

**Några minnesbilder från min värnpliktstjänstgöring 1973 på
Kungliga Södermanlands Flygflottilj F11 i Nyköping**



INNEHÅLLSFÖRTECKNING		Sida
1	Min allra första upplevelse av F11.....	4
2	Mönstring	4
3	Inryckning	5
4	Värnpliktsomgång 731	7
5	Allmän militär grundutbildning	11
6	Förekommade vapen på F11	17
7	Teknisk utbildning	19
8	Fritid	25
9	Allmänt om flygplanstjänst / linjetjänst.....	28
10	Flygplanstjänsten vid flygning	36
11	Haverier.....	44
12	Utryckning	45
13	Divisionsemlen / flottiljemen på F11	48

Förord

Torshälla den 17 oktober 2003

Syftet med denna lilla skrift är att först och främst för mig själv, men även för eventuella andra intresserade, försöka sammanställa en del av de hågkomster jag har från min värnpliktstid 1973 på F11. En starkt bidragande orsak till att idén genomfördes var ett e-postbrev från flottiljmuseets Gunnar Vieweg där han påpekade att även en liten enkel skrift som denna kunde vara av intresse. Jag vill passa på att påpeka att det i år är trettio år sedan jag hade F11 "som mitt andra hem" vilket innebär att minnesfelaktigheter kan förekomma eller att vissa saker, skeenden och förhållanden uppfattats och minns på annat sätt av andra som delat samma upplevelser.

Beträffande bilden på försättsbladets standert, var utbildningsomgångarnas inköp av dessa en mycket efterlängtd händelse. Beställningar med persondata och kompani-tillhörighet samlades in, gemensamt inköp gjordes och leveransen av dessa standar någon eller några veckor före utryckning betraktades som en stor och viktig händelse. Jag kan inte minnas att någon avstod från inköp. De fanns att få i andra färger än blått, t.ex. rött och vitt men inom flyget var blått det helt dominerande valet, naturligtvis främst på grund av att denna färg är flygets och flottiljernas traditionella färg. Även en enklare miniatyr av en standert fanns för att bära hängande utanför bröstficka, Jag vill minnas att även denna inköptes nästan lika flitigt, dock fick den ju naturligtvis ej bäras ihop med uniformen vilket gjorde att den förvisades till fritidsklädsel. Så här såg min ut.



Jag har valt att infoga ett fåtal bilder, mer eller mindre relevanta för innehållet och av något skiftande kvalitet. Avsikten med detta har bland annat varit förtydliga men också att något lätta upp och få små avbrott i textmassan.

För den oinvigde men reslystne som nuförtiden startar eller avslutar sin resa på Skavsta flygplats kan nämnas att den häri ofta nämnda 2:a divisionens hangar och platta låg precis där det numera är ankomst- och avgångshall för civilflyget.

Lars Nilsson

F.d. vpl. 703 Nilsson, omgång 731, F11

1 Min allra första upplevelse av F11

Min första upplevelse av F11 är från en skolresa till Nyköping 1965, möjligen kan det ha varit 1966. Mina minnen av detta besök är lite diffusa, men att provsittning av förarplatsen i en S35E ingick som en av dagens höjdpunkter för en tolvåring minns jag dock tydligt, även den övervakande och berättande flygteknikerns allvarliga instruktioner om att inte röra något, särskilt inte något som hade med stolsfunktionerna att göra. Jag minns att de gul-svarta huvkastarskydden på huvsargen var monterade vilket särskilt påpekades. Jag kunde då inte ana att jag själv åtta år senare skulle återkomma. Än mindre att jag ibland skulle hantera dessa skydd och att så gott som dagligen kanske till och med ibland sitta i samma flygplansindivid, på egen hand ansvara för vissa flygförberedelser t.ex. grundinställning av morgonens lufttryck, Q-F-Erik, vilket meddelades till hangaren från flygledartornet genom högtalare som inte ståtade med en alltför hög ljudkvalitet. Detta medförde att man ofta fick fråga andra vilket tryck som egentligen uppgavs, ljusstyrka för instrumenten vid kvällsflygning, flygförarens önskemål av stolshöjdläge, något som han visade genom att sträcka upp t.ex. tre fingrar när han kom gående mot planet. Vid den inställningen satt man naturligtvis inte i stolen utan klev upp på stegen, böjde sig endast in och justerade sitsen gentemot en fast sifferskala på ryggstödet, i detta exempel naturligtvis höjdläge tre. Ytterligare en kontroll som dagligen gjordes på förarplats var att se att alfamätaren gjorde utslag när proben ute på vänster främre skrovsida vreds. Att denna hade sin rätta funktion påpekades vara viktigt så att olämpliga eller i värsta fall farliga anfallsvinklar skulle undvikas under flygning.

Jag kan dock inte så här i efterhand hävda att detta besök hade någon betydelse för att jag 1973, befann mig på F11 som värnpliktig flygmekaniker, det var helt andra omständigheter som föranledde detta.

2 Mönstring

Hur hamnade jag då som värnpliktig, menig flygmekaniker på F11? Ja det är inte lätt att veta med säkerhet, men efter att ha transporterats med buss till Karlstad för mönstring minns jag tydligt att jag medvetet gjorde dåligt ifrån mig på telegrafistprovet. Att jag var angelägen om att inte få ett för bra resultat på detta berodde på att jag tyckte mig ana en risk för en i mitt tycke enahanda tjänstgöring tolkande morse-signaler från morgon till kväll. Vad jag istället försökte framhäva för mönstringsförrättarna var mitt intresse för teknik och motorer, kanske hade detta någon betydelse för den placering som så småningom följde. Jag kan inte minnas att man som vid dagens mönstringar fick tillfälle att framföra några önskemål om vare sig vapenslag eller tjänstgöringsort. Ett annat test som jag tror de flesta minns bland alla de olika man fick genomgå på mönstringen var konditionstestet på testcykel, det

spelade ingen roll hur vältränad man var, alla blev lika trötta eftersom cyklingen fick pågå tills maximal puls uppnåts.

Nåväl, efter hemkomsten från dagarna i Karlstad började en väntan i ett antal månader under vilka vi jämnåriga stundtals spekulerade i var vi skulle hamna. Så kom då den dag när en avi i brevlådan angav att ett militärärende skulle hämtas på posten undertecknat med särskilt mottagningsbevis. Denna försändelse visade sig i mitt fall innehålla en inkallelseorder till tjänstgöring som flygplansmekaniker vid F11 under tolv månader samt en biljett för fri resa med allmänna färdmedel till utbildningsorten. Jag var väl inte överförtjust med tanke på att andra i min bekantskapskrets uttogs till andra vapenslag och befattningar med kortare tjänstgöringstider. Emellertid var nu inryckningsdatum och tjänstgöring på F11 en realitet, i grunden tyckte jag nog ändå att jag var ganska lyckligt lottad, i alla fall i jämförelse med de bekanta som hamnade på Gotland eller i övre Norrland. Dessutom var ju värnpliktstjänstgöringen inget som man 1972 funderade värst mycket på om man skulle fullgöra eller inte. Värnplikten var ju fortfarande allmän i den meningen att så gott som alla gjorde den i någon form om inte lyte eller allvarliga sociala hinder förelåg. Dessutom vill jag minnas att arbetsgivarna i högre utsträckning än idag ställde som krav för anställning att man fullgjort sin värnplikt, om man inte fullgjort den trots att man hade åldern inne gav detta upphov till frågor och en viss misstänksamhet vid ansökningar om anställning. En kort tid innan inställelsen fick jag dock ett meddelande om att min inryckningsomgång som den första fått sin tjänstgöringstid reducerad till elva månader istället för de ursprungligen angivna tolv, det tycktes just då som en blygsam förkortning men hade sin märkbara betydelse elva månader efter inryckning när utryckningsdatum närmade sig och man kunde tänka på hur det skulle ha varit att ha haft ytterligare en månad kvar att tjänstgöra. En liten inblick i den ursprungliga tolv månaderstjänstgöringen fick man dock eftersom de äldre, redan inneliggande omgångarna som de sista fullgjorde tolv månader. Inom flygvapnet fanns såvitt jag minns bara denna längd på tjänstgöringen, förutom för det fåtal som uttagits till värnpliktig fänrik, något som jag inte minns att någon i min omgång var uttagen till.

3 Inryckning

Dagen för inryckning infann sig. Eftersom persontågstrafik mellan Eskilstuna och Nyköping då fortfarande fanns att tillgå, hade jag och ett par bekanta som skulle inställa oss samtidigt, kommit överens om att nyttja den fria tågresan till Nyköping. Jag var inte helt kurant på grund av en besvärlig halsinfektion, hade lite feber och kände mig lite allmänt småsjuk. Att inte inställa sig på grund av sjukdom var dock något som jag absolut ville undvika på grund av risken att få tjänstgöringen uppskjuten, man ville trots allt genomföra det som oundvikligen ändå skulle göras, förr eller senare, i mitt fall helst förr. Den närmaste framtiden kändes något oviss på grund av detta, skulle jag bli sjukare innan det gått en tid fanns risken att bli

hemskickad för att invänta en ny inkallelseorder. Detta vill jag minnas drabbade någon eller några. Dessa återkom sedan igen vid nästa inryckningsomgång. Det kändes nog inte så bra för dem att "ligga tre månader efter" oss som de ursprungligen ryckt in tillsammans med, särskilt mycket sved det förmodligen vid vår utryckning där de med lite större tur kunnat delta.

Vid ankomsten till Nyköpings centralstation upptäckte jag omgående att vi var väntade genom förekomsten av flygvapenpersonal som lotsade oss till väntande militära bussar som tog oss, än så länge fortfarande civilister, till F11 där vi passerade in genom flottiljens grindar, prickades av och ansågs därefter ha inställt oss till tjänstgöring. I samma stund övergick vi också raskt till att närmast vara flottiljens och statens egendom, underställda befäl med för oss ännu så länge okända gradbeteckningar och karaktärsegenskaper, reglementen samt vissa lagparagrafer som civilisterna utanför grindarna inte berördes av.



Flottiljvakten på F11, bilden tagen efter nedläggningen, därav skylten, avsaknaden av grindar och den tretungade flaggan

Allt eftersom avprickningen genomförts, beordrades vi att på egen hand promenera (vi promenerade fortfarande, inte marscherade) de cirka tvåhundra metrarna till den kasern som skulle bli vårt "andra hem" den närmaste tiden d.v.s. under de tre första månadernas grundutbildning. Att hitta visade sig inte kräva några större kunskaper i orientering eftersom man dagen till ära hade snitslat hela sträckan, jag kan inte minnas att några incidenter med beväringar som gick vilse eller på annat sätt hamnade på avvägar förekom....

Ytterligare något som raskt upptäcktes var emellertid att det inte bara var befintligt befäl och civilmilitär personal innanför dessa grindar som hade sina olika arbetsuppgifter och rangordningar. Även vi nyinryckta fick omgående vår gradbeteckning, den inofficiella redan innan uniform med axelklaffshylsor försedda med flygplanspropellrar (flottiljbeteckningarna på uniformerna hade tagits bort och de som skulle bli korpraler hade fortfarande många månader kvar till att få nya axelklaffar med "två pinnars tillägg" ingen var heller aktuell som vicekorpral med endast "en pinne", jag minns heller inte att någon var uttagen till värnpliktig furir "tre pinnar") utkvitterats, nämligen den lägsta graden på hela flottiljen, tvättakta beväringar med rangen "bulle", därmed benämnda ibland av befäl och definitivt alltid av de redan

inneliggande värnpliktiga som hade den vördnadsvärda rangen "bassar" och "repers". Att ha kommit så långt i den meniga karriären att man tillhörde "repers" det vill säga att man ingick i den inryckningsomgång som legat inne längst på flottiljen och som var inne på sina sista tre månader före utryckningen förmodar jag i en jämförelse med de stamanställda närmast skulle vara regementsofficerarna, "bassarna" kompaniofficerarna. Där måste dock jämförelsen sluta eftersom "bullar" knappast kunde jämföras med någon annan kategori än sig själva.

Systemet med "karriärstege" och "rang" bland de värnpliktiga var för en del inklusive mig själv lite knepigt att acceptera inledningsvis, t.ex. att platserna på marketent-eriet "markan" var strängt hierarkiskt inordnade med "bullar" i mitten, sett från entrén, "bassar" till höger och "repers" på de bästa fönsterplatserna till vänster. Den "bulle" som inte satte sig i mitten fick omedelbart höra en röststark talkör med protestropet "mitten bulle!" trots att platser fanns lediga på andra ställen. Min minnesbild är dock att alla accepterade denna ordning efter några dagar och därefter förlöpte allt friktionsfritt. Samma principiella ordning rådde i matsalen där "de äldste" alltid satt närmast utgången i bordsraderna närmast markan. De nyttjade också den självpåtagna rätten att ej ställa sig sist i matkön, särskilt när denna var så lång att den sträckte sig utomhus. De äldre omgångarna hade då förmånen att bara kunna gå förbi "bullarna", närmare serveringsdisken fanns dock ofta dagofficeren varför att gå förbi hela kön var för iögonfallande, vanligt var dock att man som "repers" tjänade in en halv matkö. Jag upptäckte emellertid efter ett tag att jag gillade hela systemet, jag tror att de flesta gjorde det, eftersom man hade ett par tillfällen under året när man "tog ett steg upp" och fick det lite bättre genom vissa små förmåner. Ett exempel på detta är att det hände att flygtekniker kunde påpeka att det var "bullen" som skulle bära t.ex. en verktyglåda som någon äldre redan hade i händerna. Det var ju också i längden rättvist på så sätt att alla fick tillgodo-göra sig tjänstgöringstid.

4 Värnpliktsomgång 731

Som rubriken visar tillhörde jag 1973 den första av de årligen fyra inryckningsom-gångarna. Nästa inryckningsomgång detta år fick således beteckningen 732 o.s.v.

Som tidigare nämnts hade vissa förändringar av förutsättningar och villkor genom-förts som berörde oss påtagligt, en av de största var nog för de flesta ändringen av tjänstgöringstiden från tolv till elva månader. För ett lite färre antal var en annan för-ändring av betydelse, nämligen att vi efter halva tjänstgöringstiden blev befriade från risken och för några, att ytterligare gånger få prova på, att hamna i "buren" för förseelser av lite allvarligare art, det vill säga arresterna nere i flottiljvaksbyggnaden kom efter den första juli 1973 endast att vara avsedda för akut omhändertagande. En annan form av tvångsbestraffning fanns emellertid kvar, det betydligt mildare "kasernförbudet" vilket innebar utgångsförbud utanför tjänstetid. En annan

förändring som berörde oss alla och då särskilt de med närbelägna hemorter var den ständiga nattpermissionen. Den hade införts på prov redan under föregående år men fanns 1973 inte på alla regementen i Sverige, endast några utvalda ingick för utvärdering av resultatet. Två olika alternativ provades, fri inpassering dygnet runt samt det system som F11 hade, frihet att ej befinna sig på flottiljen utom tjänstetid men inpassering ej tillåten mellan, om jag minns rätt, 24:00 till 06:00. Det vill säga, kom man inte hem i tid fick man ej tillåtelse av flottiljpolisen att passera grinden förrän nästkommande morgon. Detta var dock något som värnpliktiga i förekommande fall lärde sig lösa medelst den klassiska militära manövern "kringgående rörelse". På F11 kunde man med god hjälp av det stora området med sitt vidsträckta staket, smita in utom synhåll för flottiljvakten, en viss risk innebar det emellertid, vid upptäckt väntade bestraffning. Flottiljvakten blev förståeligt nog misstänksam när en bil kom in på värnpliktparkeringen men någon person aldrig uppenbarade sig.

De som hade störst glädje av ständig nattpermission var naturligtvis de som bodde så nära att de mer eller mindre kom att bara befinna sig på flottiljen dagtid som hade den varit en vanlig arbetsplats. De slapp därmed också sådana små obligatorier som att dagligen, prydligt och välsträckt bädda sin säng på logementet, de kom bara in på morgonen, låste upp ett av sina två plåtskåp och bytte om från civila kläder till den uniform som beroende av tjänst och väder var aktuell för dagen.

En viss oro fanns hos oss under hela 1973 att försöksverksamheten med ständig nattpermission skulle kunna avbrytas och ordinarie permissionsregler skulle återinträda, inget hände emellertid och vi fick behålla denna ordning under hela tjänstgöringstiden.

