

SAAB 18.

Första flygningen i denna flygplantyp skedde för min del den 27 juli 1946. En ny och intressant upplevelse. Fänrik Wängström var förare på premiärturen som var en flygning till Västerås där modifieringsarbete skulle utföras. B 18 skulle nu konverteras till S 18 och bli förses med noskameror och inom kort med den första flygburna radarn som införskaffades till flygvapnet. Radar var någonting som för oss var helt okänt och som skulle visa sig var ett revolutionerande, speciellt för vår verksamhet på F 11. vår dominerande sysselsättning var havsövervakning, En PS 18-radar monterades upp Femöre huvud utanför Oxelösund och där fick jag för första gången se vilka möjligheter radarn gav, både för spaning och navigering. Det var en sensation när Gotland kunde iakttas på skärmen.

När tremannabesättningen i S 18 gradvis ersattes med två man fick jag verkligen konstatera vilken hjälp radarn erbjöd. Speciellt för navigering och inflygningar mot kusten och vid ingång för landning. Snart nog lärde man sig att minnas radarbilden för olika kustavsnitt och kunde lätt bedöma sin position.

Sommaren och hösten 1946 förflöt och tiden användes mest för inflygning på den för oss nya flygplantypen. I februari 1947

ombaserades divisionen för vinterövningar till Ope-fältet beläget strax utanför Östersund. Stark kyla rådde under vår vistelse där och ett beundransvärt arbete utfördes av våra mekaniker som kunde hålla verksamheten igång. Uppvärmningen av motorerna och upptining av oljan tog många timmars arbete innan besättningarna kunde gå ombord.

Vi frös också avsevärt, någon värme i kabinen fanns ej.

Planlagda flygningar utfördes rutinmässigt. Inga större incidenter inträffade. Jag kan kanske nämna en i alla fall, En besättning skulle utföra navigeringsflygning över moln och första brytpunkten låg nära norska gränsen. Spanaren, ur armén, hade gjort alla beräkningar före start, men tydligen gjort ett räknefel för det första benet rakt västerut. Plötsligt upptäckte han en öppen sjö genom en glugg i molntäcket. Mycket konstigt, alla andra vatten var istäckta. Och stor var den också! Slutligen förstod han! Atlanten!

Det var en snopen spanare som efter landning berättase för chefen var han hade varit. Konstigt nog hördes ingenting vidare från varken UD eller norrmännen om kränkningen.

Jag skulle många år senare få reaktioner från Finland på påstådda kränkningar. Den 10 mars återvände vi till F 11. Förare på "mitt" flygplan var Gösta Brink och som spanare tjänstgjorde löjtnant Mide som senare skulle bli omtalad som en modig och våghalsig befälhavare i Kongo under striderna där.

Tillbaka i Nyköping och F 11 fortsatte flygningarna med S 18 under våren och sommaren. Spanings och fotuppdrag avlöste varandra. Nu hade vi också fått nya mål att dokumentera. Med våra stora kameror monterade i nosen utgjordes våra mål allt oftare av hamnarna i Baltikum. Detta var före kalla kriget och vi märkte inga reaktioner från östsidan. Dock upphörde snart dessa flygningar. Skälen till detta vet jag ej, men kanske indikationer fanns att det var nog inte så hälsosamt att flyga så provocerande som vi trots allt gjorde.

Fotomål saknades inte på hemmaplan heller. F 11 fick uppdraget att fotografera mängder av krigsförråd som fanns runt om i hela landet. Någonstans uppifrån fick divisionen order att bara officerare skulle ingå i besättningarna för dessa uppdrag.

Upprörda underofficerare uppvaktade divchefen och vi bad om förklaring. Var vi säkerhetsrisker? Litade inte FV-ledningen på oss, eller vad var det frågan om! Förarna av alla kategorier framförde också att utan utbildad flygsignalist kunde inte uppgifterna lösas. Någon garanti om helklart väder fanns ju icke. Hur högt våra protester nådde vet jag inte. Resultatet

blev dock att normal besättning skulle gälla i fortsättningen .
Många och långa flygningar runt hela landet företogs den sommaren. Att det senare skulle visa sig att en centralt placerad officer sålde ut det mesta till främmande makt, kanske med illustrationer från oss, ja, det är en annan historia.

