

Författare: Walter Jonsson

## **Minnen från 32-tiden.**

Min första närkontakt med Lansen fick jag i samband med en navoffkurs vid F6 i Karlsborg våren 1958. Kurschef var den kände båtkonstruktören Per Brohäll. Kursen var allmänt hållen men många deltagare var 32-piloter och navigatörer så mycket handlade om navigering med Lansen. Jag flög S-29 då och använde den som färdmedel mellan F11 och F6. En gång fick jag lift i B-3 med kn Carlsson (Calmerman) som pilot. Han skjutsade F11:s första inflygningsgrupp på 32 till Halmstad. Gruppen bestod av Einar Tibell, Ingemar Hansson, Arne Mattsson Didde Holmström m fl. Under min kurs fick jag åka baksits några pass med Brohäll. Jag kommer ihåg att han begagnade sig av hög landningshastighet. Under kursen konstruerade vi en navigeringslinjal för 32-an som snabbade upp navberäkningarna. Den användes sedan under hela 32-tiden.

I slutet av april var första inflygningsgruppen klar och kunde börja verka på F11. Jag fick nu sluta som 29-pilot på 2. iv och börja flyga 32 på 5. iv. Arne Mattsson blev min flyglärare och jag var inflygningsgruppens första elev.

Hittills hade F11 haft blanddivisioner men nu blev första och femte 32-divisioner och andra och tredje 29-divisioner. S18 hängde dock med ett år till. Av min flygdagbok kan jag konstatera att vi flög A32 fram till i oktober då S32 kom. Flygplanet var dock inte fullt utrustat. Högfotokameror och lodsikte saknades. S32 skulle haft en kamera med benämning SKA 18. I ett sent skede bestämde man sig för att satsa på SKA 23 som hade mörkerkapacitet med hjälp av fotobomber. Den fick vi dock vänta på i 4 år. Men låghöjdssystemet med SKA 16 och ytspaningsradarn PS-431/A satt på plats.

Verksamheten omfattade inledningsvis omskolning av piloter. Ett antal av signalisterna på S18 blev navigatörer. De täckte dock inte behovet antalsmässigt och på hösten 1958 kom första kullen flygnavigatörselever. Där ingick Olle Sparf, Bill Hagberg, Hasse Lindström, Helmer Larsson. Som varandes navoff fick jag ansvara för deras utbildning. Ven ett antal av våra kamrater från armen och marinen skolades om från spanare i S18 till navigatörer på S32 och kallades fortsättningsvis samverkansofficerare. Radarutbildningen genomfördes i Tp 83 Pembroke med installerad PS-43. Pilot på Pembroke var alltid Torsten Fried. Flygplanet kallades därför ofta för Friedmastern.

Jag fick också äran att flyga in ett antal prominenta personer på 32-an t ex Nils Personne, Arman, Sven Forsberg m fl. Flygtjänsten omfattade för övrigt mycket havsövervakning, lågnavigering samt skolmässig övning i avancerad flygning, instrumentflygning mm.

Den nya radarn med vinkelriktig presentation på PPI i ett snabbt flygplan öppnade nya taktiska möjligheter. Mätområdena var 20,40,80 och 160 km varav det korta området kunde expanderas över hela skalan och förstora eller

finupplösa långt bort liggande mål. Inledningsvis hade föraren också ett PPI i framsits men det togs bort av flygsäkerhetsskäl. Det var bättre att föraren koncentrerade sig på flygningen och lät navigatören svara för radarspaningen. Registreringen skedde med PPI-foto och plotting på genomskinlig plottingkarta som lades direkt på radarskåpet. För att kunna läsa radarbilden under dager satt navigatören under ett svart skycke som skärmade av ljuset utifrån. Varma vårdagar i isolerdräkt med 30-40 grader i kabinen och skycke över huvudet kunde vara nog så påfrestande.