Varje morgon och kväll hissades och halades naturligtvis flaggan vid flottiljvakten, morgnarna var oftast inget problem då det knappast hände att jag hade anledning att gå åt det hållet, man hade inriktningen åt motsatt håll för hinna äta frukost. Däremot, om man skulle ut på kvällen t.ex. för att åka hem på fredagen höll man lite koll på flagghalningen, råkade man vara i närheten var det bara till att ställa sig i enskild ställning tills ceremonin var över, detta försökte man undvika när så var möjligt. Detta berodde inte alls på att man tyckte det var skamligt på något sätt eftersom reglementet var sådant, mera var det så att det inte var något eftersträvaransvärt att bli stående en "onödig" stund, särskilt inte om det var regnigt eller på annat sätt dåligt väder.

Beträffande hemresor var vi berättigade till en fri hemresa i månaden, övriga resor till starkt rabatterat pris. Personligen utnyttjade jag inte denna förmån eftersom vi var några från eskilstunatrakten som ofta, men inte alltid, samåkade i bil. Vintertid var det alltid lite spännande att på fredagseftermiddagen komma ut till de värnpliktigas parkering för att se om de oftast äldre bilar som vi hade skulle starta efter en veckas stillastående.

Vi som ryckte in samtidigt i denna omgång var i huvudsak en åldersmässigt och avseende civilstånd homogen grupp d.v.s. ogifta och cirka tjugu år. Några undantag

som jag minns fanns dock, en av oss på 2:a kompaniet var gift, det upplevdes åtminstone av mig som lite speciellt, när vi andra pratade om tjejer pratade han om frun. En annan var cirka tjugufem år. Han hade varit sjöman en längre tid och därmed fått ett antal uppskov innan han hade gått iland och därefter inkallats. Han smälte väl in väl bland oss andra men man kunde märka att han tog utbildningen på ett lite annat sätt, var nog också lite mognare, van att leva och arbeta i en hierarkisk miljö och hur man hanterar detta på bästa sätt, inte lika lättpåverkad av omgivningen och hade även en lite större pondus såväl bland oss värnpliktiga samt åtnjöt nog en lite större respekt från befälen. Jag vill dock inte gå så långt att säga att han särbehandlades.

Hälsningsplikten på överordnade hade redan före vår inryckning avskaffats, dock med ett viktigt undantag, blev man hälsad på, hade man skyldighet att hälsa tillbaka. Detta vet jag utnyttjades åtminstone en gång när trupputbildaren sergeant Berggren kom gående bärande en väska, två beväringar som han mötte såg sin chans och fick för sig att göra honnör varvid sergeanten fick stanna upp, ställa ned sin väska och besvara hälsningen. Av Berggrens ansiktsuttryck kunde man lätt utläsa att inte artigheten uppskattades. Ett annat undantag var vid framförande av fordon, då var man av trafiksäkerhetsskäl befriad från återgåldande av hälsning.

Dagsersättningen 1973 var sju kronor om dagen. Efter att ha genomfört ungefär två tredjedelar av tjänstgöringstiden var man berättigad till en höjning. Jag vill minnas att det var två kronor ytterligare per dag. De som utbildats till korpraler fick ytterligare ett par kronor. Det kan tyckas blygsamt men märktes ändå i kassan när ersättningen utdelades av den något korpulente fanjunkare Larsson varannan fredag.

Efter att ha genomfört grundutbildningen, den tekniska utbildningen och därefter fått rutin på det dagliga arbetet kändes det vid många tillfällen som om man inte längre utbildades utan endast genomförde ett arbete. Att så var fallet konfirmerades av ett befäl, man behöll enligt honom oss antal månader efter att vi ansågs färdiga för att få kontinuitet i flygplansunderhållet och tjänstgöring vid flygning. Denna upplysning var inte ägnad att höja moralen bland oss värnpliktiga.

Varje vecka var det klädbyte och skobyte i persedelförrådet under matsalen. Varannan vecka var det dessutom byte av sängkläder. Det gällde alltså att hålla reda på vilken vecka det var, missade man så fick man vänta till nästa tillfälle. De svarta lågskor som användes till vardags fanns i två olika utförande vad beträffar sulorna, de fanns dels med ladersula, dels med gummisula. Själv tyckte jag de med ladersula var att föredra, de var dock inte lika slitstarka utan fick bytas oftare. Slet man skosulorna för långt så att innersulan skadats fick man en rejäl utskällning, det räckte ju ej i ett sådant fall att bara sula om skorna som var det normala utan en ytterligare reparation krävdes.

En annan sak som omgång 731 tillsammans med ett par äldre omgångar samt stamanställda fick smaka på, var en provperiod på ett par månader där den annars så förträffliga F11-lagade maten byttes ut mot färdiglagad industritillverkad mat. Denna

mat gick kvalitets- och smakmässigt inte alls att jämföra med den mat vi redan hunnit vänja oss vid. Vi värnpliktiga klagade och jag tror att bl.a. genom gott stöd från de stamanställda, upphörde detta försök och matlagningen återgick till allas glädje till det ”hemlagade”. Mathållningen på F11 lärde mig en gång för alla att när en maträtt ej smakar bra eller på annat sätt är sekunda är argumentet att det skulle bero på att det är lagat i storkök fel. Rätt tillagad av duktig kökspersonal och med bra råvaror vet jag av erfarenhet att storköksanrättad mat smakar och mättar utmärkt. Detta goda betyg gäller också när förstärkt kost var anbefalld eller med andra ord att extra förplägnad sändes ut från matsalen till t.ex. övning eller annan kommendering som gjorde att man ej hade möjlighet att uppsöka matsalen. Man kan minnas gröna kantiner med varm soppa, choklad, kaffe, te, smörgåsar med prickig korv och ost m.m.

Flottiljen hade ett eget litet sjukhus med ett antal platser för inlagda patienter. Även tandläkarmottagningen inrymdes där. Varje morgon fanns där också möjlighet att förutom medicinsk undersökning och behandling även kunna hämta ut enklare medikamenter som t.ex. hostmedicin, huvudvärkspulver och dylikt. Jag minns också att det trots god omvårdnad från systers sida, var väsentligt om man sökte sig dit sent i veckan, att vid sjukdom som förväntades gå över inom några dagar inte bli sjukskriven, ty var man detta fortfarande på fredagen blev man inte tillåten att åka hem under helgen. Det gick alltså inte att försöka bli friskskriven en fredag eftermiddag, då fick man vackert stanna på flottiljen och invänta måndag morgon. Samma sak gällde om man var inlagd, då fick man inte lämna sjukhuset under helgen för att umgås med de kvarvarande värnpliktiga. Att stanna inlagd över en helg hände mig en gång, jag minns inte vad jag hade för åkomma bara att jag var så pass sjuk att det inte lockade att komma ut därifrån. En slags tur i oturen skulle man kunna säga. I vissa skämtsamma sammanhang skildras militärsjukvården som en inrättning som endast ser besökarna som mer eller mindre förslagna simulanter, jag kan dock inte minnas att jag någonsin märkte av en sådan attityd från sjukvårdspersonalen på F11, istället fick man känslan att de bemödade sig om att värna och kurera de värnpliktigas hälsa. Jag gissar att de stamanställda fick motsvarande bemötande. Vid allvarligare skador som till exempel fordrade röntgenundersökning nyttjades Nyköpings lasarett.

Ett uppdrag som under ett par dagar 1973 berörde de flesta av flottiljens ineliggande värnpliktiga och en del befäl var när dåvarande konungen Gustav VI Adolf avled på Sofiero i Halland. Hans kista kördes i bilkortege hela vägen upp till Stockholm och vissa bestämda stopp på resan var inlagda, varav ett på Stora torget i Nyköping där flottiljen var beordrad att bilda hedersvakt. Lite extra övningar genomfördes i förväg för att vi skulle bilda prydliga formationer. Dessutom fick vi kvittera ut vita hjälmar, vita damasker och vitt koppel samt patronväskor. Jag tror även att vi förseddes med vita handskar. Särskild uppmärksamhet ägnades även för övrigt åt klädsel och utrustning innan bussfärden in till Nyköping. Jag sparade tidningsbilderna från detta tillfälle men med åren har de förkommit.

5

Allmän militär grundutbildning

En stor del av de allra första dagarna efter inryckningen åtgick till att bli informerad, instruerad, vaccinerad, läkarundersökt av flotttiljläkare Torkel Westin med sköterska, tandläkarundersökt i syfte att fastställa tandstatusen vid inryckning ty den fria tandvården inskränkte sig till hål och skador som uppkom under tjänstgöringstiden, inte de eventuella skavanker man bar med sig redan vid ankomsten. Dessutom skulle all personlig utrustning utkvitteras i persedelförrådet under matsalen. I denna ingick bland annat en permissionsuniform som det för varje soldat lades ned större möda på att den skulle passa väl än för övriga persedlar. Det var så pass noga så att t.ex. ett par byxor kunde skickas till justersömnad för att sitta väl på just den soldaten. Även permissionsskor, båtmössa, blåvit skjorta och svart slips utdelades, allt i bättre skick och kvalitet än det övriga. De övriga uniformspersedlarna bestod av "daglig dräkt" vilken liknade permissionsuniformen men var av något grövre tyg samt kunde vara i något sämre skick och passform, en grön fältuniform med kort jacka, en blå arbetsuniform med halvlång jacka och tillhörande blå skärmmössa, grönt vinterunderställ, halvlång svart skinnrock, denna skinnrock var så uppskattad av de flesta under kalla ogästvänliga dagar att den nästan hade förtjänat ett eget kapitel, två gröna fältmössor, en för sommar och en fodrad för vinterbruk, klassisk stål hjälm med hjälm-dok, grön trikåmössa, kortkalsonger, antingen i trikå eller bomullstyg, långkalsonger, undertröjor, strumpor, raggsor, vardagsskor, kängor, gummistövlar, tumhandskar, fingerhandskar, fingervantar, gasmask i sin speciella väska, första förband, obligatoriskt att alltid bära i vänster benficka på fältuniformen, handdukar, sängkläder, kåsa samt sist men inte minst kpist modell 45/B med tillhörande lösskjutningspipa, läskstång samt patronväska med magasin och laddapparat. Om jag minns rätt utlämnades dock icke vapnet från förrådet under matsalen, jag vill minnas att ett särskilt vapenförråd fanns på avdelning 6 eller i dess närhet.

Beträffande k-pistens förvaring var reglerna lite annorlunda 1973 i jämförelse med idag. Under de första fyra månaderna tillgick förvaringen helt enkelt så att slutstycket lades in i det ena av varje beväringens två plåtskåp på logementet och själva vapnet hängdes upp på en krok på dörren i det andra. Efter dessa första fyra månader övergick vi till att förvara vapnet komplett i en vapenkassun på kaserngården. Om det berodde på skärpta förvaringsregler för hela försvarsmakten eller på något annat vet jag ej.

En annan mycket karakteristisk egenskap som alla byggnader på F11 som jag kom i kontakt med hade, upptäcktes redan första dagen. Det var inomhus mycket uppenbart att man befann sig på en plats där man flugit åtskilligt under åren, med avseende på detta framför allt jetplan, ty som jag minns det fanns knappast något fönster som inte satt löst i sitt kitt och således skallrade mer eller mindre vid alla starter. Detta var något som man ganska snart vände sig med och slutade tänka på men invid vissa

särskilt påverkade fönster var det så framträdande att vanlig konversation om inte omöjliggjordes men stördes.

En relativt tidig obligatorisk aktivitet som traditionsenligt genomfördes var ”Krigsmans erinran” som genomfördes under befäl och ledning av flottiljchefen överste Kurt Hagerström. Detta försiggick i samlingssalen. Min minnesbild av denna lokal är att det på väggarna fanns ett antal stora fina fotografier på bland annat F11-märkt Spitfire under flygning. Jag vill också minnas att en relativt stor träpropeller prydde en av väggarna.

Ett studiebesök i köket ingick också och mitt tydligaste minne från detta är förevisningen av det stora rostfria ärtsorteringsbordet med ett litet hål i mitten där de godkända ärtorna ämnade för den klassiska, på torsdagar alltid förekommande goda ärtsoppan skulle trilla ned. Det var nog tänkt att vi skulle uppfatta det som ett kvalitetsbevis, vilket det ju också förstås var. Vi fick också information om en annan obligatorisk rätt som enligt bestämmelserna skulle serveras minst en gång varje vecka, det var lever i olika anrättningar, detta glädde mig, dock inte alla.

Någras tidiga erfarenheter av ”befälsföring” kom redan sent första kvällen. Några äldre inneliggande tyckte att det skulle var kul att försöka exercera lite med de nyinryckta ”bullarna” och kommenderade högljutt uppställning i korridoren. Deras försök till detta genomsåddes dock raskt och ordervägran inleddes omgående. Detta fick ett raskt slut på försöket till olovlig befälsföring, det var helt enkelt inte kul när inte skämtet lyckades. Detta var ju något som skulle ha kunnat medföra att dessa ”befäl” kunnat bli föremål för vad som kallades rättsvård. Detta uttryck var jag obekant med och trodde inledningsvis att det var någon slags utbildning som vi skulle erhålla.

Även den första morgonen som nyinryckt bjöd på en överraskning, reveljen spelades i högtalarna från en enormt raspig grammofonskiva, den hade nog varit med länge och den höll sig också under hela min värnpliktstid. Vissa morgnar vaknade man redan av det inledande skrapet. Jag tror den sköttes från flottiljvakten. Jag kan när jag tänker på det än idag inombords höra raspljudet med påföljande trumpetsolo.

Våra ordinarie trupp utbildare, unge, osäkre och genuint elake sergeant Berggren, den bakom ett skägg gömde, dumdryge fänrik Huss och den erfarne, kunnigare och mer psykologiske fanjunkare Flygebrant började emellertid snart nog att försöka sätta oss in i marschanträdets ädla konst, armbågs lucka, givakt, manöver, avlämning o.s.v. Dessa befäl var mer eller mindre erfarna och etablerade i sitt yrke, vid slutet av värnpliktstiden kom ytterligare en trupp utbildare in i bilden, nämligen furir (eller eventuellt överfurir) Berg. Detta var en som rangen visar, ung herre, ungefär jämngammal med oss värnpliktiga och förståeligt nog helt oerfaren. Han hade det naturligt nog inte så lätt att upprätthålla respekten och hans övningar lämnade en hel del i övrigt att önska på grund av hans mycket begränsade förmåga att leda en trupp.

Kanske fick han det lättare när han så småningom fick ta tag i en helt ny inryckningsomgång och inte behövde komma in i dess slutskede.

Jag kan väl i ärlighetens namn inte påminna mig att dessa exercisövningar lämnat några minnen efter sig som varande speciellt roliga, de var emellertid väntade så man tänkte väl inte så mycket mer än att de ingick i tjänsten och var något som skulle genomföras. Kvällstjänstgöring ingick normalt en kväll i veckan, den kunde innehålla moment som isärplockning och hopsättning av vapnet i sina beståndsdelar i mörker, förflyttningsövningar från punkt A till B med befäl utplacerade som fientliga störningsmoment, förmaningar att vara försiktiga med rökning i mörker eftersom en cigarettglöd var ett utmärkt riktmärke för den alltid österifrån kommande lede fi att sikta på o.s.v.

Även skjutövningar förekom regelbundet, såväl ren skolskjutning på stora skjutbanan, fältskjutning på fältskyttebanan i Råby, dit man åkte buss, samt skjutning med lös ammunition under t.ex. övning i motstöt. Efter varje skjuttillfälle skulle överbliven ammunition och tomhylsor återlämnas, därefter skedde uppställning på led med vapnet liggande över axeln, pekande bakåt, hylsfångaren hängande lös och slutstycket upphakat i säkrat läge så att det befäl som visiterade genom att gå från person till person bakom ledet skulle kunna se att loppet var tomt. Efter avslutad skjutning återstod vid hemkosten till kasernen den obligatoriska vapenvården med efterföljande infettning av lopp och rörliga detaljer. Därefter inspekterades resultatet innan tillåtelse gavs att lägga in vapnet till förvaring. Inga krutrester i loppet godtogs. Något som alla fort lärde sig var att skjutning med lös ammunition smutsade ned vapnet extra mycket av det röda damm som bildades när plast eller ibland träprojektilen smulades sönder i pipans främre trångborrade del och slutligen spreds ut medelst den på mynningen pågångade tratten med sina vinklade håll, säkrad och låst mot oavsiktlig lossgångning medelst en halvrund plåtfjäder försedd med ett radiellt stift. Detta medförde att det vid några tillfällen gjordes försök av några att komma undan vapenvården genom att helt enkelt inte skjuta och hoppas att detta inte skulle märkas mitt ibland all annan skottlossning. Knepet var dock tydligen välkänt ibland trupputbildarna, de hade blick för sådant och när det upptäcktes tog denne helt enkelt vapnet ifrån den värnpliktige och avlossade några skott. Därmed hade han tillförsäkrat sig om att fuskaren inte skulle komma undan vapenvården.

