

F11 B3:an "Blondie"

Efter årsdagen av nedskjutningen av signalspaningsplanet DC-3 över Östersjön har det i olika tidsskrifter och böcker skrivits mycket om den svenska signalspaningen. Bland annat i boken *Över all gränser* utgiven av Svensk Flyghistorisk Förening, där Åke Liljeberg 1949 flyger en B3:a, "Blondie" på F11. Även i ÖFS årsbok Ikaros 2002 är den beskriven med foto från 1949 och då flugen av Ove Husell med okänd besättning.

Men var och hur föddes "Blondie" och när inleddes de första flygningarna i FOA:s regi? Och vilken besättning var uttagen? Jag har nu efter 57 år friskat upp minnena och episoderna runt "Blondies" tillkomst och de första flygningarna i FOA:s regi.

Vid den tiden, som det brukar heta, tidig vår 1946, var jag furir (fmek) och placerad på 2:a divisionen F11, Skavsta. Nyss återkommen från F11:s minspaningsgrupp på F9 med B3 nr. 55, blev jag inkallad till stn.-avdelningschefen (stationsavdelningschefen) Allan Norberg, före detta ambulansförare i Norrland – alltid med spegelblanka stövlar och en genomträngande blick. Allan Norberg meddelade med illa dold förtjusning att jag skulle få ett unikt specialuppdrag. Uppdraget var enligt följande: Kvittera ut en B3:a som kommit från F1 med FV-nr. 150, (F11-62). Vad jag kan minnas var flygplanet redan försett med den under flygplanskroppen placerade plywoodburken, se foto. Parkera flygplanet på grässlätten mellan 2:a och 3:e divisionen. Kvittera sedan ut lösningsmedel "Tipol", piasavakvastar, hinkar, trasor, stegar osv. för att frigöra flygplanet från all färg, men behåll nationsbeteckningarna. Arbetet skall utföras helst efter ordinarie arbetstid och under några veckohelger, då inte så mycket personal fanns på flottiljen, det hela var ju hemligt. Jag var då "singel" och bodde på flottiljen, så den obekväma arbetstiden bekom mig ingenting. Nåväl, arbetet sattes igång, min andre mekaniker korpral Buskas, en mycket trevlig och duktig mekaniker och jag fick till förfogande utöver de ordinarie vpl-mekanikerna flottiljens beredskapsstyrka på omkring 8 vpl. Jag kommer dock inte ihåg om vi hade någon speciell personlig utrustning, men efter ungefär en halv timmes tvättning och skrapning på undersidan var man kvalificerad för en timme på ovansidan, därefter en rast.

Flygplanet blev i stort sett helt plåttrent på två veckoslut och mellanliggande arbetsvecka. Därefter döpte vi henne till "Blondie", Buskas textade med divisionens blåa färg, medan jag höll i stegen. Under tiden hade en besättning utsetts och enligt en depåorder bestod den av följande personal: Armélöjtnant Mide fs, sergeant Lindberg ff, furir S-U Palmqvist fsig, samt furir Hallquist fmek och korpral Buskas fmek. Under min tid med "Blondie" var denna besättning intakt med undantag av fsig, som ibland var furir Nilson eller furir Hasselkvist, om

jag minns rätt. Jag tror att vi någon gång i april 1946 gjorde den första flygningen till F8 Barkarby. På F8 tillkom vår personal från FOA som installerade sin speciella utrustning inne i flygplanet. Jag kommer speciellt ihåg en FOA ingenjör, som hette Tisell, en välväxt man som fodrade en något modifierad fallskärmssele för att trivas under flygningarna. Efter flygningar från och till F8, gjordes tillsyn av flygplanet på en hangarplatta, därefter rangerades "Blondie" om, och parkerades öster om och nära flottiljvaksbyggnaden. Detta för att man skulle kunna upprätthålla en säkrare bevakning av flygplanet nattetid. Vaktlokalen finns kvar än idag, men gräsfältet, sluttande ner mot västra banändan är idag bebyggt. En gång, när flygplanet var tomt på extra personal och vi skulle till F11 för en periodisk tillsyn, startade Lindberg direkt från denna plats, ner mot västra banändan och tog upp i svag vänstersväng öster om Järfälla kyrka! Undrar om TL var införstådd! Flygningarna under försommaren 1946 skedde till stor del inom Sverige för att testa utrustningen. Vi besökte bland annat F14, F16, F17 och Visby/Bunge. I stort sett delade jag och Buskas på flygningarna som färdmekaniker. På uppdragsfria veckoslut reste vi oftast hem till F11 och Nyköping, fast då med tåg.

En enda gång såg jag den lugne och något reserverande Lindberg irriterad och det var på Stockholms central, då en äldre dam kom fram och frågade Lindberg när tåget till Ljusdal skulle gå. "Jag tillhör Flygvapnet, fråga SJ" svarade Lindberg något förnärmat. Troligen i juni gjordes första flygningen över Östersjön med full FOA besättning. Rutten gick från F8 till Finska viken i höjd med Hangö, sedan söderut i höjd med Ösel, där vi svängde nordväst och sedan åter till F8. (en gång landade vi på Bunge för oljepåfyllning). Alla dessa "Blondie"-flygningar under sommaren 1946, cirka 2-3 gånger i veckan är förmodligen de första försöken till de mera sofistikerade signalspaningsuppdragen med de mer lämpliga flygplanen DC-3, Vickers Varsity, Canberra osv.

Om signalspaning med flygplan efter 1947 finns mycket att läsa om i ett antal böcker och flygtidsskrifter. Senast såg jag ett inlägg i Svenska Dagbladet den 17 december 2003 av 1:e intendenten Thomas Roth vid armémuseum, där även "Blondie" var nämnd. Hösten 1946, efter cirka 7 månader med "Blondie" lämnade jag F11 och Skavsta för att tjänstgöra på en annan flottilj.

Men som medlem i NFF och F11 veteranerna är det alltid lika intressant att besöka sin gamla flottilj (min furirförläggning finns kvar än idag!). Enligt en tabelluppgift om våra B3:or godkändes "Blondie", som då var en vanlig B3:a den 29:e april 1938 och skrotades (nedskärning på militärt språk) den 3:e juli 1957 med 2220 loggade timmar i luften.

Med reservation för minnesluckor i angivna tider ovan, Curt Hallquist. 20 januari, 2004.