Våra erfarenheter av en modern radar väckte också tankar på vad en angripare skulle kunna göra. Vi baserade oss bl a på F9 i Säve för att undersöka om man kunde anflyga mot Göteborgs hamn med hjälp av radarreflekterande sjömärken i leden. Jag tror vi kom fram till att risken för sådant uppträdande inte var så stor. Divisionschefens syster var primadonna på Stadsteatern så vi fick chansen att se vad som händer bakom kulisserna och även bekanta oss med Göteborgs nöjesliv i övrigt.

1959 på våren var det dags för SAAB att leverera den sista S32-an till F11. År flottiljchef bestämde sig för att utföra leveransflygningen. Jag fick äran att åka med honom i S18 till Linköping där han satte sig i Lansen och jag fick flyga hem S18. Jag minns att det gamla flygplanet väckte viss beundran bland teknikerna på SAAB. Vi avslutade med att flyga i rote över F11, jag med full gas och chefen på tomgång. Det var meningen att detta skulle bli den sista flygningen med S18 men dagen efter tog sig förvaltaren Brink en tur. Jag unnar honom den finalen.

Vi blev med tiden rätt mätta på all havsövervakning och behövde ha lite stimulans. Det fann vi i förbandsflygning. Jag beundrar divisionschefen Einar Tibell som gav oss fria händer att lägga in gruppflygning i programmet. Detta fanns nämligen inte i utbildningsanvisningarna för spaningsförband. Jag svarade som divisionsadjutant vanligtvis för dagens flygprogram och såg ofta till att jag fick flyga avancerad gruppflygning med de duktiga piloterna Tore Dahlberg, Hans-Åke Holm och Jan Norlund. Hans-Åke var bra på den lite aviga vänsterflanken och Tore trivdes bäst till höger. Janne var bra på allt, inte minst som fyra i box (rutformering).

Han var illa ute en gång när vi tränade över Näveksvarn. Han fick nämligen motorstopp på ungefär 3000 m höjd. Han bestämde sig för att nödlanda hemma vilket skulle gått bra i normala fall. Nu rädde hård nordlig vind så att han nådde inte fram till bana 34 utan hamnade minus. Mirakulöst nog kunde han kliva ur flygplanet oskadad sedan det stannat i terrängen ca 400 m från banändan utan att brand uppstått.

1959 firade 5. iv 10-årsjubileum. Tibell ordnade en trevlig fest på offmässen. Festen, som väckte viss avund hos vissa, finns även dokumenterad i jultidningen Fjärrsparven-59. 5. iv sattes upp på F11 då flygverksamheten upphörde vid F2 i Hägernäs 1949. F11 blev därmed landets största flottilj med fyra flygande divisioner. En silverpokal med devisen "Vilja Segra" påminde om arvet från F2.

en förvarades i ett vitrinskåp längst bak i ordersalen. Ett annat trevligt minne är den vårvecka 1960 som vi tillbringade i Åre. Uppgiften var vintersäkmatövning. Vi hyrde hela Fresks hotell. tt par kvällar organiserade vi dans vilket uppskattades av ortens damer. amma år fick vi också deltaga med en grupp S32 vid ett fyra dagars besöksutbyte med Danmark. i flög till Vaerlöse tillsammans med en attackgrupp ur F17. En DC-3 medförde erforderlig markpersonal. Vi gjorde studiebesök vid olika flygbaser, lade ner krans vid flyvermonumentet och deltog i mottagning på svenska ambassaden. Under besöket deltog vi i en festmåltid som ägde rum samtidigt som danska fotbollslandslaget spelade OS-final. ordet var dukat med guldservetter och guldbollar. Danmark fick stryk men det påverkade inte feststämningen nämnvärt. ista besöksmålet var Ålborgs flyvestation varifrån återflygningen utgick.