När övning på skjutbanan, belägen söder om flottiljområdet, skulle ske passade man alltid på att öva marsch dit, fri promenad var det aldrig frågan om. När detta skulle ske första gången under befäl av fänrik Huss var ingen så värst tränad i att marschera. Efter att några kommit i otakt ett par gånger kommenderade fänriken halt, rusade fram till en beväring han fått ögonen på, slet tag i hjälmduket och skrek ”kan du inte gå i takt nu karljävel så ska jag fanimig ha lärt dig innan dagen är slut”. Denna, fänrikens städse så pedagogiska lärometoder tror jag inte imponerade på någon av de närvarande.

Övning i skarpskjutning på skyttelinje genomfördes på det öppna området mellan 5:e divisionen och vägen som går söder om matsalen och ”markan”. Det kändes ju

lite extra att någon bakom om en skulle skjuta skarpt i en lucka mellan oss som sprang lite längre fram, man hoppades ju att de skulle sikta något så när bra vilket de ju också gjorde eftersom vi alla överlevde utan minsta skada.

Öster om bl.a. flottiljbiblioteket låg en idrottsplats med fotbollsplan och löparbana av äldre typ, d.v.s. belagd med kolstybb. Här fanns också en något mindre uppskattad anläggning, hinderbanan. Här fick man bland annat tillfälle att åla under låga nätförsedda burar på tid, en annan mera vanskelig övning som genomfördes här var övning med brinnande napalm. Här gällde det att inte ha några onödiga glipor i uniformen samt att se till att man ej fick den att kleta fast någonstans. Detta hände ett par värnpliktiga där några små klickar fastnade på ryggen, det kvävdes dock rätt fort men lite värme hann nå huden med sveda som följd.

Utbildning i konsten att kasta handgranat förekom också. Vid några tillfällen kastade vi återladdningsbara övningshandgranater med rätt vikt, form, mekanism och en slagvändare med markeringsladdning. Efter kast var det bara att gånga ur mekanismen och aptera en ny markeringsladdning. Övningsgranaterna var lätt igenkända dels på den blåmålade markeringsringen, dels genom de ventilationshål för laddningen som var borrarade i ena änden. De förvarades i trälådor inredda med ett fack för varje granat. När det var dags att prova på skarpa handgranater var tydligen inte flottiljens område lämpligt för detta. Vi blev således körda med buss till Ing1 i Almnäs utanför Södertälje för att genomföra detta. Övningen tillgick så att alla utom kastaren och ett befäl stod i ett skyddsvärn, kastaren och befälet stod i en liten betongbunker, lagom stor för två personer, den värnpliktige drog ur säkrings-sprinten, fällde upp bygelhållande grepen intryckt och kastade med en svepande sidorörelse handgranaten. Befälet och den värnpliktige lade sig på bunkerbotten och väntade på detonationen som kom efter några sekunder. Därefter var det näste mans tur att kasta.

Vid ett tillfälle när vi under några dagar låg i fält, inte alltför långt söder om flottiljen fick vi förutom de vanliga militärövningarna, dag som natt, även stifta bekantskap med vad våra flygande spanare kunde åstadkomma. Vi hade fått reda på i förväg att vi vid något tillfälle under manövern skulle komma att bli utsatta för flygspaning. Trots detta hann ingen reagera när två av våra 35:or på relativt låg höjd flög över oss för att ögonblicket senare vara ur sikte. När vi återvänt till flottiljen fick vi tillfälle att se filmerna som tagits över vårt basläger. Ingen hade hunnit ta skydd och gömma sig, alla såg ut som om inget hade hänt. Det var ett tydligt och praktiskt bevis för att visste bara flygspanarna var och hur de skulle genomföra sitt uppdrag var det mycket svårt för en trupp på marken att dölja sin närvaro eller utrustning.

Ett annat övningsminne jag har är från när vi skulle få prova våra gasmasker på riktigt. Tills nu hade övning med dessa inskränkt sig till övningar att snabbt kunna få den på sig samt övning i förflyttning iförd mask, vilket i sig var en jobbig sak ty masken var tung att andas igenom när man sprang. Övningen genomfördes på det sättet att ett vanligt militärtält satts upp och fyllts med tårgas. Gaskoncentrationen

var så pass hög inne i tältet att ett rep bundits i kaminröret till tältöppningen för att man lätt skulle kunna hitta in och ut genom den gulaktiga tjockan som rådde därinne. Ett befäl var placerat på kaminlådan inne i tältet och ett annat ledde verksamheten utanför. Varje värnpliktig fick ta på sig sin gasmask, därefter skulle man hjälpa varandra att kontrollera att inte hår eller något annat hade kommit i kläm mellan mask och hud så att läckage skulle uppstå. Hade någon skägg så hade denne med nödvändighet dåliga odds att det skulle bli helt tätt. Efter att denna kontroll utförts var det dags att en i taget gå in och stanna i tältet tills befälet därinne gav klartecken till att gå ut. Det dröjde dock inte länge innan den förste kom ut i en fart och efter en så kort tid att det inte var någon tvekan om att han inte hade fått tätt. För min egen del så kändes allt inne i gasen bra en ganska lång stund innan jag plötsligt kände att även min mask läckte. För alla som någon gång varit utsatt för militär tårgas behöver jag nog inte försäkra att vid läckage tar man inte miste på detta. Således blev det även för mig en snabb sorti ut i det fria där masken slets av för att få frisk luft och lindra den starka retning som andningsorgan och ögon var utsatta för. Efter en stunds återhämtning och justering av masken och dess band var det bara att ge sig in i tältet igen och hoppas på större tur. Denna gång gick det bra för min del och jag kunde förena mig med de andra redan godkända beväringarna. Vi hade efter denna övning fått omvänt kasernförbud under några timmar, d.v.s. vi fick inte vara inomhus innan alla rester av gas vädrats ur klädseln där den kunde sitta ganska länge.

Under grundutbildningen förekom även en del teoretisk utbildning som jag inte har så många minnen kvar ifrån, ett ämne som förekom var emellertid sjukvårdsutbildning och det jag minns bäst av denna var övning med autoinjektor mot nervgas. Denna anordning som hade lite likhet med en större reservoarpenne var i övningsutförande laddad med steril koksaltlösning. Denna injicerades automatiskt rakt igenom uniformstyget sedan säkringen avlägsnats och man tryckte den mot någon större muskelgrupp på kroppen, företrädesvis låret. Man förmanades akta sig för att använda den på någon skinka på grund av risken att träffa ischiasnerven. Jag minns också den målande beskrivningen över tarmkäckets underbara förmåga att på egen hand lägga tarmar tillrätta när de stoppats tillbaka efter en större bukskada. En annan kirurgisk lärdom som man fick sig till del var det enklaste och bästa sättet att med valfritt vasst föremål medelst ett lätt rispande oblodigt snitt, öppna strupen på en person som fått något i halsen och var på väg att kvävas. Av de här kunskaperna är det väl i första hand den sista som även kan vara bra att komma ihåg för civilt bruk.

I grundutbildningen ingick även att kontrollera de värnpliktigas simkunnighet. Det genomfördes i en simhall i Nyköping. Jag tror att alla kunde simma för jag minns inte att någon behövde gå den simskola som annars väntade. En av de deltagande i denna simkontroll imponerade stort på de flesta när han utan problem simmade två längder i sträck under vattnet i bassängen. Han tillhörde omgång 724, alltså den före min egen och omkom som det berättades för oss på hemorten Djursla utanför Norrköping i en cykelolycka bara en vecka efter sin utryckning.

Till den allmänna militärtjänstgöringen får man väl också hänföra de veckor man tillhörde beredskapstroppen. Om jag minns rätt varade dessa veckor från onsdag till onsdag, d.v.s. man fick ju då med automatik stanna kvar över minst en helg vilket tillförsäkrade flottiljen en ständig grundbemanning. Inte för att jag kan minnas att det hände men jag tror att manskapsfördelningen gjordes på så sätt att det fanns tillräckligt spridda tjänstgöringskategorier så att start av flygplan skulle vara möjligt vid behov. Jag tror att de flesta klarade sig med tre beredskapsveckor/tvingande helger totalt under tjänstgöringstiden men har ett minne av att några råkade ut för fyra. Beredskapstroppen flyttade vad jag kan minnas åtminstone under helgen till kasernen ihopbyggd med brandstationen mitt emot vakten.

Så här kunde en helgdagskväll på ett beredskapslogement se ut under lite mer uppsluppna former.



Om man bodde kvar i sitt ordinarie logement på vardagarna under beredskaps-tjänstgöring minns jag ej säkert. Livet och dagsrytmen på F11 under helgerna var mycket annorlunda än på vardagarna. Det var i allmänhet bara någon enstaka värnpliktig utöver beredskapstroppen kvar på hela området, dessutom endast de befäl som också hade beredskapstjänstgöring och således också befälet över beredskapstroppen. Jag kan dock inte minnas att några ambitioner till aktiv befäls-föring någonsin visades eller på annat sätt någonsin kom oss till del från denne/dessa befäl. Vår gissning var att det inte var attraktivt att behöva frotteras med beväringar mer än nödvändigt och att man hade sin tjänstgöringstid helst så ostörd som möjligt. Vid trängande behov av råd eller behov av ingripande fick man vända sig till den flottiljpolis som alltid fanns tillgänglig i vaktlokalen. För övrigt kunde man ibland få en skymt av någon som bodde i de personalbostäder som fanns inne på flottiljen. De kvarstannandes begränsade skara kunde emellertid njuta av att frukosten serverades någon timma senare på morgonen samt att man ofta fick något lite extra gott till lördagens kvällsmat. Som jag minns var marketenteriet öppet någon timme per dag för akuta inköp av t.ex. tobak. TV-rummet fanns alltid olåst och tillgängligt men nyttjades som jag minns det inte så mycket under helger. Det fanns ju heller ingen

som ens hade hört talas om mer än TV1 och TV2 vid den här tiden, inte ens färg-TV var allmänt förekommande eller utsändes normalt.

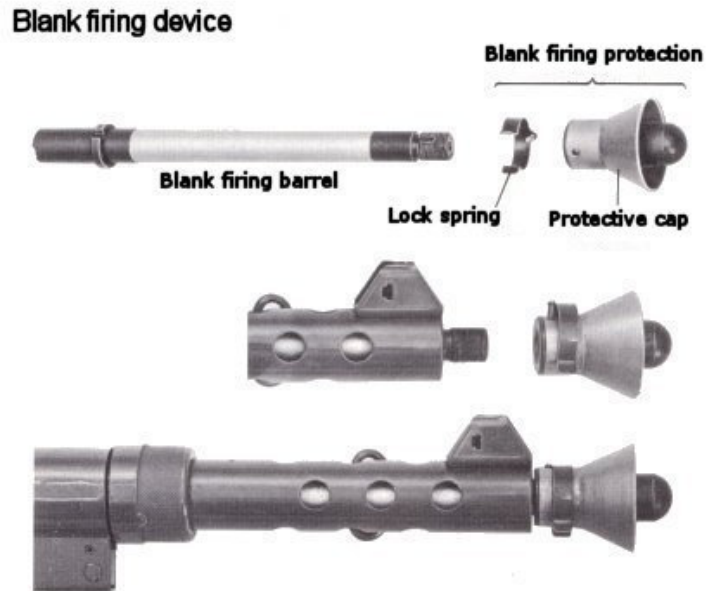
Grundutbildningsperioden bestod som redan nämnts till största delen av allmän militärutbildning men efter någon månad började även den tekniska utbildningen, anpassad till den tjänstgöring man uttagits till, att förekomma på dagsschemat, detta dominerade fortfarande emellertid inte veckorna.

6 Förekommande vapen på F11

Som tidigare nämnts var kpist modell 45B det personliga handeldvapnet för alla värnpliktiga. Utbildning på detta vapen erhöll vi alla. Kpisten var ett enkelt och mycket billigt vapen byggt på principen med tungt slutstycke. Det hade sina fördelar som robusthet och relativ okänslighet för föroreningar men även sina nackdelar, t.ex. dålig verkan och precision på längre avstånd, även konstruktionen med den löstagbara pipan reducerade noggrannheten etc.



CG K-pist m/45B



Lösskjutningsanordning för kpist m45B, samt utan tratt även för kammarammunition

Några fick dock utbildning på den redan då åldersstigna kulspruta m/36, ett ganska klumpigt, vattenkylt vapen som skulle användas för att skydda förläggningar, baser och flygfält. Vattenkylningen innebar en del extra åtgärder vintertid då frotskyddsvätska d.v.s. glykol ej fick glömmas att tillsättas i kylvattnet.



Ksp m/36 sommar och vinter (armén)

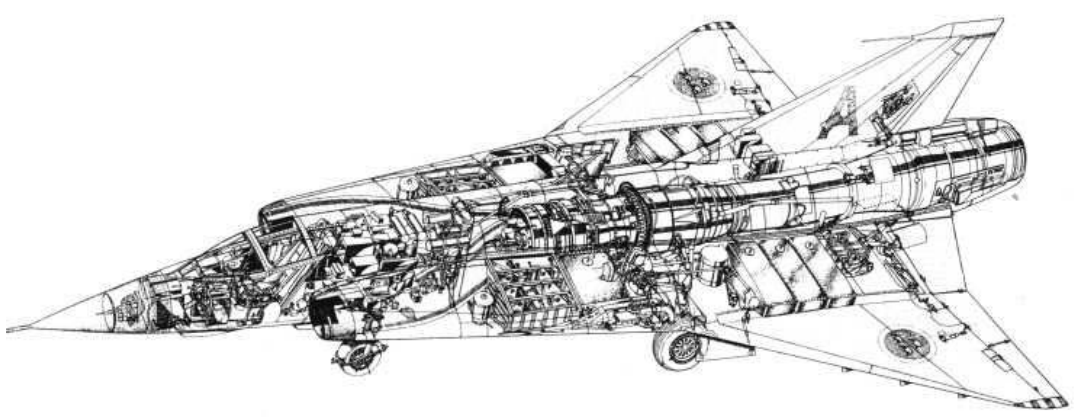
Ett annat vapen som förekom på flottiljen var revolver m/58. Detta vapen användes med två tums pipa av flygande personal samt med fem tums pipa av flottiljpolisen.



Revolver m/58 med två tums pipa

7 **Teknisk utbildning**

Sprängskissen föreställer J35D men överensstämmer strukturellt väl även med S35E



Ett stort antal olika tjänstgöringsbefattningar inrymdes i en inryckningsomgång, dessa var förutom min egen som flygplansmekaniker t.ex. kameramekaniker, elmekaniker, säkmat-personal, hundförare, bogserbilsförare, tankbilsförare, chaufförer, meteorologbiträden, kansli- och stabsbiträden, fototolksbiträden, brandmän, någon kock, sjukvårdare och fotograf. Det fanns förmodligen ytterligare flera kategorier men dessa är de jag kommer ihåg. Vissa kategorier skickades under någon tid till andra flottiljer för utbildning innan de återkom, jag tror att meteorolog-

biträden hade en utbildningsperiod på F12 i Kalmar, bogserbilsförare tror jag fick en extrautbildning i Norrköping för övning i bergshangar. Jag minns också att en del skickades för en kortare utbildning på F14 i Halmstad, jag var själv där under några dagar men tyvärr minns jag inte riktigt varför och inte heller hur resan tillgick. o.s.v. Något som emellertid är värt att nämna var att vi flygmekaniker i omgång 731 var de första att även erhålla en kortare utbildning som kameramekaniker. Trots att denna värnpliktiga specialitet fortfarande i högsta grad var aktuell ansåg man att vi i eventuell brist på dessa kategorier skulle kunna plundra flygplanet efter avslutat pass samt ladda åtminstone redan förberedda kassetter, vi fick dock även öva lite på att ladda dessa med de två olika filmformaten som fanns för flygplan 35. Om jag minns rätt så fanns IR-filmen endast i det mindre formatet. Det visade sig under tjänstgöringstiden att vi vid vissa tillfällen fick nytta av våra lärospån. Den teoretiska tekniska utbildningen genomfördes i lärosalar ovanför gymnastiksalen där vi också för första gången träffade vår huvudlärare som jag tyvärr glömt namnet på. Han inledde med att efter att ha presenterat sig ytterst noggrant att redogöra för att han tillhörde en mycket liten minoritet i Sverige. Han var nämligen enligt egen utsago begåvad med en hårväxt där alla hårstrån var riktade framåt. Han tycktes vara mycket stolt över sina unika egenskaper och gick runt i salen till varje beväring, böjde sig fram och förevisade kaluften. Redan vid den första lektionen delades en karakteristiskt rödbrun ringpärm i A5-format ut, på framsidan försedd med titel och flygvapenemblemet ”vingar och propeller” i guldtryck, vilken innehöll i stort sett hela kursen. Vi fick också veta att dess innehåll var om inte klassificerat som direkt kvalificerad försvarshemlig, så var det i alla fall inte heller avsett för allmänheten. Ett av skälen till detta angavs vara dess detaljerade beskrivning såväl i bild som i text av förarplatsen.

