

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

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

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

Min flygsignalistutbildning skedde i B3 som hade ersatt Caproni.

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

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

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

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

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

Spanarna var vanligtvis officerare från armén eller marinen.

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