Som jag tidigare nämnt saknade vi lodsikte. En firma som hette Jungner fick i uppdrag att konstruera ett optiskt sådant. Jag fick i uppgift att provflyga en prototyp på SAAB. Siktet satt till höger i förarsitsen. För att se i siktet måste man böja sig fram och lossa på axelremmarna. Inte riktigt bra men jag kände pressen från konstruktören och vårt behov av sikte så jag godkände installationen. I siktet var lodpunkten och bildbegränsningslinjer inlagda. En strut skärmade av störande ljus.

F11:s divisioner saknade tills nu divisionsmärken. 5. iv blev först med sin katt. Hans Lindström svarade för motivet och Jan-Åke Berg för designen. Märket fastställdes att gälla våren 1961. Devisen "VILJA SEGRA" härstammar från den tidigare nämnda pokalen från F2.

Det var nu också dags för byte av divisionschef. Einar Tibell utnämndes till major och presschef för flygvapnet och Arne Mattsson blev ny divch. inar hyllades med en avskedsfest på uoffmässen.

F11:s 20-årsjubileum närmade sig och vi låg i hårdträning med vår uppvisningsgrupp. n dag när jag ensam tränade flygbanorna över fältet stod C F11 Nils Personne och tittade på. Efter passet sa han att han tyckte att jag skulle "klippa lite mera gräs". Skönt ansvarstagande från en flottiljchef! Vi hann visa upp oss några gånger över fältet med rollar och loopingar i grupp innan det blev stopp. Flygstaben godkände inte att vi deltog i jubileumsuppvisningen eftersom avancerad gruppflygning inte ingick i våra utbildningsanvisningar. ed tungt hjärta fick vi finna oss i att flyga ett program med två synkroniserade rotar vilket inte var helt helt problemfritt. Av rättviseskäl togs andra roten ur 1. iv med Kurt Ottosson och Magnus Greby som piloter. ag flög med Janne Norlund som tvåa. Vår uppvisning lär ha blivit lika uppskattad som den som gästade Acro Hunters presterade. Janne och jag gjorde också en roteuppvisning över F2 i Hägernäs i samband med ett jubileum där vi representerade deras flygarv. Detta var avslutningen på uppvisningsflygandet i avancerad form.

Ett otäckt missöde drabbades jag av vid ett besök på F17. Huven på Lansen stängdes och låstes med ett handtag i två moment. Låsmomentet kunde glömmas, speciellt om man taxade med öppen huv sommartid. Detta drabbade

mej vid starten från F17. Jag upptäckte misstaget strax före lättningen och försökte låsa men det gick inte. Jag tvingades fullfölja starten. Efter en stund började den stora huven pendla fram och tillbaka. Jag vågade inte fälla den på grund av risken att den skulle hamna i stjärtpartiet. Efter hand slogs glaset sönder och ramen stannade i infällt läge. Jag gick förstås direkt in för landning. Det var första gången jag åkt cabriolet i 350 km/tim. Efter landningen fick jag nästan en chock när jag såg hur sönderskuren baksitsen var. Tänk om det suttit en navigatör där! En tid därefter infördes krav på att anmäla "huven låst" i samband med begäran av starttillstånd. Två allvarliga tillbud ytterligare inträffade under mina 19 år med Lansen. Ett i samband med havsövervakning då jag kolliderade med en mås. Den slog upp ett 20 cm stort hål i framkanten på ena vingen vilket visar vilka enorma krafter det är fråga om. Det andra var allvarligare. Jag hade gjort en instrumentinflygning för landning i samband med en kontrollflygning efter tillsyn. Det var inte meningen att landa men vid pådrag två km minus banan med landningsklart flygplan pumpade motorn. Genom att tillfälligt fälla in landstället lyckades jag nå fram till banan och landa. Flygingenjören Jean Lindberg sa att han aldrig sett en så ful kompressor, men jag fick inte någon information om orsaken.