Förarplatsen, moderniserad J35, överensstämmer mycket (men inte i allt) med S35E



För mig som tidigare civilt inhämtat en mekanikerutbildning samt även praktiserat densamma som reparatör i ett par olika företag fick jag nu fullständigt ändra taktiskt tänkande och beteende. Jag var van och lärd att vid osäkerhet om en felkälla eller reparation skulle man normalt använda fantasi, egna infallsvinklar och initiativ för att lösa problemet, ibland även "trial and error-metoden". Här fick jag istället inpräntat vikten av att strikt följa lärobokens bokstav in i minsta detalj och absolut inte införa några egna varianter på utförande eller lösande av uppgiften. Kunde inte uppgiften lösas "enligt boken" skulle ansvarig flygtekniker tillkallas och besluta om vidare åtgärder.

Eftersom det var frågan om jetmotordrivna flygplan vi skulle arbeta med ägnades en hel del tid åt att lära oss jetmotorns principiella arbetssätt, hur en efterbrännkammare var beskaffad o.s.v. Det fanns även några uppskurna motorer rent fysiskt som åskådningsmateriel där man kunde studera till exempel kompressorskovlar, brännkammare, ventiler och bränslepumpar. Kolvmotorer berördes endast ytligt. Jag tror att de flygplan på F11, i första hand inhysta på 1:a divisionen och som var försedda med kolvmotorer i huvudsak sköttes av stamanställda flygtekniker.

Något som beskrevs i läroboken var säkerhetsområden runt luftintag och bakom flygplanet vid olika dragkraftsuttag, t.ex. med och utan tänd ebk, marktomgång o.s.v. Jag lyckades aldrig under min tjänstgöringstid inse hur man rent praktiskt skulle helt ha kunnat undvika att befinna sig i dessa områden under olika betingelser, när man givit klartecken till flygföraren att ge sig av på "linjen" fanns ingen möjlighet att undvika att hamna i motorblåset, mer eller mindre beroende på hur mycket flygföraren behagade att dra på. Ett visst skydd kunde man vid behov ta bakom rulltankarna. Även när man gick tillbaka till "mekboden" efter att ha skickat iväg sitt flygplan hade man ofta att på nära håll passera bakom andra flygplan stående startberedda på marktomgång.

En hel del tid spenderades i teorilokalerna men även praktiska övningar i hangaren kompletterade undervisningen, t.ex. övningar i att låsa skruvar och muttrar med låstråd på ett korrekt sätt, fingerad klargöring av flygplan enligt checklistorna för A och B-service o.s.v.

Att arbeta med flygplan innebär också att man arbetar med såväl eldfarligt flygbränsle, startbränsle och diverse oljor. Det var därför obligatoriskt med en enklare utbildning i släckning av brand rent allmänt samt specifikt släckning av brand i flygplan. Vissa förhållningsregler utlärdes rent teoretiskt medan den praktiska delen försiggick på ett särskilt område beläget utefter vägen mot skjutbanan bortom 1:a divisionen. Ett par utrangerade och slaktade flygplan fanns där som övningsobjekt, jag vill minnas att det var en Tunnan och en Lansen. Dessa bar tydliga spår efter tidigare släckningsövningar. Övningen tillgick på så sätt att en skvätt flygbränsle hälldes in i flygplansskrovet och antändes varefter utbildningsledaren först visade hur släckning med handbrandsläckare skulle gå till. Därefter antändes planet igen och alla fick prova på att släcka. Med hjälp av en pikyxa tränades också upphuggning av hål i flygplansskrovet för att komma åt brandhårdarna. Även den traditionella övningen med släckning av öppen bränslebrand i en för ändamålet på marken placerad låg plåtlåda med någon kvadratmeters yta genomfördes. Släckning av brand i kläder tränades på en uniformsklädd docka och utfördes med filt och uniformsrock, principen att släcka från huvudet och neråt blev den mest bestående kunskapen.

Vi fick också lära oss att som hjälpmekaniker under arbete på flygplan hade en inom det militära en unik rätt att ordervägra om något befäl kommenderade oss att avbryta och utföra någon annan uppgift. I detta läge skulle vi insistera på att pågående uppgift skulle slutföras innan något annat fick påbörjas. Detta var en avvikelse från den

normala, fullständigt fundamentala regeln i all militärtjänst, lyd alltid order, ifrågasätt den eventuellt efter att uppgiften utförts. Den hade tillkommit helt och hållet för att upprätthålla flygsäkerheten på en så hög nivå som möjligt. Detta var nog väl känt och respekterat bland våra överordnade, jag kan inte minnas att situationer uppstod där man inte respekterade att arbete pågick som hade direkt betydelse för flygsäkerheten.

När den tekniska utbildningen inleddes för oss flygmekaniker fördelades vi naturligt nog på respektive flygplanstyp, d.v.s. 1973 var de aktuella typerna S32 Lansen och S35 Draken med två divisioner vardera. 1:a och 5:e divisionerna flög Lansen medan 2:a och 3:e divisionerna flög Draken. Drakenflygplanen på F11 var av två olika ursprung, dels en till spaning ombyggd jaktversion, dels en redan från början tillverkad version för spaningsflyg. De olika ursprungene kunde lätt särskiljas även på långt håll, främst genom att de hade olika huvar, hel och flerdelad, samt på stjärtfenans pitotrör som fanns i ett långt och kort utförande.

Divisionsnumren korresponderade med de kompanier vi värnpliktiga skulle komma att tillhöra efter grundutbildningens slut, i mitt fall blev det 2:a kompaniet / 2:a divisionen. Min omedelbara och spontana reaktion på detta besked var positivt, jag tyckte det skulle vara roligare att få jobba med en lite modernare flygplanstyp, dessutom hade jag redan upptäckt att morgonens väderflygningar alltid skedde med Lansen, något som för en flygmekaniker ibland föranledde särskilt tidig uppstigning på morgonen samt att extra arbetsinsatser krävdes vid mörkerflygningar med hängning av fotobomber, något som ej fanns på Draken. Vad jag däremot inte hade insett var att den kända möjligheten att kunna söka till basen i Kjula var förbehållen de som var utbildade på Lansen. Detta var något av en missräkning eftersom Kjulabasen låg mycket nära mitt hem och utsikten att kunna göra nästan hela resterande tjänstgöring så gott som hemma var en attraktiv tanke. Denna möjlighet försvann nu i och med att jag uttagits till 2:a kompaniet. Jag knackade således på hos major Alne, gick upp i enskild ställning, presenterade mig och framlade en anhållan om förflyttning till utbildning på fl 32 istället. Denna begäran avslogs i stort sett på stående fot, d.v.s. han satt, jag stod. Ett beslut var ett beslut. Så här i efterhand kan jag tycka det trots allt var bra eftersom jag i annat fall hade missat att uppleva F11 i en större gemenskap. Som jag minns det sjönk besvikelsen undan ganska snart och man accepterade tingens ordning. En annan betydelse av vilket kompani man fördelades på var att detta styrde var man skulle komma att bo efter genomförd grundutbildning och när nästa inryckningsomgång skulle ta över de logement vi hade. Jag tror nog ingen hade några särskilda preferenser för vilken av de två möjliga kasernerna man skulle bo i just för själva byggnadernas del, dessa låg nära varandra och var så gott som likadana, däremot fanns det en uppfattning bland de värnpliktiga att disciplin och städning var lite mer framträdande för dem som tillhörde 1:a och 5:e kompaniet. De olika kompanierna hölls under uppsikt av var sina fanjunkare, i mitt fall, fanjunkare Larsson, åtminstone av de värnpliktiga gemenligen kallad "Slangen", som huserade i ett kontor på övre våningen tillsammans med ett värnpliktigt biträde. Varifrån han hade fått detta öknamn är

okänt, han hade emellertid inte en kroppsbyggnad som var slanglik, tvärtom, så därutav torde det inte ha tillkommit. Från denna position alldeles vid trappan mellan våningarna hade fanjunkaren en strategisk position när det gällde att ha uppsikt över både vad som skedde likväl vad som eventuellt trots beordring inte skedde innanför kasernens väggar. Fanjunkare "Slangen" Larsson var ansedd som rättvis och ofta utan att tumma på vad han ville ha genomfört, beordrade detta på ett sätt som gillades eller åtminstone accepterades av de värnpliktiga, ett av hans stående uttryck när man tog kontakt med honom, oavsett ärende, var ett som man innan man lärt känna honom uppfattades som lite burdust "ja vad faaan vill Nilsson nu igen". Det var faktiskt till och med så att han alltid använde inledningen "ja vad faaan" även när bara han själv skulle säga något. Detta var något som var populärt bland de värnpliktiga att härma, dock inte i hans närvaro. Ett exempel på hur han kunde hantera en ordningsfråga kom när jag efter att ha försovit mig en morgon hade att välja på att komma försent till morgonuppställningen eller att helt enkelt strunta i att bädda. Jag valde att komma i tid och lämnade sängkläderna i en enda hög. I samband med lunchen tänkte jag försöka smyga in och bädda. Min förhoppning var att inte "Slangen" skulle ha visiterat logementen utan reglementsbrottet skulle förbli okänt. I trappan mötte jag emellertid fanjunkaren som direkt inledde med ett "ja vad faaan Nilsson, det var den sämsta sträckning på sängkläderna jag någonsin sett, se omedelbart till att det blir bättring". Därmed var saken utagerad. Ett annat exempel på hans lite kluriga sätt att hantera beväringarna kom när vi en fredagseftermiddag var beordrade till kasernen för tjänstgöring. Detta kunde betyda endera fysisk träning, ofta fotboll eller städning inne eller ute. Vi hade veckan tidigare spelat fotboll så misstanken var stor att det denna vecka var någon form av städning som var aktuell. En av oss på andra kompaniet som hette Selander, omgång 724, en linlugg från Norrköping vilket direkt hördes på hans karaktäristiska östgötska, var känd för att vara mycket fotbollsintresserad men som de flesta av oss mindre intresserad av städning och liknande sysselsättningar. "Slangen" beordrade uppställning i korridoren, ställde utan att tala om vad som skulle utföras frågan om någon kände sig krasslig så att fysisk aktivitet kändes olämplig. Selander som var tvärsäker på att det var städning som avsågs, mumlade något om att han inte kände sig riktigt bra (trots att alla inklusive "Slangen" visste det bara var fråga om ovilja), kvickt beordrade då fanjunkaren hela kompaniet till fotbollsplanen med tillägget att "Selander får stanna inne och städa så att han inte blir sjukare till helgen". Selanders försök till invändning att han ändå inte mådde så dåligt att han inte kunde spela lite lätt lämnades helt utan avseende till resten av kompaniets allmänna munterhet.

Kasernen som jag flyttade till var uppdelad på så sätt att övre våningen beboddes av 2:a kompaniet, således var 3:e kompaniet förlagda i markplanet. Toaletterna som låg i direkt anslutning till tvättrummen hade de något originella "saloonsdörrarna" i en lång rad, d.v.s. det var en halv meter öppet nedtill, cirka en meter dörr och därefter öppet igen ända upp till taket. En trappa ned under kasernen fanns en källare med vapenvårdsrum, persedelvård samt ett förråd med diverse materiel bland annat rejäla militära skidor, gediget svensktillverkade och grundvallade med inbränd trätjära,

dessas fick vi av någon outgrundlig anledning aldrig nöjet att använda. Där fanns andra källarutrymmen också men dessa var de som berörde mig.

Under den senare delen av tjänstgöringen var jag på grund av en kraftigt stukad hand sjukskriven under en vecka på så sätt att jag stod till förfogande för lättare tjänst. Det slumpade sig så att just denna vecka skulle ett antal flyglottor bo på F11 för övning. Jag beordrades att vara truppbefälen behjälpliga under en del av dessa övningar. Det var inte särskilt betungande och vid ett tillfälle närmast underhållande, nämligen när lottorna skulle skjuta pistol. Cirka tio lottor stod på rad och sköt ett antal skott på varsin tavla, därefter skulle träffarna noteras och lappar klistras över hålen. Detta behövde dock inte göras på en av tavlorna, trots det korta avståndet fanns inte en träff. Flyglottan ställdes upp igen med nyladdad pistol och observerades av mig och befälet under sin skjutning. Det visade sig att hon blundade hela tiden, därav det miserabla resultatet. När hon beordrades att hålla ett öga öppet blev det nödvändigt att klistra några lappar över även hennes måltavla. Som förklaring till att hon blundade sa hon att hon tyckte det smällde mindre om hon inte tittade samtidigt!

8 Fritid

Fritiden efter att dagens tjänstgöring var avslutad började normalt på ungefär samma sätt för de flesta. Efter en promenad från hangaren genom en liten skogsdunge, över plattan vid 5:e divisionen hade man matsalen i sikte. Detta passade bra eftersom det ändå var den närmaste vägen för att ta sig till sin kasern. Efter att ha ätit fanns det i princip fyra olika huvudalternativ att välja på, att gå till "markan" en stund, att gå till logementet, att lämna flottiljområdet för någon annan aktivitet t.ex. i Nyköping och naturligtvis för de närboende att byta om till civila kläder och åka hem.

För min egen del och för många andras var det vanligaste alternativet att gå upp till logementet, umgås lite eller helt enkelt slänga sig på sängen någon timme.



Vpl 703 Nilsson vid hemkomst till logementet efter kvällsmaten, bogserförare Bernt Bergs (omg 724) två plåtskåp till höger.

Därefter var det de flesta kvällar vanligen dags att besöka ”markan”. Trots att det ofta inte var så länge sedan man hade ätit kvällsmat var det mycket populärt att köpa sig en smörgås. Smörgåsarna på markan var stora och goda, särskilt populära var de med stekt ägg. På markan fanns också, direkt till vänster efter entrén, mittemot toaletterna, ett TV-rum som ofta var välbesökt, vad som skulle ses var sällan föremål för några större diskussioner eftersom detta var vid en tid när endast två kanaler fanns, ingen av oss hade förmodligen ens tänkt tanken på parabolantennor, satellit-TV eller video. Jag kan inte heller påminna mig att någon skulle ha haft en TV på logementet. Även en telefonhytt fanns att tillgå, inte heller mobiltelefonerna hade ännu gjort sitt intåg. Några Flipperspel fanns också till förströelse. ”Markans” kiosk var alltid bemannad och hade förutom förtäring också försäljning av enklare vardagsförmånen till låga priser, t.ex. tandkräm, frimärken, kuvert m.m. Man var även ombud för Tipstjänst. ”Markan” var byggd så att kiosken delade byggnaden i två avdelningar med separata entréer, dels den närmast matsalen för värnpliktiga samt på andra sidan underbefälsavdelningen. Man kunde tvärs igenom kiosken se glimtar av vad som förekom på respektive sida, ljudet kunde naturligtvis också höras och ibland hände det att underbefälen ropade till den värnpliktiga sidan om de tyckte att det var för högljutt, ofta kunde man dock konstatera att ljudnivån var väl så hög på deras sida. Kortspel var här liksom på logementet ganska vanligt förekommande, ibland om pengar trots att ”spel om pengar eller pengars värde” enligt reglementet inte var tillåtet. Jag tror att stängningstid var klockan tio. Därefter var det normalt bara att uppsöka respektive kasern, förströ sig något ytterligare eller gå till sängs och invänta nästa morgons revej.

