S16 för min del, men vi hade B3-or från Västerås som lån och fick flygvana på. Det gick åt mycket folk och maskiner ihop med dessa Caproni. För egen del har jag ett än idag bevarat Caproniminne. F11 hade bombövningar i skärgården utanför Oxelösund. Vi som tillhörde besättningarna men inte var med i bombningarna fick vara bombvakter på intilliggande öar. Vid detta tillfälle hade "Capronin" fällt bomben och var på väg upp ur dykningen när vingen brast. Från min plats såg jag hur besättningen hoppade och alla utom den sista klarade sig. Jag hade solen rakt mot mig och ser än idag hur skärmen för den sista, var som en sockertopp när han gick i vattnet, men hade benen i kors, enl. information när man går i vatten. Enl. avtal hade F11 uppgjort men en dykare från Oxelösund om hjälp vid haverier i havet. Så även denna gång och jag var med på dykarflotten när dykaren kom upp med den förolyckade och hade en skruvmejsel under fallskärmssele och då visade sig att benen var helt avskalade upp till höften. Därav förstår man vilka krafter som gäller vid liknande olyckor.

S16 Caproni blev en stor olycka för vårt militärflyg. Så mycket folk och maskiner som gick åt. Tillbuden var en del av dagen. Som när Wachtmeister fick motorstopp över Stockholm och planet föll och började rotera. Min kompis fick order sätta på skärmen men han kunde inte komma till skärmen, han stod som fastlåst pga centrifugalkraften. Som tur var fick Wachtmeister fart på motorn och besättningen kom lyckligt åter till Skavsta och F11.

Den rekordkalla vintern 1941-1942 fick vi utföra samhällstjänst genom att undsätta Gotlänningarna med karbid och nödvändig proviant. Det var ju 20-30 minusgrader under hela januari-februari så därför fick vi förvärma flygmotorerna med 5-lågiga spritkök som via asbetsduk-försedda rör ledde värmen upp till motorerna. Det var ju B3-or och Ju87-or som vi lastade i Skavsta och sedan följde båtfarleden, där båtarna låg i långa rader. Besättningarna fanns kvar på båtarna för att hålla värmen uppe så att de inte frös fast. Vi togs emot på Roma-fältet med kaffe och smörgås. Sedan var det bara att vända och lasta igen. Ett trevligt minne från en lång och växlande militärtjänst.

hälsar Folke Lindberg

P.S.

Innan vi fick åka på permis på lördagarna fick vi minera startbanorna. Med 10 m mellanrum placerades dynamitlådor på båda sidor om startbanorna. En ståndare med tändanordning. Ett band över startbanan till tändanordningen D.S.