Hösten 1961 var det dags för Arne Mattsson att vässa pennan på Militärhögskolan och jag blev divch på 5. iv som 29-årig löjtnant. Som adjutant fick jag fänrik Torsten Gustavsson. i var alltså två unga officerare som fick ansvaret för en flygstyrka på 45 man inklusive navigatörer och samverkans-officerare. En tuff uppgift som vi dock klarade bra. En händelse som etsat sig fast i mitt minne var när två stiliga sergeanter kom och anmälde sig för tjänstgöring. Det var Tage Sandahl och Bertil Ströberg som just avslutat sin uoffuttbildning och nu gjorde en oklanderlig militär anmälan. Jag har aldrig trott på de spionanklagelser som Bertil senare drabbades av.

Flygtjänsten präglades fortfarande av att S32-an inte hade komplett utrustning så det blev mycket havsövervakning och lågnavigering. I februari 1962 gjorde vi en tuff vinterfjällvandring på skidor. Med start i Storlien gick vi via Rundhögen tvärs över fjällen till Storulvån där vi övernattade. Dagen efter kämpade vi oss upp till Gåsenstugan i klabbföre med is under skidorna. Där fick jag mitt livs godaste öl som Janne Norlund påstod sig vara skyldig mej sedan tidigare och som han tyngde sin packning med. Sånt värmer! I Gåsenstugan blev vi inblåsta av en snöstorm ett dygn. kulle de som varnat oss för att gå på fjället i februari få rätt? Dagen efter var det dock strålande väder och vi körde vidare mot Sylarnas fjällstation. Väl där bestämde vi oss för att åka vidare en etapp till Blåhammaren och ta in den tid som vi förlorat i Gåsenstugan. Efter den 5-milafärden var det vissa som hade synpunkter på mitt ledarskap men det rann av i den sköna bastun. Nästa dag hade vi en relativt enkel etapp åter till Storlien där vi tillbringade ett par sköna dagar innan hemresan.

Från och med maj -62 återtog Arne Mattsson befälet över 5. iv efter att ha genomgått MHS allmänna kurs och jag blev åter adjutant.

En ung FC-löjtnant vid namn Sten Axelsson hade experimenterat fram ett undanmanöverprogram som innehöll ett antal mycket avancerade manövrar. En kallades borrh och utgjorde en korkskruvsliknande dykning med hög g-belastning. Halvrollar med fullgas och g-stall var en annan variant. Vi tränade framför allt på det senare vilket innebar mycket stora påkänningar på flygplanen. Eftersom det inte var så tillämpligt på vår låghöjdstaktik och slet hårt på flygplanen reducerades övningarna successivt.

Nu började de långbrännviddiga SKA 23- kamerorna monteras i våra flygplan och hög- och avståndsfotografering kunde övas. Högfototaktiken var densamma som tillämpades med S29. Inflygning mot fotomålet på lägsta höjd med stridsfart och tänd EBK. Ca fyra km före målet upptagning med fyra G till 60 graders stigvinkel. I slutet av stigningen roll till ryggläge och söka ögonkontakt med målet. Så i planflykt i ryggläge. Rolla till rättvänt läge och fånga målet i lodsiktet och starta kamerorna. Fotohöjden blev ca 4000 m vilket skulle räcka för att komma utom räckhåll för ev närlv. Efter fotograferingen gjordes normalt halvroll till lägsta höjd för återflygning. Taktiken kallades också forcerad stigning. Kamerorna kompenserade för rörelseoskärpa om man ställde in aktuell höjd och fart vilket kunde göras i förarkabinen.