Varje onsdags- eller torsdagskväll visades film i matsalen, jag tror den började klockan sju. Det ålåg dem som just då hade beredskapstjänsten att varje vecka efter att matsalen tömts på matgäster flytta undan alla bord och ställa upp stolarna i passande rader för biobesökarna. Entré uttogs för biobesöket, jag minns inte hur mycket men den var låg, kanske några kronor och närmast symbolisk. Besökarna till dessa filmkvällar var normalt rätt många. Efter filmens slut skulle naturligtvis beredskapsstyrkan städa och återställa matsalens bord och stolar till sina ordinarie platser så att allt såg ut som vanligt igen till påföljande morgons frukost.

Vår och höst var det rätt vanligt förekommande att värnpliktiga från F11 en kväll i veckan besökte danskvällarna i Årdala magasin några mil bort efter vägen mot Eskilstuna. Ibland var det svårigheter att anpassa återfärden för hinna tillbaka till flottiljen i tid innan inpassering genom vakten ej längre var tillåten.

Normalt var man ju ledig från tjänsten mellan varje fredagseftermiddag, om jag minns rätt klockan fyra till måndag morgon klockan sju. Det var nästan som ett allmänt bilrally när nästan alla värnpliktiga skulle ge sig av hemåt vid samma tid. I första hand för de anställda gick det även en busstur in till Nyköping vid denna tid liksom alla andra vardagar. Några värnpliktiga fanns dock alltid kvar i tjänst, beredskapstroppen var alltid på plats samt eventuella patienter på sjukhuset. Någon enskild kunde också ha valt att stanna på grund av lång hemresa eller andra

omständigheter. Detta var inte så vanligt, de flesta hade sin civila bostad inom en femton till tjugumilaradie. I min omgång kan jag inte minnas någon som hade längre resväg än Gamleby och Motala. Helgledigheten kunde avslutas på två olika sätt för min del, endera åkte man tillbaka på söndag kväll för att slippa en extra tidig måndagsmorgon eller så bet man i det sura äpplet, åkte hemifrån redan vid femtiden på morgonen, oftast tillsammans med någon eller några andra värnpliktskamrater. För oss som kom från eskilstunahållet var det fullständigt självklart att både till och från F11 ta den närmaste vägen, d.v.s. över Täckhammars bro mot Tista. För min egen del och en hel del andras, var det ofta skönast att efter de flesta helger åka tillbaka på söndag kväll. Det var då inte så mycket folk på logementen och man var på plats redan på morgonen utan att behöva kliva upp extra tidigt för att hinna resa.

På kvällarna när man närmade sig flottiljen under de mörka årstiderna såg man ett riktmärke redan på långt håll. Detta var särskilt tydligt om vädret var svagt disigt, den höga, något koniska, ljuskäglan från den stora strålkastaren för att visuellt se molnhöjden i mörker som stod riktad som en pelare rakt upp i himlen bakom 2:a divisionen mot parkeringen och hundgården. Denna strålkastare var om jag minns rätt cirka 70 till 100 centimeter i diameter, inbyggd i ett cirka 50 centimeter högt fundament i marken. Glaset var som jag kommer ihåg det ej med någon form av optisk slipning utan helt slätt och klart, jag tror att det var infäst i en cirkulär ram i brons eller mässing, tätat med en gummipackning och tillslutet med ett antal skruvar och muttrar anordnade på ett sätt som påminde om en förslutning av en fartygs-ventil. Med sin låga höjd skulle det ha varit lätt att t.ex. vid en kvällsflygning gå fram och titta närmare på den, detta avråddes emellertid bestämt ifrån, lampan tror jag var av bågjustyp med kolelektroder (det här är jag osäker på) och uppgavs kunna ge allvarliga ögonskador. Trots detta fanns ingen särskild skyddsanordning runt om densamma. Man litade tydligen på allas hörsamhet och självbevarelsedrift. Måndagsmorgnar var lite annorlunda än andra morgnar i veckan på grund av att de övernattande var betydligt färre än vanligt samt den plötsliga ”invånarökning” som skedde en lite stund före klockan sju när de flesta anlände från respektive hemorter.

9

Allmänt om flygplanstjänst / linjetjänst

Andra divisionens ”Kalle blå” emblem med det latinska valspråket ”Magnum in parvo” som översatt till svenska blir ungefär: ”Se det stora i det lilla”



Efter avslutande grundutbildning samt omgruppering till respektive kasern som man skulle bo resten av utbildningstiden i, började tjänstgöringen som flygplansmekaniker på 2:a divisionen att vara den helt dominerande sysselsättningen, först som 2:e hjälpmekaniker och så småningom som 1:e hjälpmekaniker. I fortsättningen inskränkte sig den vanliga militärutbildningen till en eller en halv dag i veckan. Många veckor återstod emellertid av tjänstgöringstiden varför det blev åtskilliga ytterligare tillfällen till marschträning, hinderbana, skjutövningar på skjutbanan på F11, övningar i motståndsnästet bakom korthållsbanan, bussresor till fältskyttebanan i Råby m.m.

Första dagen som 2:e hjälpmekaniker inleddes med en uppställning för vår kompani-
chef Gustaf Cronfalk som hade sitt kontor på andra våningen ovanför elverkstaden tillsammans med 2:a divisionen. Han hade tjänsteställning som förste verkmästare. Detta var en man som oftast var resonabel när det t.ex. gällde permissionsansökningar och för övrigt inte var känd för att nämnvärt ställa till med förtret för de värnpliktiga, med andra ord ganska omtyckt. Vad han för övrigt sysslade med på dagarna var något som åtminstone jag aldrig kom underfund om. På elverkstaden regerade elmästare Öström (tror jag han hette) och chef för säk-mat var en Gustafsson, ”Gutt” kallad, åtminstone av oss värnpliktiga. Därefter vidtog en rundvandring, dels inom den egna divisionen, dels till de andra divisionerna, d.v.s. 1:a divisionen med sina fpl 32, SK61 vilka gick under smeknamnet ”postlådorna” och

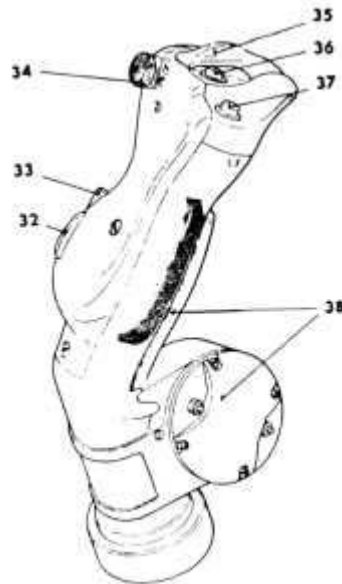
en Pembroke (som jag inte minns att jag någonsin såg flyga), 3:e divisionen, även de med fpl 35 och som vi delade både hangar och platta med, 5:divisionen med fpl 32 samt avdelning 6 vilket inte var en flygande division utan en underhållsavdelning för större flygplansöversyner än de dagliga eller andra åtgärder än de som lämpligen utfördes i respektive hangar, motorprovningar samt underhåll av diverse annan teknisk materiel t.ex. ”staggar”, ”braggar”, ”kraggar” och sist men inte minst viktig för en värnpliktig flygmekaniker ”puggar” d.v.s. kortform för det pumpaggregat som man fick rikliga tillfällen att använda upp till sju gånger per dag som bränslepåfyllningspumpar till flygplanen från rulltankarna vid uppställningsplatserna på plattan. Att det hette rulltankar berodde på att tankarna var försedda med hjul och ställda på räls. Det medförde att det var lätt att rulla över en tank från den underliggande ställningen till en vagn försedd med motsvarande räls, endera för utbyte eller förflyttning. De var på undersidans lägsta punkt försedda med dräneringskranar som skulle användas för någon liters avtappning en stund efter varje återfyllning när partiklar och annat hunnit sjunka, främst för att dränera bort eventuellt vatten samt andra föroreningar. På tankens ovansida fanns ett litet gångjärnsförsatt mässingslock låst med en vingmutter. Detta lock öppnades varje morgon, under detta fanns ett kvadratisk hål, cirka 10x10 mm med en flottörförsedd nivåsticka som vid full tank stack upp kanske en halv meter ovanför tanken. Denna sticka gav en tydlig visuell indikation till tankbilsförarna vilka tankar som var mer eller mindre tomma och således behövde fyllas. Efter avslutad flygning för dagen trycktes stickan ned, locket fälldes över och förslöts medelst vingmuttern. Puggarna hade en liten enkel bensinmotor som drivkälla och saknade elstart. Dessa stod alltid utomhus varför de skulle täckas med ett kapell varje kväll. En kragg d.v.s. kraftaggregat (eller kan det ha varit en ”stagg?”) som användes för elförsörjningen av flygplanen under dess motorstart drevs däremot av Volkswagenmotorer i stationärutförande d.v.s. till skillnad från de motorer som monterades i bilar, var dessa försedda med varvtalsregulator samt magnetändring. Bilmotorerna med denna klassiska motorgeneration hade en effekt på 30 hk, ur den stationära varianten uttogs en blygsammare effekt, cirka 20 hk. Flygplanen hade batterier som kunde försörja instrumentering, landställsljus, lanternor m.m. men för motorstarten krävdes extern strömförsörjning. Jag var inblandad i batteribyte på Draken vid åtminstone ett tillfälle, jag vill minnas att de satt under en lucka och att det var ganska trångt och bökit. Min minnesbild är att avdelning 6 endast var bemannad med stamanställd personal, i huvudsak civil-militär. I den mån de möjligen hade några värnpliktiga var de inte många.

Varje tjänstgöringsdagsmorgon i hangaren på 2:a divisionen började på exakt samma sätt, uppställning utanför flygplanmästare Lundströms kontor, avrapportering av eventuella frånvarande och skälen till detta såsom t.ex. permission, tjänstledighet (som var permission under en eller flera hela dagar och som därför var mycket svårare att få på grund av att en matersättningspenning då betalades ut) sjukdom eller annan kommendering. Närvarande var också verkmästaren och åtminstone en del av de stamanställda flygteknikerna. Flygplanmästaren meddelade numren på de flygplansindivider som skulle flygas den aktuella dagen, därefter fördelades de värnpliktiga hjälpmekanikerna som skulle ”gå på linjen” på dessa

flygplan. Att ”gå på linjen” var den gängse benämningen på arbetet med att serva flygplanen ute på plattan vid flygning. Normal bemanning på varje flygplan var en flygtekniker som bar det övergripande ansvaret. Till sin hjälp, eller snarare två som utförde större delen av arbetet, hade han en 1:e och en 2:e hjälpmekaniker. Det meddelades också vilken service varje flygplan skulle genomgå, daglig service kunde vara A eller B-service beroende på gångtid. B-servicen innehöll alla åtgärder som ingick i A-service men var utökad med ytterligare kontroll- och åtgärds punkter. Serviceomfattningar som C, D, E o.s.v. ingick inte i daglig service, dessa var av en omfattning som i utfördes endera i hangar eller på avdelning 6 av stamanställda, ibland, men inte alltid med hjälp av någon eller några värnpliktiga. En checklista fanns naturligtvis att hålla sig till så att man verkligen kunde kvittera att alla serviceåtgärder genomförts. Dessa kvitterade checklistor lämnades in för arkivering hos flygplanmästare Lundström. De flesta åtgärderna på denna checklista utfördes av de värnpliktiga, en ganska hierarkisk ordning rådde här mellan 1:e och 2:e hjälpmekanikern vad beträffar vilka arbetsuppgifter som skulle utföras av respektive d.v.s. den värnpliktige av ”högre rang” slapp göra de tråkigaste och smutsigaste arbetsuppgifterna. Ett par exempel på detta är att putsning av huvglas, vilket förutom vid varje morgonklargöring även gjordes efter varje flygpass, med självklarhet utfördes av 2:e hjälpmekanikern, ändå självklarare var att denne även fick den föga lustiga uppgiften på sin lott att fylla på olja i kylturbinen om det råkade vara en B-service. Detta gjordes nog aldrig frivilligt av en 1:e hjälpmekaniker om han inte på grund av personalbrist ensam råkat få ett flygplan att klargöra, något som kunde hända t.ex. om någon annan inryckningsomgång var kommenderade till annan tjänstgöring.

För alla som någon gång tittat upp eller åtminstone delvis ställt sig upp i utrymmet för nosstället på Draken är det nog inte så svårt att inse att när man väl lyckats pressa sig upp raklång är utrymmet så gott som helt utfyllt, särskilt vintertid när man är lite tjockare klädd och rörelseförmågan särskilt för armarna är mer begränsad. Oljekontrollen av den i halshöjd sittande kylturbinen tillgick på så sätt att två små ”hattar” lite liknande dem som sitter på ventilerna på bildäck lossades, en sittande cirka 1 dm ovanför den andra. När man tryckte sig upp i nosställsutrymmet med armarna pressade i kors mot bröstet medförde man en genomskinlig plastflaska försedd med ett böjt pipettliknande munstycke fylld med en relativt tunn olja särskilt avsedd för detta ändamål. Genom att pressa ut oljan i flaskan in i en av öppningarna tills det rann över försäkrade man sig om att oljenivån var korrekt samtidigt som ett byte av en del av oljan erhöles som en bonuseffekt.. Eftersom man inte kunde flytta på sig rann då denna överskottsolja med förkärlek direkt in i uniformens halsöppning eller i bästa fall över bröstet. Därefter skulle förstås de i tunna kedjor hängande ”hattarna” skruvas tillbaka. Jag behöver väl inte ytterligare påpeka att denna servicepunkt var impopulär.

Man skulle även kontrollera att stallvarningen till flygföraren som bestod av en vibrator i styrspaken (position 38 på bilden nedan) fungerade. Denna vibration kunde åtminstone inte i lugn och ro på marken missas utan var mycket tydlig.



Styrspaken till J35D, denna liknar något S35E styrspak

Efter att den dagliga morgonservicen färdigställdes, var det dags att med gemensamma krafter skjuta upp hangardörrarna som nedtill rullade på stålräls och därefter för bogserbilsförarna att bogsera ut flygplanen till uppställningsplatserna intill rulltankarna, ett plan på varje sida om dessa, de delade alltså på såväl bränsle som hjälppaggregat. Jag vill minnas att det normala på 2:a divisionen var flygning med sex plan, alltså tre rader rulltankar, möjligen åtta plan och fyra rader tankar, här sviker minnet. Jag kan inte minnas att det var någon särskild uppställningsplats angiven för en specifik flygplansindivid, platserna var utrustade identiskt lika, utan de flygplan som skulle flygas ställdes helt enkelt upp i valfri ordning, möjligen var de sammanhållna två och två eftersom jag tror mig minnas att den stamanställda flygteknikern åtminstone ibland hade ansvar för två plan och befäl över fyra värnpliktiga hjälpmekaniker, här är jag dock osäker. Bogserbilsföraren assisterades av oss flygplansmekaniker för att få hjälp med att se att ingen vinge eller annan utstickande del slog i något annat flygplan i hangaren, de var ganska så tätt instuvade för att rymmas och mellan vissa vingpetsar kunde det ibland vara så trångt att det knappt gick att passera. Självklart krävde detta pusslande vid inställningen på kvällen ett ganska stort mått av skicklighet från bogserbilsförarens sida men också gott samarbete med oss mekaniker. Efter att flygplanet kommit på plats på plattan, de gul-svarta stoppklotsarna placerats vid vänster huvudställshjul för att säkerställa att inte flygplanet rullade, kopplade flygplansmekanikern loss dragstången från noshjulet varefter sprinten för saxlänken till styrningen omedelbart monterades. En glömd och ej upptäckt sprint medförde ett flygplan utan styrning vid uttaxning. Nästan lika viktigt var att koppla bort sprinten när inbogsering skulle ske på kvällen, glömd eller återmonterad sprint i denna situation medförde att styrmaskineriet bröts sönder när

vridningsvinkeln blev för stor. Jag tror emellertid att en konstruktionsfiness på dragstången medförde att detta endast kunde ske under mycket olyckliga omständigheter eftersom sprinten användes som ett verktyg för att kunna manövrera spaken för fastspänning av dragstången.