Den 28 maj 1947 tillbringade jag 5 tim och 50 min i S 18 nr 30 under ett fotouppdrag som nämnes ovan. Start F 4 till F 21 tillbaka till F 4 och hem till F 11. Det kändes skönt när kvällen kom! Under 1947 inträffade annars inga större sensationer vid divisionen. Allt lunkade på som vanligt. En händelse inträffade dock i november som bör nämnas. En beredskapsövning som skulle både rosas och risas. Ett fingerat totalhaveri vid nödlandning. Förberedelserna till övningen gjordes under stor sekretess och utgjordes av att en skrotad S 16 Caproni laddades med en ansenlig mängd trotyl och brännbar vätska. Den var placerad på skrottippen och var osynlig från plattan framför 2. och 3. div. Där skulle flottiljchefen ha uppställning och genomgång med flottiljens personal. Förberedelser försiggick också på flottiljverkstaden. Där förseddes en S 18 med två kimiröksaggregat, en för varje motor. Öppningsventilerna skulle skötas av flygsignalisten, som skulle det visa sig, var undertecknad. Det mest förvånande i hela upplägget var att alla förberedelser kunde hållas så hemliga att bara en mycket liten skara visste vad som skulle ske . Självt visste jag ingen ting förrän dagen före då jag tillsammans med löjtnant Wängström kallades till C F 11 och fick reda på planen. Den var följande: Vi skulle starta för en normal provflygning efter tillsyn av planet, stiga mot norr och på visst klockslag meddela att vi fått motorproblem. Under tiden skedde uppställning av flottiljens personal. Vid den skrotade Capronin hade vapenmästare Äggeskog fattat posto och var beredd att tända. Flottiljchefen tog emot flottiljen och då kom vi invinglande på absolut lägsta höjd med kolsvarta rökmoln från bägge motorerna! Vi försvann bakom skogsudden och sekunderna förpå hördes explosionen och tjock rök steg upp. Alla var övertygade att en katastrof hade inträffat, utom de få invigda, men vi försvann på grantoppshöjd och lade oss i väntläge i Kiladalen. Under tiden utbröt viss panik på flottiljen. Men vad som skulle iakttagas vid haveri följde i stort planerna. Vår rara växeltelefonist svimmade av en stund, men kunde snart koppla fram lokaltidningen som tydligen fått ett tips om haveriet Övningen beskrevs sedan från flygstaben som "synnerligen

lyckad men väl realistisk".

Under de följande åren som jag tjänstgjorde på F 11 utgjordes mina S 18 flygningar mest av olika övningar i spaning och navigering. Jag ansvarade för utbildning av flygsignalister under en sommar. Under denna period inträffade ett haveri varvid besättningen omkom. Orsaken visade sig vara att

stabilisatorn hade lossnat. Den var fästad vid flygplankroppen med två st bultar där glapp uppstod. Jag hade från min position ombord, bakåt - uppåt, ofta förvånat mej över att stabilisatorn kunde sitta fast. Men, det gjorde den ända till detta fatala glapp inträffade och haveriet var ett faktum.

Vid följande kontroller visade det sig att tendens fanns för att samma sak hade kunnat inträffa med andra flygplan. Lyckligtvis inträffade inga fler haverier med S 18.

Under 1947 hade flottiljen tillförts ett litet transportflygplan De Havilland Dove, Tp 46, som kom att bli min huvudsakliga arbetsplats under de närmaste åren. Ett litet fantastiskt vackert flygplan för åtta passagerare och två besättningsmän. I denna vackra skapelse skulle jag få njuta av många upplevelser och oförglömliga händelser. Jag återkommer om detta i avsnittet transportflygplan. Flygningarna med S 18 fortsatte och olika upplevelser följde under åren. Den 1. april 1948 satte Wäng-ström förmodligen höjdrekord med S 18. Vi uppnådde 8600 meter. Inte så illa. Tio år senare skulle jag som navigatör i en Tp 52 Canberra komma upp till 17000 m, men det är en annan historia.

Jag erinrar mej en flygning som kunde slutat mycket illa men som slutade lyckligt. Vi var baserade på F 9 Säve med en div S 18. Mörkerflygning, spaning mot mål i Uppland. Vid återkomsten till F 9 hade molnhöjden gått ner till minimum-värden. Vi ansatte inflygning på ytter- och innerfyr men första försöket misslyckades och vid motorpådraget som gjordes häftigt kvävdes motorerna momentant. Efter helt avdrag och långsamt pådrag fungerade allt bra igen. Känslan av att i kolsvart mörker, på mycket låg höjd och stannande motorer var inte så angenäm precis. Terrängen runt F 9 inbjuder inte heller till några mer avancerade nödländningsförsök!

Flygningarna med S 18 fortsatte och kulminerade för min del i juni 1952 då vi förgäves letade efter den försvunna D C 3-an över Östersjön. Under två dygn tillbringade jag 16 timmar i flygplanet, vi letade dock förgäves. Inte anade jag då att tre år senare skulle jag tjänstgöra på efterföljaren till det saknade planet och stanna där i femton år.