Avståndsfotograferingen utgick också från lägsta höjd med stridsfart. Efter att på samma sätt ha stigit till önskad höjd genomfördes fotograferingen under sväng där man med hjälp av lodsiktet lät kamerorna svepa över målet. Här uppstod nu ett problem med rörelseoskärpan. Det löstes genom att med en av de första stordatorerna (kallad BESK) beräkna inställningen av fart/höjd vid olika höjder, lutningsvinklar och fotoavstånd. Detta presenterades i ett diagram som vi hade i en handbok i A5-format och medfördes i flygoverallen. I handboken fanns också mycket annan info t. x. exponeringsnomogram, ljusvärdeskurvor, önskvärda negativskalor för fototolkning av olika mål, kameraprestanda, checklista ff-fnav, bränsleförbrukningstabeller mm.

SKA23-systemet var också avsett för mörkerfotografering. Exponeringen av kamerorna ulöstes av en fotocell som reagerade på ljuset från en fotobomb. Systemet användes inte inledningsvis på grund av sårbarheten från fientlig motverkan. Jag återkommer till detta senare.

Hösten 1962 var det dags för mej att gå MHS allmänna kurs som varade ett halvår med bara 14-dagars uppehåll i februari för flygtjänst. Vid återkomsten till F11 i maj blev jag placerad på S29-div. Troligen var avsikten att inrikta mej mot det kommande S35-systemet. Efter sommarsesemestern hade man tydligen tänkt om och jag fick flyga både S29 och S32. Första oktober blev jag divisionschef på första divisionen. Jag hade genomgått divisionschefskurs på våren så den här gången hade jag erforderlig formell kompetens. Nu låg 14 år av S32-flygande framför mej.

När 5. iv fastställde sitt divisionsmärke gick filmen "Musen som röt" på en av biograferna i Nyköping. Navigatören Pep Lepik ritade då ett märke till 1. iv med musen som motiv. Det var naturligtvis för att travestera på femtes katt. Märket

var inte särskilt representativt så vår flygchef mer eller mindre beordrade mej att skaffa ett nytt. Det kändes då naturligt att som motiv välja ett djur som slår katten, är rött (divisionsfärgen) och ser i mörker, nämligen räven. Pep Lepik designade märket, en stilistisk räv på ett sektor-PPI med en svart och en vit halva för att påvisa mörker- och dagerkapacitet. Devisen VIDERE NON VIDERI (se men inte synas) hämtade vi från en tidig utgåva av TAS (taktiska anvisningar för spaningsförband). Devisen var planerad för ett flottilmärke som aldrig kom till stånd.

Första divisionen var under min första tid övningsdiv. Det innebar rutinmässiga övningar med färdigutbildad personal. Vid en inspektion beordrade eskaderchefen att vi skulle påbörja utbildningen på mörkersystemet. Ett av de första försöken gjordes med basering F21 och Junkön som mål. I planfällde bomberna från tre till fyra tusen meter. Systemet fungerade men när vi granskade bilderna visade det sig att vi delvis fällt över ett sommarstugeområde. Lysbomb M/62 krävde en mycket stor säkerhetszon men vi hörde aldrig någon anmärkning från Junkömålet. Försättningsvis genomfördes fällningarna över Stora Röcknen i norra delen av Vättern.

För att i någon mån öka våra möjligheter att undgå fientlig motverkan införde vi nu en ny taktik. Från utgångsläge på lägsta höjd med stridsfart steg vi med 30 graders stigvinkel fem km före målet. Under stigningen fälldes bomberna med olika temperingstider. Sedan följde bunt med plus ett halvt G till planflykt på fotohöjden 4000 m. Första bomben briserade nu utanför kamerornas öppningsvinkel och utlöste en exponering via en fotocell. Följande bomber briserade sedan så att kamerorna exponerade med 60 % övertäckning på bilderna för att möjliggöra stereoläsning vid tolkningen. Taktiken medgav fällning av sex bomber vilket räckte för de flesta måltyper. Efter fotograferingen intogs åter lägsta höjd med sned halvroll. Jag minns att en av våra förare buntade med minus ett halvt G. Han flög säkert rote med sista bomben men kolliderade inte som tur var. Bomberna hade mycket hög ljusstyrka och teknikerna kunde från F11 konstatera om allt fungerade. Vid flera tillfällen larmades sjöräddningen från båtar ute på Östersjön, som uppfattade ljusblixtarna som nödraketer.