Uppställningsplatserna för flygplanen var som alla andra ytor för flygplansrörelser alltid i möjligaste mån väl snöröjda och avisade med urea, saltning som på allmänna vägar var ju otänkbart eftersom korrosionsskador på flygplanet skulle ha varit oundvikliga. Sandning var ju heller inget som tillämpades eftersom främmande lösa föremål på marken som sugas in är den vanligaste anledningen till skador på jetmotorer. Att denna avisning var viktig blev jag varse en morgon vid uppställning av ett flygplan, hård vind i samband med en glashal tunn ishinna gjorde att flygplanet när dragstången lossades, helt enkelt blåste sidledes med radomen och pitotröret rakt in i fälltankarna. Ingen person skadades men det dyrbara pitotröret kröktes svårt och fick bytas. Dessutom kunde ju inte flygplanet användas varför ett ersättningsplan så snabbt som möjligt fick klargöras med tillämplig morgonservice.

1973 var vad jag kan minnas ett år som de flesta vad beträffar väderleken. Det betydde att det vid olämpligt flygväder blev tillfälle till att för oss värnpliktiga i större utsträckning än annars att assistera vid de stamanställda teknikernas arbeten med flygplanen i hangaren, det kunde t.ex. röra sig om ett motorbyte. Vanligt var även att ett par av oss fick i uppdrag att byta slitna däck ur det förråd av byteshjul som alltid skulle finnas till hands för att snabbt kunna byta vid morgonklargöringen eller under dagen om en skada upptäcktes mellan flygpassen. Alla däck var av Good Years fabrikat, enligt den information vi fick var de oftast regummerade på däcksfabriken i Norrköping, sällan helt nya. Det innebar att förutom för att upprätthålla flygsäkerheten var det viktigt att de inte tilläts slitas för långt om ytterligare regummering skulle vara möjlig. Om däckets var för skadat måste detta ersättas med ett helt nytt till betydligt högre kostnad. Däcken till huvudlandningsställen var uppbyggda av ett mycket stort antal lager vilket innebar att normalt däckstryck var mycket högt, åtminstone jämfört med landsvägsfordon. Om jag minns rätt var normaltrycket 20 bar d.v.s. tio gånger normaltryck för en bil. Pumpning skedde ej från kompressor utan från 200-bars lufttuber försedda med reduceringsventil. Orsaken till detta var nog två, dels skulle det ha krävts speciella kompressorer för att kunna leverera de höga trycken, dels var dessa lufttuber fästa på hjulförsedda vagnar vilket gjorde att dessa även var väl anpassade för användning på t.ex. vägbaser. Däckbyten skedde på så sätt att fälgarna delades, de var sammanfogade med ett ganska stort antal skruvar, mellan fälghalvorna låg en stor brunrosafärgad O-ring som naturligtvis byttes vid varje demontering. Jag minns inte om den monterades torr eller om den fettades in lätt som brukligt är med O-ringar. Viktigt var att verkligen tillförsäkra sig om att däckets var tömt på luft innan skruvarna som höll ihop halvorna lossades. Huvudregeln var att ventilkägla skulle var helt avlägsnad. Ett misstag med detta medförde risk för dödsfall, något som också inträffade några år senare på F13 när en värnpliktig delade en fälg utan att först ha släppt ut luften. Däcksmönstret på såväl huvudstälshjul som noshjul var det för flygändamål

vanliga, d.v.s. endast långsgående spår. Sporrhjulen däremot var helt släta ”slicks” och var dessutom byggda med kraftigt rundade skuldror. De hade dessutom den egenheten att ej vara försedda med normala ventiler. Pumpning och utsläppande av luft i dessa skedde med hjälp av en slags nål, ganska så lik de som används för att pumpa fotbollar, handbollar m.fl. Nålen var i ena änden utfärd som en ordinarie ventil, man stack alltså in nålen i ett litet hål i däckssidan varefter man pumpade på konventionellt sätt. Sporrhjulen var också lite extra viktiga att hålla kontroll på lufttrycket i eftersom de ej var belastade utan hängde i fria luften när flygplanet stod på marken, man fick således ej någon visuell indikation på lågt tryck. Nämnas kan också att det var stor skillnad på däcksförbrukning vintertid och sommartid. Detta hade förutom temperaturen två olika orsaker, dels var benägenheten bland flygförarna större att använda bromsskärmen vintertid, dels reducerade naturligtvis den lägre friktionen på banan också möjligheten att bromsa lika kraftigt som sommartid. Att det ibland bromsades hårt var särskilt uppenbart vid kvällsflygningar, ofta kunde man i mörkret se bromsskivorna lysa svagt rödglödade efter en landning trots att de haft tid att kallna under någon minuts intaxning. Detta visade sig också genom att sprickor i bromsskivorna tydligt syntes vara värmerelaterade. Denna värmeutveckling visade sig vid ett tillfälle vara rent farlig då ett flygplan direkt efter ankomst efter landning till sin uppställningsplats visade sig ha brand i hydrauloljespill nära de heta bromsskivorna, denna släcktes emellertid omedelbart med hjälp av en av de handbrandsläckare som alltid fanns tillgängliga vid rulltankarna och inga skador uppstod på vare sig flygplan eller personal.

En annan underhållsåtgärd vid däcksbymten var att när fälgarna tvättats rena sprickkontrollerades dessa på vissa bestämda ställen medelst penetrerande vätska. Detta tillgick på konventionellt sätt, d.v.s. man sprayade på penetrationsvätskan, lät denna sitta på en stund så att den skulle hinna sugas in i eventuella sprickor. Därefter avtorkades denna vätska med en trasa eller trassel. Nästa steg var att spraya på en framkallningsvätska, om en spricka fanns framträdde denna som en tunn röd strimma vid kontakten med framkallningsvätskan. En likadan sprickkontroll gjordes för övrigt även på bromsskivor. Fälgarna till huvudstället var på insidan försedda med fastskruvade stålklackar för drivning och styrning av bromsskivorna. Dessa kunde slitas varför ett särskilt hakmått av typen ”gå- och stopp” drogs över alla dessa för att kontrollera att inte bredden blivit för liten. Hjullagren infettades med ett starkt rödfärgat fett av Mobils fabrikat och betecknat vara av särskilt anpassad kvalitet för flygplansändamål. Detta fett levererades i blåvita plasttuber.

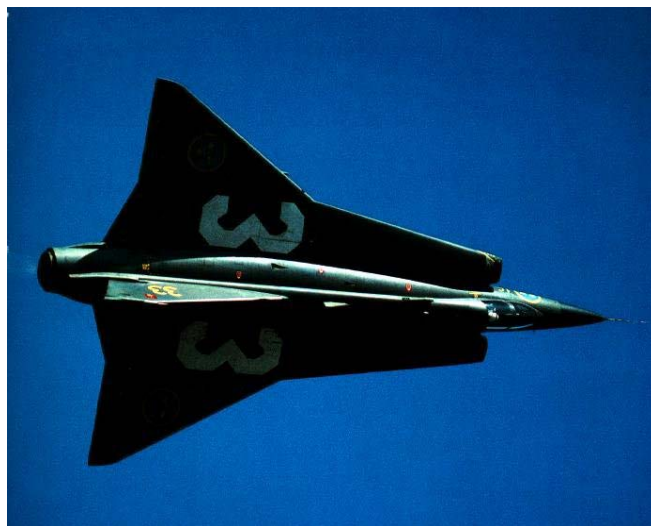
Vid hjulbyte på huvudstället var det en sak som var särskilt viktig att komma ihåg innan det gamla hjulet avlägsnades och det var att ansätta parkeringsbromsen. Kom man ihåg att ansätta parkeringsbromsen var däcksbymten en enkel och snabb åtgärd, glömde man detta föll dels bromsskivorna ur sina inbördes lägen samt centrumpositionen mot navet. Detta skapade betydligt mera extraarbete med att centrera och rikta in dessa för att få kunna få hjulet på plats. Drakens hjulbromsar bestod av skivbromsar med dubbla bromsskivor. Dessa bromsskivor var i periferin utförda med urtag som passade in i de tidigare nämnda stålklackarna i fälgarna. Det betydde att

skivorna låg lösa och styrdes endast upp av fälg och bromsklotsar, detta hördes tydligt som ett skrammel vid bogsering över någon ojämnheter i marken t.ex. rälsen i marken vid dörröppningen till hangaren. De var även utförda låsningsfria med hjälp av en så kallad Maxareter som hade ett gummiklätt drivhjul, cirka 1 dm i diameter, som med hjälp av fjäderspänning trycktes mot en för ändamålet särskilt utförd fas på insidan av fälgens periferi som dess rullbana. Om hjulet låstes kände Maxaretern av detta genom att rotationen av det gummiklädda indikatorhjulet upphörde och därmed reducerades hydraultrycket till bromsoken och landningshjulet kunde rotera igen. Att kontrollera Maxareterns fjädertryck mot fälgen tillhörde en av de dagliga servicepunkterna. Hela detta system var i huvudsak rent mekaniskt, detta att jämföra mot dagens ABS-system för låsningsfria bromsar på bilar som i huvudsak styrs elektroniskt. En annan daglig kontroll som berörde bromsarna var att med hjälp av ett enkelt djupmått som alla mekaniker hade på sin nyckelring, kontrollera bromsklotsarnas slitage. Detta gjordes genom att föra in denna cylindriska pinne genom hål på bromsokens baksida samt därefter kontrollera djupet mot de ritsar som fanns på pinnen. Vad man egentligen mätte var hur långt in bromskolvorna låg i oken. Om ett visst antal ritsar försvann in i oket var bromsklotsarna för slitna och skulle bytas. Denna lilla enkla pinne var något man höll väl reda på och verkligen inte ville tappa eftersom en ersättning av etthundra kronor då utkrävdes av den värnpliktige som ersättning. Detta motsvarade över fjorton dagsersättningar och var naturligtvis alldeles orimligt. Pinnens verkliga värde torde ha varit någon krona, speciellt med tanke på att den inte kunde hänföras till ”flygande materiel” där priser på reservdelar m.m. naturligtvis var betingade av höga kvalitetskrav och korta serier.

Ett annat mera marginellt arbete som inte alls var av teknisk art, men som var en förberedelse inför dagens arbete råkade man ut för några gånger under året vid de tillfällen man ingick i den alltid befintliga beredskapstroppen. Detta bestod i att man innan stamanställda och värnpliktiga kom till hangaren skulle cykla dit för att låsa upp och tända lyset. Detta var en uppgift som innehöll ett visst spännings- och orosmoment. Man började med att låsa upp och tända i kontors-, förråds och verkstadslokalerna. Från dessa ledde sedan en korridor med en dörr in till hangaren. Denna dörr var försedd med en fällbar plåtskylt som hanterades av hundförarna. Nattetid fanns alltid en hangarhund som vakt, bunden i en kedja som hängde ned från taket med en hundkorg under, mitt i hangaren där alla däckbyten försiggick. Enligt uppgift var kedjan försedd med en brytkoppling som hunden kunde dra isär om den gjorde en ”utryckning”, faktum var att man kunde observera en anordning på kedjan som styrkte denna uppgift. En mikrofon hängde även i hundens närhet för att hundskall skulle kunna höras hos hundförarna. Hundföraren skulle på kvällen när hunden kopplats till sin plats fälla skylten på dörren som varnade för hunden. På morgonen när hunden hämtats skulle han fälla upp skylten igen. Detta var ju något som kunde påverkas av den mänskliga faktorn, han kunde ha glömt skylten på kvällen, tidsmarginalen mellan att hunden skulle vara hämtad och angiven tid för att det skulle vara upplåst och tänt var liten. Om han glömt skylten på kvällen och av någon anledning skulle vara sen på morgonen betydde det förstås att hunden var kvar när man klev in och började gå i mörkret mellan de ofta trånga utrymmena mellan

flygplanen. Min normala rutin för att gardera sig mot ett sådant mardrömsscenario var detsamma som de flesta andras, man öppnade dörren, lyssnade, slog hårt mot plåtdörren, lyssnade igen för att konstatera om någon obehaglig reaktion kunde höras. På grund av alla flygplan kunde man inte se bort till hundkorgen. Först där-
 efter gick man in och gjorde sin runda för att tända de olika lysrörsramperna i taket. Hangarhundarna ingav respekt, bland annat på grund av att de alltid var försedda med munkorg när hundförarna på dagtid sågs motionera dem, oftast från cykel men även promenerande.

Inomhusarbeten som t.ex. de ovan beskrivna kunde vara ganska behagliga eftersom man slapp vara ute i dåligt väder men en syssla som man kunde bli tilldelad var inte särskilt populär, nämligen att med en hink fotogen och rejäl tillgång på trassel tvätta undersidan av flygplan. Man kan vid en snabb anblick tycka att Draken är ett till kroppsytan litet flygplan, vilket det ju också egentligen är, men när man ligger under och rengör på detta sätt upptäcker man snart att det är ganska så många kvadratmeter. Det var tillika helt fantastiskt hur även små mängder läckolja kunde tränga ut genom luckor och igenom andra skrovskarvar och därefter genom fartvinden, samt på vissa ställen i kombination med värme, breda ut sig över stora ytor och närmast fastna hårt som målarfärg. Tilläggas kan att denna rengöringsmetod tillämpades flera år innan debatten fördes om eventuella skadeverkningar på människor av flyg-
 fotogenen MC77.



Fotografi på fpl 35 visande motsvarande area som skulle tvättas

10 Flygplanstjänsten vid flygning

Dagens tjänst ute på plattan började en stund efter att flygplanen uppställts på plattan och om jag minns rätt startade man startaggregatets VW-motor en kort stund för att vara säker på att det fungerade. Ett exakt klockslag fanns inte utan vi lärde oss efterhand när det var aktuellt att ha uppmärksamhet på att start var nära förestående. Inga särskilt omfattande förberedelser krävdes utomhus vid dagens första start eftersom tankning skett innan planet ställdes in i hangaren efter föregående flygpass, större delen av den dagliga klargöringen var redan gjord genom morgonens service inne i hangaren. Vad som jag kan minnas var aktuellt var att återigen kontrollera att verkligen bränsletankarna var fulla och ansluta handsken på startaggregatets elkabel i nosställsrummet. De båda pitotrörens påträdde flaggförsedda skyddskapell av läder borttogs samt det korsformade, av plattjärn tillverkade skyddet för alfa-givarens prob avlägsnades. Naturligtvis avlägsnades också de båda skyddsluckorna i luftintagen. Om det inte regnade eller snöade hade man också huven i uppfällt läge så att så mycket som möjligt var förberett. Däremot lät man fälltankarnas, även de för tydlighets skull flaggförsedda, säkringssprintar tills vidare sitta kvar. Även en allmän visuell besiktning ingick, d.v.s. man gick ett varv runt flygplanet för att försöka se om något såg ut att vara fel, t.ex. att en inspektionslucka saknades eller liknande. Efter att flygförarna haft morgonens genomgång på divisionen kom de gående, inte i samlad tropp utan lite spritt, till respektive flygplan, alltid på håll uppvisande ett antal fingrar i luften som var signalen till flygmekanikern vilken stolshöjd han ville ha. Detta var snabbt inställt, man lyfte och vred om en liten spak ovanpå sitsen, lyfte upp eller sänkte den fritt glidande sitsen. På ryggstödet fanns en skala så det var bara att ställa sitsens bakkant i höjd med begärd siffra, därefter fälla ned spaken igen och sitsen var återigen låst. Man kontrollerade också att sedeln som flygföraren skulle läsa och kvittera var ifylld, den hade huvudsakligen information om bränslemängd och att t.ex. växellådsoljenivån var den rätta. Denna sedel lämnades efter att den värnpliktige låtit flygföraren signera denna och flygplanet taxat ut till flygteknikern. Jag tror den sparades under flygpasset tills planet återvänt, därefter torde den ha varit inaktuell. När flygföraren satt sig i flygplanet klättrade 1:e hjälpmekanikern upp på stegen för att låta honom som nämnts signera när han sett att allt stämde med t.ex. tankmätaren. Man hjälpte också honom att kränga axelremmarna över axlarna, remmarna över lår, spännremmarna som kopplades till öglor i kängorna samt kopplet i midjan sköttes av föraren själv. Att allt detta gick smidigt hängde till stor del på att hjälpmekanikern i förväg lagt alla dessa remmar tillräta och dragit ut justeringsmånen till maximal längd, vilket gjordes efter varje flygpass. Remmarna till kängorna hängde slaka, dessas funktion var att medelst ett par små krutmotorer sträckas vid en eventuell utskjutning för att dra in och fixera benen vid stolen så att skada på underbenen ej uppstod genom islag i frontsargen. Det sades att hakarna på dessa remmar som knäpptes fast på kängorna som ju blev kvar på dessa efter en utskjutning därefter vanligen sparades av flygföraren som ett minne av händelsen. Liknande remmar

fanns i motsvarande syfte även till armarna för personen i baksits i skolvarianten SK35C men det var ju emellertid inget som man på F11 normalt var berörd av. Efter att flygföraren fått den hjälp han skulle ha fick man lossa huvspärren som höll den i öppet, upprättstående läge samt att utifrån pressa ned huven så att låsningen från insidan skulle gå lättare. Man fick vara lite observant så att man ej fick fingrarna i kläm. Mellan huv och sarg låg en tätning i form av en platt slang som trycksattes efter motorstart. Denna behövde tryckas ihop lite för lättare huvlåsning.

Efter att flygföraren gjort sig helt startklar gav han tecknet för motorstart genom att rotera pekfingeret i luften, vid det laget var aggregatet för elströmmen redan igång och 1:e hjälpmekanikern repeterade tecknet för att visa att allt var klart från markpersonalens sida. Startmotorn gick igång med sitt ylande skrikande ljud, avgasröret till denna sitter på höger sida, ungefär mitt på flygplanet, där befann man sig aldrig under start som 1:e hjälpmekaniker för man hade fullt upp med att ge akt på flygföraren, men om man som 2:e hjälpmekaniker felaktigt en gång stått mitt för detta utlopp aktade man sig i fortsättningen. Det var inte bara ett högt ljud, själva avgaserna som blåste ut under högt tryck var ytterst otrevliga att inandas, det rev och sved rejält i halsen. Efter några sekunder startade jetmotorn typbenämnd RM6 och varvtalet steg till marktomgång, det propellerförsedda nödaggregatet för el och hydraulik, ”millan” fälldes in i flygplanskroppen när hydraultrycket stigit tillräckligt och även rodren återgick då till sina neutrallägen. I trycklöst tillstånd hängde dessa ned mot sina ändlägen. 2:e hjälpmekanikern avlägsnade kraftkabeln från flygplanet och såg till att den drogs åt sidan så att den ej kunde bli överkörd. Nästa uppgift och kontroll var att flygföraren provade alla roder, när detta gjordes stod 1:e hjälpmekanikern framför flygplanet och följde roderrörelserna med sina armar, därmed visste båda parter att allt såg ut att vara i sin ordning. Därefter visade flygföraren att han ville taxa ut genom att svänga armen framför ansiktet från sida till sida. Det innebar att han ville att stoppklotsarna vid hjulen skulle tas bort. I samband med att detta gjordes drogs även säkringssprintarna ur balkarna till fälltankarna. Dessa hölls upp och visades för föraren av 1:e hjälpmekanikern som hela tiden såg till att finnas på främre vänstra sidan av flygplanet för att ha ögonkontakt med flygföraren. Sista tecknet gavs av 1:e hjälpmekanikern genom att med en honnör samt därefter svänga armen sidledes framåt visade att det var klart att taxa ut. När flygplanet satt sig i rörelse och kommit några meter bort svängde man till höger, detta betydde att man plötsligt befann sig mitt bakom utloppsdelens, för att undvika den värsta blåsten från de varma avgaserna tog man skydd genom vända ryggen till och huka sig ned bakom rulltankarna.

Normalt följde man ”sitt” flygplan med blicken under uttaxningen till banänden för start samt observerade starten och att det kom upp i luften. Att man gjorde detta berodde inte på att man inte hade sett tillräckligt många starter förut utan på att det hände att flygplan vid några enstaka tillfällen avbröt och oväntat kom tillbaka till uppställningsplatsen på grund av att något problem uppstått. Då gällde det ju att vara på plats för att vinka in det och ta emot på ordinarie sätt. Här kunde man få en tydlig fysikalisk visualisering av lufttemperaturens inverkan på motorernas dragkraft.

Huvudbanan på F11 har en krökning på mitten, vid start sommartid från banändan närmast kanslihuset, vilket var den vanligaste startriktningen, försvann alltid Lansen ur sikte bakom puckeln innan man återigen såg det, då redan en bit uppe i luften, Draken däremot lyfte nästan alltid lagom innan det skulle förloras ur sikte. Vintertid när det var kallt och dragkraften som högst lyfte Lansen ungefär efter Drakens sommarstartsträcka, en förkortning med ett antal hundra meter. När flygplanet lämnat uppställningsplatsen var det, om det inte var dagens första flygning, då ju tankarna redan påfyllda efter föregående flygpass, plats och möjlighet för tankbils-personalen att komma och fylla upp rulltankarna. Detta gjordes alltid rutinmässigt och krävde ingen särskild beordring. För oss värnpliktiga hjälpmekaniker var nu det normala att 40 till 50 minuters rast i mekboden följde, d.v.s. ett normalt flygpass varade mellan som kortast cirka 30 minuter upp till nästan en timme, min minnesbild är dock att medeltiden var cirka 45 minuter, de riktigt korta eller långa passen var ovanliga.

Mekbodarna, dessa enkla uppehållslokaler, såväl till inredning som till storlek som fanns på alla divisionerna för de värnpliktiga var den givna samlingsplatsen mellan flygpassen. Inredningen bestod av väggfasta bänkar, några vanliga stolar och ett bord. Uppvärmningen skedde med några elektriska kamrörselement. Dessa var utmärkta för att torka eller värma upp blöta eller kalla handskar eller vantar under flygpassen. Här spelade man kort, diskuterade, umgicks eller bara kopplade av. Detta gällde för alla närvarande utom en mellan varje flygpass till flygplansvakt utsedd 2:e hjälpmekaniker som satt uppflugen på en stol ställd på en av bänkarna för att kunna se ut genom fönstret mot banan som var ganska litet och satt högt upp. Hans uppgift var att meddela när ett av 2:a divisionens plan landade samt dess nummer. Han skulle även meddela de värnpliktiga säk-matkillarna om flygföraren använde bromsskärm, denna släpptes ute på banan när hastigheten sjunkit och de skulle därefter åka ut och plocka in denna för ompackning samt återmontering av en ompackad skärm på flygplanet. Det kunde fällas en del svordomar ibland från dessa om flygföraren, sett strikt ur deras synpunkt, omotiverat släppte skärmen efter sista passet, särskilt på en fredag. När man fick meddelande att det flygplansnummer man själv hade hand om för dagen landat var det dags att ta på sig hörselskydden som när de inte användes oftast bars runt ena armen för att alltid ha till hands samt gå ut till uppställningsplatsen där flygplanet skulle vinkas in. Normala förfarandet var att 1:e hjälpmekanikern tog de flaggförsedda säkringarna till fälltankarna i handen, ställde sig lagom långt framför det tänkta stoppläget på den gula målade linjen som angav uppställningsläget i sida och när flygplanet närmade sig sträckte upp armen för att visa flygföraren var han skulle taxa in. När flygplanet stod mitt för rulltankarna svängdes armarna i kors ovanför huvudet ett par gånger som stopptecken. Samtidigt ställde 2:e hjälpmekanikern stoppklotsar för hjulen. Säkringarna för fälltankarna återmonterades. Föraren öppnade huven och 1:e hjälpmekanikern hängde upp stegen, klättrade upp, tog fram och gav flygföraren loggboken som förvarades i en ficka i huvens bakkant. I samma ögonblick som flygföraren stängde av motorn startade han ett stoppur för klockning av utrullningstiden. Det gällde då för den värnpliktige att genom luftintaget observera turbinskovlarnas rotation och i samma

ögonblick som de stannade knacka på skrovet med skruvmejselskaftet och ropa kupé varvid föraren stoppade uret. Första gången man skulle utföra detta var lite obehaglig eftersom man inte visste riktigt hur länge man skulle vänta för att suget skulle ha hunnit dämpats, för säkerhets skull tog man alltid av sig mössan innan man satte huvudet i närheten av luftintaget. Tiden fördes in i flygplanets loggbok, tanken var att en systematiskt förändrad utrullningstid, längre eller kortare indikerade att någon förändring hade skett i motorn, t.ex. slitage eller något som kärvade. Under tiden som detta arbete pågick hade 2:e hjälpmekanikern öppnat de avluftningsventiler som fanns på fälltankarna. Detta var röda T-handtag på varje tank som fälldes upp och vreds ett halvt varv. Eftersom de stod rakt upp i öppet läge indikerades både att de var öppna vid tankning liksom att de blivit stängda efter att den avslutats. Han hade också dragit ut bränslepåfyllningsslangen och kopplat denna till tankningsmunstycket i höger landställsrum. Locket till detta hängde i en kort kedja för att det ej skulle förkomma eller glömmas. Där fanns också en tablå med små lampor, närmast att beteckna som dioder, för varje tank. Tankningen tillgick så att efter att samtliga rulltankar dränerats och påfyllningsslangen anslutits startades ”puggen” av den ene av de två hjälpmekanikerna, den andre ställde sig vid tablån och bevakade den, en efter en slocknade lamporna och detta visades med hjälp av fingrarna under planet till ”puggskötaren”, när inget finger längre visades stängde han omedelbart av pumpen för att ej överfylla. Om flygplanet ”satt” sig ordentligt var det trångt att dra slangen under sporrhjulen eftersom den slangen hade ett antal små hjul under sig för att vara lätt att dra ut samt att Draken med fyra fälltankar verkade vara lite baktungt. Om planets huvudlandningsställ inte ”satt” sig ens efter tankning, var det vanligt att man gungade på det i bakkant för att få ett stabilt nedre läge utan att plötsligt riskera att få en snabb rörelse under klargöringen eller vid start. Även startmotorbränsle måste fyllas efter varje flygpass, detta var dock inga stora mängder, endast några liter som fylldes från ett litet fat med hjul för att kunna rullas och försedd med en enkel handpump. Vidare kontrollerades motor- och växellådsolja och påfylldes vid behov. Även syrgasmängden för andningsbruk under flygning kontrollerades med hjälp av en manometer och påfylldes från gasflaskor liggande på likadana hjulförsedda små vagnar som lufttuber för hjulpumpning förvarades på. Vid dagens slut kopplade bogserbilsförararna ihop alla dessa till ett långt ormliknande släp för nattförvaring i hangaren. I vänster landställsrum fanns en g-mätare med en visare som stannade kvar på den maximala belastningen planet varit utsatt för under flygpasset, detta värde fördes in i loggboken och mätaren nollställdes. Jag vill även minnas att det fanns två olika maxgränser som inte fick överskridas, om det varit en g-belastning över den undre gränsen upp till den högre medförde detta att ett antal extra kontroller skulle utföras på planet, hade den övre gränsen överskridits fick planet tas ur tjänst, demonteras ganska så långtgående och känsliga punkter skulle bl.a. sprickkontrolleras. Jag var aldrig med om att den övre gränsen passerades, däremot hände det ett par gånger att den undre överskridits med merarbete som följd. Det var en hel rad ytterligare punkter för hjälpmekanikerna att göra mellan passen, dessa här nämnda var några av de viktigaste. Under tiden som allt detta utfördes gjorde även kameramekanikerna sitt jobb med att plundra och ladda kamerorna samt tvätta linser och yttre skyddsglas. För att komma åt kamerorna

innanför radomen användes speciella, lite spetsade hårdgummistavar för att öppna excenterlåsen, därefter drogs radomen framåt på glidskenor. För att komma åt lodkamerorna i vingarna fick man använda en skruvnyckel utformad som en vev för att lossa de skruvar som höll skalluckorna på plats. Kameramekanikerna hade specialinredda Volkswagenbussar med förhöjda tak till sitt förfogande, dessa tjänade till såväl till mörkrum som till deras ”mekbodar”. De var mellan passen även ofta utnyttjade för att ta den bland värnpliktiga så vanligt förekommande korta tuppluren.



Kamerabestyrkning S35E, fotot taget på F11

Mellan två flygpass vidtogs normalt inga speciella skyddsåtgärder för flygplanet, under lunchen däremot sattes luckorna för luftintagen på plats, kapell på båda pitotrörerna samt stängde huven även om vädret var fint. Under lunchen gick dessutom en beväpnad värnpliktig ur beredskapstroppen vakt på varje divisions platta om flygplan stod uppställda utomhus, vilket de alltid gjorde vid flygbart väder.

En lite ovanligare service till flygföraren var att stuva in hans bagage om en flygning skulle genomföras med planerad övernattnings på annan flottilj eller bas. Detta hände inte så ofta så första gången jag blev ombedd att packa ned en väska visste jag inte var jag skulle göra av den. Det visade sig emellertid att Draken hade en liten lucka på vänster sida av ovansidan på vingen, den lossades med hjälp av skruvmejseln som man för övrigt som flygplansmekaniker alltid bar med sig i fickan som varande det absolut viktigaste verktyget. Under denna lucka fanns ett utrymme som var lagom stort för att inrymma en vanlig militärbag. Skruvmejseln vill jag minnas var av en lite speciell typ, spetsen var rundad med en radie till skillnad från en vanlig civil mejsel, förmodligen gav detta mindre slitage och skador på spåren i flygplanets skruvar som skulle lossas och dragas åt efter varje flygpass.

På F11 flögs Draken nästan uteslutande med den maximalt möjliga bränslemängden d.v.s. fyra yttre fälltankar vilka rymde lite drygt 500 liter styck. Draken i olika versioner hade ju annars möjlighet att variera detta ifrån ingen yttre tank, två yttre fälltankar samt en fälltank vilket bara förekom på SK35C. Jag tror att det minsta jag var med om vid någon enstaka flygning var två fälltankar. Det var också bara spaningsversionen som hade fyra fälltankar som den normala utrustningen. Benämningen fälltankar kommer av att dessa var möjliga att i en nödsituation fälla med hjälp av krutladdningar i upphängningsbalkarna. Detta med extratankar

medförde att man som mekaniker i början blev lite störd av bränslemängdsangivelsen vid fulltankat plan med fyra fälltankar, den angavs till 150% vilket många tyckte var lite ologiskt, fullt kunde väl bara vara 100% ansåg man, tänkte man efter lite ytterligare insågs att man kunde se det som att inre tankarna var fyllda till 100% samt att med fyra fälltankar hade man 50% ytterligare.



S35E från F11 försedd med fyra fälltankar

Ibland hände det, inte oväntat, med tanke på flottiljens lantliga läge samt lummiga område och omgivningar att större flockar fåglar samlades på eller invid banorna. Detta var naturligtvis en flygsäkerhetsrisk. Personal i flygledartornet höll uppsikt även på detta och försökte ibland när fåglarna blev för många att med varierande framgång skrämma bort dem med några skott från en signalpistol.

Varje tisdag under den mörka årstiden var det kvällsflygning. Efter att ha ätit kvällsmat var det någon eller några timmars vila. Jag tror att flygningen började igen klockan sju. Då skulle allt vara förberett så jag tror att uppställning för värnpliktiga och stamanställda var en timma tidigare, alltså klockan sex. En av förberedelserna var att förse två stycken ficklampor med röda koner, dessa, märkta som så mycken annan materiel med tre kronor, mörkgröna gastäta ficklampor med tillhörande nyckel, utförd med ett ovanligt triangulärt nyckelgrepp, att använda vid batteri- och glödlampsbyte som användes dagligen för flygplansbruk var tillverkade med en gänga framför glaset där dessa koner skruvades fast. Avsikten var att dessa skulle användas för motsvarande tidigare beskrivna tecken till föraren som på dagtid bara gjordes med händer och armar. Dessa lampor placerades på ett särskilt ställe vid rulltankarna så att man alltid visste var de befann sig. En annan åtgärd som var absolut nödvändig att utföra om man inte ville ådraga sig flygförarens berättigade ilska var att komma ihåg att ställa om instrumentbelysningen till mörkerläge med svagare ljusstyrka, d.v.s. hade man inte gjort detta möttes han som en stund tidigare suttit i ett mörkt rum för att få ögonen att ställa om sig till maximalt mörkerseende av ett bländande sken så snart strömmen slogs på. Därmed var förberedelsen spolerad för en stund framåt. Motsvarande ilska kunde man utsätta sig för om man inte var försiktig med den vanliga ficklampa man alltid hade för att lysa med.