Den motverkansmiljö som vi skulle verka i hårdnade efterhand och krävde fortsatt taktikutveckling. Signalspaningstationer i vårt närområde kunde fastställa vår position och identitet så fort vi slog på vår radar. Det innebar att vi måste använda en taktik med korta radarsändningar. För planläggning och order skapades ett antal benämningar på radaranvändningen. Radarstråk innebar kontinuerlig sändning under viss tid. Radarserie ett antal korta sändningar utförda på samma kurs för att täcka ett område men röja sig så lite som möjligt. Radarstöt innebar att gå radartyst fram till ett område, sända ett kort moment och sedan återvända. Registreringen gjordes som tidigare nämnts med PPI-foto och plotting. Vi tränade havsövervakning i Östersjön normalt fram till midsjöss mellan Gotland och baltiska kusten. Ofta träffade vi på örlogsfartyg från

östsidan som vi då också fotograferade. Vi deltog också i incidentberedskapen med företag mot sjömål som pejlats av vår signalspaning. Vi lokaliserade och identifierade målen som ibland bestod av nya ryska fartyg under provkörning. Vid de uppdragen fick vi gå fram till 15 distansminuter från främmande kust. Östsidan genomförde ibland landstigningsövningar som vi följde på behörigt avstånd. Incidentföretagen upplevde vi som krigsliknande verksamhet. Redan 1964 blev huvuduppgiften för oss på första att vara skoldivision. I hade både förar- och navigatörsutbildning. Våren -64 visade vi modernt ledarskap genom att flyga till Ljungbyhed och träffa och informera våra blivande förarelever. Det var Urban Sörme, Göte Pudas och ett par till som jag glömt namnen på. Vi bjöd dom till och med på middag. Så hade inga elever blivit omhändertagna tidigare. Som kuriosa kan nämnas att jag blev Götes första divisionschef och han blev min sista flottiljchef. Verksamheten vid skoldivision blev kanske tidvis lite rutinbetonad men innehöll också ljuspunkter. Exempel på detta var säkmatövningarna i fjällen och lågnavigeringsveckorna med basering på olika norrlandsbaser. Att flyga lågflygning en klar senvinterdag i svenska fjällen är en skönhetsupplevelse som är svår att beskriva, den måste upplevas. Eleverna var saliga efter första turen. En sådan vecka slutade dock olyckligt. Vid hemflygningen hade jag en elev som rotetvåa. Vid moln genomgång till marksikt i norra Uppland tappade eleven kontakten med mej, hamnade i okontrollerat läge och störtade i trakten av Sala. Både föraren och navigatören omkom. Jag sökte länge efter nedslagsplatsen. Utan att lyckas med detta landade jag sedan på F1 i Västerås. En mycket tung dag. Jag kände god stöttning av min ställföreträdare Kurt Ottosson, som också var kurschef för aktuell elevgrupp. Det var sex elever i gruppen som bland andra bestod av Johan Julin och Bengt Samuelsson. SAS tog på den tiden många förare från flygvapnet. Vi gjorde vad vi kunde för att informera om för- och nackdelar med SAS och Flygvapnet. SAS-kaptenen Folke Ringborg, som gjorde sin militära flygjänst hos oss som reservare, hjälpte oss med detta på ett neutralt och sakligt sätt. Av de fem återstående i elevkullen fick vi dock bara behålla Bengt Samuelsson. Övriga gick till SAS där Johan Julin, som var duktigast, så småningom blev flygchef. Ytterligare ett tragiskt haveri drabbades min division av. I samband med start på bana 09 fick besättningen Erixson/Bergvall kompressorhaveri strax efter lättningen. Troligen sattes styrsystemet ur funktion och flygplanet störtade på åkern före Nyköpingsån. Besättningen var chanslös och omkom vid nedslaget. Jag råkade befinna mej på 5. iv platta och insåg utgången när jag såg den svarta rökpelaren komma upp över skogskanten. En fototolkelev, som var ute och övade foto med en amatörkamera, tog en bild på flygplanet när det passerade banändan. Bilden visade ett stort hål i sidan där delar av kompressorn slungats ut.