Råkade man rikta den rakt i ögonen på flygföraren stod man inte högt i kurs av samma orsak som ovan.

Min första mörkerflygningskväll var jag fortfarande 2:e hjälpmekaniker och kunde förlita mig till stor del på den 1:e hjälpmekaniker som jag skulle bistå, vilket kändes ganska bra med tanke på att trots att jag hunnit få en del erfarenhet av arbetet på dagtid, var skillnaden när allt var mörkt avsevärd. Till en början fick man mest koncentrera sig på att inte vara ivägen och göra vad man blev tillsagd att göra, någon större plats för egna initiativ eller påhitt var det inte. Det var även svårare att hålla kontroll på allt och alla inklusive flygplanen som rörde sig omkring en, passa sig för mörka vingspetsar som kom glidande förrädiskt i brösthöjd trots att dess lanternor var tända. Även passningen av landande plan blev annorlunda, nu fick man gå ut och passa för mottagning redan när det första Drakenplanet landade eftersom man inte kunde se numret på så långt håll som ut till banan. Klargöringen till det andra passet samt efter flygningens slut var densamma som dagtid, bara mer krävande. Jag kan minnas när jag så småningom för första gången som 1:e hjälpmekaniker skulle ”hålla i” en kvällsflygning tillsammans med en relativt ny och orutinerad 2:e, det var spännande och kändes ansvarsfyllt. Allting förlöpte emellertid bra utan större misstag eller incidenter och så småningom blev även mörkerflygningarna rutin.

En vecka under min tjänstgöringstid var några J35:or baserade på F11, jag tror att det var fyra stycken. Dessa fick uppställningsplatser på plattan vid 5:e divisionen. Av någon anledning hade de inte sina egna tekniker och hjälpmekaniker med sig utan några av oss blev kommenderade att sköta marktjänsten för dem. Det var lite ovant i början för trots att mycket var likadant var det även många småsaker som skiljde mellan versionerna. T.ex. var tanktablån lite annorlunda, luckor för kontroll av oljor satt lite annorlunda o.s.v. Även förarna hade lite andra vanor, dock inte på ett sätt som påtagligt påverkade arbetsgången. Det tog också bara några dagar innan även arbetet med dessa kändes hemtamt. Flygplanen fick heller ingen hangarplats vilket medförde att några värnpliktiga ur beredskapstroppen fick förmånen att vakta dessa plan på kvällarna och nätterna.

Den fullständigt övervägande tjänstgöringstiden tillbringades på F11. Vid ett par tillfällen var vi emellertid ombaserade. Jag kan nämna att en vecka tillbringades på F5 i Ljungbyhed i Skåne. Resan genomfördes nästan befälsfritt, d.v.s. en av oss som nyligen blivit befördrad till korpral fick ansvaret för befälsföringen, med en mindre buss, en Opel Blitz vilka var vanliga inom försvaret vid denna tid. Resan hade planerats på så sätt att kompanichefen Cronfalk hade gjort upp med dåvarande artilleriregementet A6 i Jönköping att vi skulle komma och äta lunch och få tanka. När vi närmade oss Jönköping visade tankmätaren på tom och det kändes osäkert om vi skulle nå fram till A6 innan motorn stannade. Vi kunde dock lyckligen svänga upp och parkera vid vakten på A6, anmäla vilka vi var samt att vi fått löfte om mat och bränsle. Här blev det emellertid tvärstopp. Vakten på A6 sade sig inte ha någon kännedom alls om vår ankomst och till vår stora förvåning vägrade han dessutom att undersöka saken, inte inom A6, ej heller på vår uppmaning ringa F11 för informa-

tion. Så här i efterhand tycker jag att hans agerande var så anmärkningsvärt att det väl närmast måste ha varit tjänstefel.

Nåväl, det hela slutade med att vi fick ge oss iväg igen, nu verkligen ivrigt sökande närmsta mack. Efter en kort stund, precis när vi fick syn på en mack stannade bussen. De sista hundra metrarna fick vi gemensamt skjuta bussen fram till pumpen. Chauffören hade en form av rekvisitionsblanketter som kunde användas för civil tankning så därmed var den saken löst. Lunchen löstes på så sätt att en restaurang uppsöktes, lunch intogs och kronan fick stå för den extra utgiften när vi sedan lämnade in kvitto på våra utlägg.

Resan kunde därefter fortsätta och rätt så sent på kvällen var vi framme på F5. Vi var väntade och mottogs här på ett helt annat sätt. F5 var ju ursprungligen ett kavalleriregemente och en del av byggnaderna från den tiden fanns kvar. Detta medförde i vårt fall att vi fick vår inkvartering i ett till logement ombyggt gammalt stall. Det var inget fel på förläggningen som sådan, däremot möttes jag av en osmaklig syn när jag skulle ta min tilldelade säng i besittning, madrassen hade mer eller mindre varit indränkt i blod som nu hade torkat, den såg närmast ut att ha använts som underlag vid en grisslakt. Eftersom det var kvällstid lyckades jag inte få tag i någon som kunde ge mig en ny madrass eller erbjuda en annan liggplats. I detta ansåg jag mig inte kunna ligga varför första natten fick tillbringas på medhavda kläder och utrustning på golvet. Dagen efter löstes allt till det bästa, hur madrassen kunnat bli så förorenad fick jag aldrig veta, klart var i alla fall att det inte rörde sig om något vanligt näsblod eller liknande.

Arbetet på F5 skiljde sig inte nämnvärt från det vi var vana med från F11, även detta var ju en flottilj och inte en vägbas ”någonstans i Sverige”. Det var ju också ”våra plan och flygförare” som vi hade där så det mesta var välkänt. Något som vi trivdes och särskilt uppskattade på F5 jämfört med F11 var de fina, rymliga, fabrikstillverkade och väl ljudisolerade ”mekbodarna” byggda av plåt. På F11 hade vi i stort sett bara en simpel brädvägg som dämpade motorljuden.

Resan till Ljungbyhed med bussen hade förutom trasslet med det uteblivna bränslet på A6 varit långdragen, det var därför med avundsjuka som vi skickade iväg våra plan hemåt efter avslutad övning, väl medvetna att de skulle var hemma på någon halvtimme, vi hade många timmar på vägen framför oss.

Vid ett par andra tillfällen tränade vi mera fältmässigt, ett av dessa var en veckolång övning på Kjulabasen, här var det fråga om tältförläggning och klargöringar på uppställningsplatser vid väg. Ytterligare fältträning genomfördes på F11, bland annat över en helg, flygplanen baserades helt enkelt vid norra banändan mot Tista, tältförläggning byggdes och därifrån sköttes flygtjänsten. Det kändes lite fingerat att vara så nära att man enkelt hade kunnat promenera tillbaka till en varm och torr kasern, dessutom fick man ju gå vakt vid flygplanen som också hade kunnat förflyttas till ordinarie hangar på någon minut.

1973 var första tillfället som något flygplan 37 Viggen landade på F11. Anledningen till besöket är okänt för mig och det var heller inte långvarigt. De fick bränslepåfyllning och stannade kanske några timmar. De två flygplanen väckte emellertid nyfikenhet hos både stamanställda och värnpliktiga som i mån av möjlighet försökte ta sig en närmare titt på de ”främmande fåglarna”. Besöket var dock inte ett helt avslutat kapitel för oss när de lyfte i rote, söderut, brantare och mycket mer rykande än vad vi var vana att se våra plan stiga. Ganska många, såväl värnpliktiga som stamanställda, stod och tittade. Plötsligt såg vi att ett av dessa plan började ryka markant mycket mera än det andra. Det vände dock inte tillbaka och när någon information om ett haveri inte kom de närmaste timmarna så klarade man sig förmodligen till den tilltänkta destinationen. Däremot fick vi två dagar senare besök av personal från SAAB, vilka intervjuade oss om våra observationer. Det uppenbara felet på planet blev åtminstone för mig aldrig klarlagt, kanske visste SAAB inte själva i detta skede vad som förorsakat denna rökutveckling.

11 Haverier

Beträffande flygplanshaverier fick vi redan någon av de första dagarna efter vår inryckning en påminnelse om att sådana händer. Vid sidan om vägen mellan avdelning 6 och första divisionen fanns en inhägnad med en stor hög med ihopsamlade större och mindre fragment av vad som fram till ett par månader tidigare, den 21 november 1972, varit en av andra divisionens 35:or. Flygförare vid haveritillfället var sergeant Rolf Arildsson som räddade sig genom utskjutning och fortfarande var i flygtjänst på 2:a divisionen under 1973.

Under 1973 inträffade inga totalhaverier på F11 fram till en olycksalig eftermiddag den 4 december, alltså inte så många dagar före vår utryckning. Jag minns att det uppmärksammades av oss som hade utomhusarbete ”på linjen”, såväl värnpliktiga som stamanställda, att det uppstått en ovanlig större folksamling borta på tredje divisionens ”linje”. Efter en stund framkom det att man väntade på besked om ett av divisionens plan som oförklarligt varit borta alldeles för länge utan att man fått besked t.ex. om landning på alternativ flygplats. Oron steg naturligtvis för varje minut och övertygelsen stärktes mer och mer om att det måste vara fråga om ett haveri av något slag. Så småningom kom också besked om totalhaveri och att flygföraren omkommit.

Jag återger här ett tidningscitat: ”På fotouppdrag flög flygföraren över sin föräldragård medan hans far såg på. På andra varvet kom flygplanet in på 50 m höjd och inverterat läge. Flygplanet exploderade i luften och flygföraren omkom”. (GT) (Torstorp vid Rolfstorp, 10 km öster om Varberg) Det var tredje divisionen som drabbades av denna olycka. Jag minns hur vi från 2:a kompaniet stod och tittade tvärs över plattan när dragstången drogs tom in i hangaren och övrig utrustning som luftintagsluckor, pitotrörskapell m.m. togs in. Detta är något jag senare läste, i den

första informationen vi fick angavs att haveriet berott på att föraren kolliderat med en radiomast, något som ju visade sig vara fel.

Inom parentes kan jag, trots att det inte har med år 1973 att göra, nämna att såvitt jag känner till inträffade därefter ytterligare ett totalhaveri med en Draken från F11. Vilken division det tillhörde vet jag ej. Detta skall ha skett den 6 april 1977.

Något som heller inte har med 1973 att göra mer än på ett sätt, nämligen att det då fortfarande ofta omtalades, var den Lansen som havererade strax efter start på F11 den 25 april 1967. Kanske mest på grund av den ovanliga slumpen att flygplanet fotograferades precis efter att motorskadan uppstått.

Jag citerar: ”I samband med start från F11 lossnade motorns turbinhjul från rotor-axeln och skar ut genom flygkroppen samtidigt som det ödelade roderlinorna till stjärtpartiet varvid flygplanet blev manöverodugligt.” Flygplanet havererade i banans förlängning och höll sånär på att ramma en bonde på sin traktor. Det unika i sammanhanget är att en kadett med sin kamera lyckades ta en bild, just precis som turbinhjulet skär sig igenom flygkroppen, och som därefter kom att publiceras i massmedia som något av "Årets bild". Båda ombordvarande omkom. Fem sekunder efter det att bilden togs havererade flygplanet”.



12 Utryckning

K-pisten med tillbehör togs till hangaren för rentvättning i fotogen. Att även tillgång på tryckluft fanns gjorde denna sista, extra noggranna rengöring ytterligare lättare. Så ren som den var vid den slutliga inlämningen hade den nog aldrig varit, ingen ville riskera att få ta den tillbaka och genomföra en förnyad rengöring för att få den godkänd. Kornet skruvades i botten så att näste bevärning som kvitterade ut den inte skulle missa förmånen att få skottställa den riktigt från grunden, något som åtminstone vi grovt genomförde med kammarammunition på pistolskyttebanan strax söder om idrottsplatsen. Finare inställning med den till varje vapen tillhörande kornnyckeln gjordes på stora skjutbanan med 100, 200 och 300 metersvall. Den mesta av k-pistskjutningen försiggick från 100-metersvallen.



Fullt nedskruvat korn på kpist m/45B d.v.s. ” in- och uttryckningsläge”

Trots att vapnet är utrustad med ett fällbart sikte med tre höjder för dessa avstånd är det ju i grunden avsett och konstruerat för närstrid. Precision och anslagsenergi är inte imponerande på längre håll än hundra meter.

En händelse som var förutbestämd sedan länge var en flygtur med SK61, den så kallade muckarflygningen. Den genomfördes av några av divisionens flygförare. Jag minns att jag tyckte att han gav ett avslappnat intryck på ett sätt som om han körde moped istället för den normala racingmaskinen. Förmodligen var det nog också så han upplevde en sådan runda. Det var i alla fall den enda gång under min karriär i flygvapnet som jag kom upp i luften, jag minns också att jag var ytterst sugen på att istället ha fått ett flygpass i en Lansen eftersom de inte alltid flög med navigatör i baksits och platsen så att säga ändå relativt ofta var ledig. Jag tror att huvudanledningen för alla möjligheter till detta var den särskilda läkarundersökning som i så fall hade blivit obligatorisk för hela kompaniet.

Dagen för uttryckning var den av de flesta förfärdigade ”bassesnaran” tömd på det i klämman hoprullade måttbandet vilket angav antalet kvarvarande dagar och som dagligen fick sin tillsyn genom bortrivande av en centimeter. Ett mycket vanligt nöje som nästan blev till en vana, var att gå och snurra denna tingest i handen, särskilt så snart några ”bullar” fanns i närheten, ett beteende som upplevdes av de med längre tid kvar som tämligen retsamt. Så här såg min ut efter lång och trogen tjänst.



Muckardagen var persedelförrådet under matsalen bemannat och förberett på ett liknande sätt som vid inryckningen, d.v.s. alla inlämnade persedlar skulle placeras på därför avsett ställe och i rätt ordning. Förrådet var anordnat så att man gick en förutbestämd runda som inte gick att avvika ifrån, det påminner faktiskt om nutida snabbköp, man kommer in genom en dörr, sedan måste man passera alla hyllor innan man kommer till utgången. Allting prickades av och om något saknades och inte kunde bekräftas med en så kallad AFSE, ett papper som man fyllt i och fått attesterat av kompanichefen var man ersättningsskyldig enligt en tidigare taxa vi fått ta del av. En AFSE var inte endast avsedd att användas vid uttryckningar utan användes alltid när något förkommit. Den kunde bifallas eller avslås. Jag minns att några varit så förutseende att de ”stulit” en cykelkärra för att frakta den inte föraktliga mängd med persedlar som skulle återlämnas från kasernen till förrådet på uttryckningsdagens morgon. Cykelkärran lämnades åt sitt öde efteråt vid källarväggen som vetter mot femte divisionen och flygfältet, har ingen annan tagit den så står den väl fortfarande kvar där..... Kanske kom den till användning vid någon ytterligare uttryckning men sedan tjugutre år tillbaka har ju ingen haft behov av den för detta ändamål i alla fall.

Efter uttryckningen kunde man så småningom kvittera ut tvåhundrafemtio kronor som uttryckningsersättning. Denna skickades per post hem efter några dagar, avsikten var att man inte skulle göra av med pengarna under hemresan. Det drevs vid denna tid sedan ganska länge en paroll av olika intresseföreningar för värnpliktiga, ”tusen kronor till muck”. Den höjningen kom dock inte att genomföras förrän ganska långt efter min tid som värnpliktig och pågick också under så lång tid att när det väl genomfördes hade inflationen urholkat en hel del av tusenlappens köpkraft.

13 Divisionseblem / flottiljblem på F11

Som på alla andra flottiljer hade även de övriga divisionerna på F11 en bokstav och en färg, bokstaven bestämdes av flottiljens nummer, i detta fall gav 11 "K, annorlunda uttryckt helt enkelt, "Kalle". Färgen bestämdes även den på samma sätt som på andra förband. Naturligtvis hade de alla också sina egna emblem som bl.a. alltid fanns som dekaler på flygförarnas hjälmar, på F11 såg de ut som följande:

1: divisionen F11, Kalle Röd



2: divisionen F11, Kalle Blå



3: divisionen F11, Kalle Gul



5: divisionen F11, Kalle Svart



Flottiljemblemet, användes allmänt på flygplan, främst fpl 32



Södermanlandsgripen