Fram till hösten 1966 hade F11 tillhört fjärde flygeskadern. Då infördes den så kallade högre regionala ledningen och eskaderområdena togs bort.

Spaningsdivisionerna underställdes militärbefälhavarna i milo S, Ö, NN och

ÖN. edningen i krig skulle utföras av spaningsavdelningar ingående i respektive milos flygstridsledarstab. Fredsmässigt tilldelades F11 attackeskadern E1. Där genomfördes årliga flygmöten med flygchefer och divisionschefer för att diskutera flygsäkerhet, utbildning, taktik mm. Det första mötet, som vi deltog i ägde rum på F15 i Söderhamn. Vi flög dit i Pembroken. På resan upp anmodade flygchefen Claes Jernov oss att dikta en snapsvisa att sjunga vid den middag som ingick i mötet. Mitt förslag vann och löd som följer:

Spejare från Skavsta höjen edra glas  
vi vet alltid hur vår fiende skall tas.

Men där nere uppå backen står attacken bara still  
om vi inte säger var dom ska slå till.

Melodi:

Attackfolket verkade inte hålla med precis men höll god min och gav igen i trashockyn senare under kvällen. Ett annat nytt inslag i vår tillvaro var de årliga eskadermötena i Göteborg, som var både intressanta och socialt givande.

Eskadertillhörigheten medförde också att samverkan med attacken fördjupades. Anfallsunderlag i form av anfallsbilder prioriterades högre liksom även resultatfotografering. Samordningen med luftförsvaret ägnades större uppmärksamhet. Spanings- och attackavdelningarna försåg strilorganisationen med våra flygvägar där en särskild attack- och spaningsövervakare (SAVAK) svarade för att inga vådabekämpningar inträffade.

Spaningens fredsdivisioner organiserade vardera två krigsdivisioner vilket innebar att vi satte 10 divisioner på krigsfot. Troligen ett rekord i procentuellt spaningsinnehåll i ett flygvapen. Varje division tilldelades ett ansvarsområde med presumtiva mål mot vilka företag planerades. Detta underlag presenterades i målpärmar och avsågs medge en snabb insats vid beredskpshöjning och underlätta ordergivningen före företagen. Kontroll av målpärmsplanerna blev ett vanligt moment vid inspektioner. Min krigsdivision hade Halmstad som ordinarie bas. Fredsflygtjänsten var nerlagd där och vi blev troligen därför extra väl omhändertagna när vi livade upp deras tillvaro med lite ”sound of freedom”. Vid en övning där nere drabbades jag av en förkylning som gjorde att jag tappade rösten. in ställföreträdare fänrik Ulf Sveding visade kämpatag och satt i ledningsposition i två dygn i sträck och räddade situationen. trongt!

De sista åren av min divisionschefstid förflöt utan att något särskilt minnesvärt inträffade. Vi hade funnit våra rutiner och utbildning och vidmakthållande av våra kunskaper förlöpte utan större problem. 1969 på hösten var det dags att lämna över befälet till Tore Eriksson. Jag blev ställföreträdande flygchef och flygsäkerhetsofficer. Flygtjänsten på S32 fick sedan alltmer karaktären av allmän flygträning vilket behövdes för att fungera i min nya krigsbefattning i spaningsavdelning. Jag fick fortsätta att flyga S32 fram till 1977. Då infördes en ny och mindre lyckad syn på ledningspersonalens behov av flygtjänst och jag tillhörde en av de drabbade. Men jag kunde i alla fall se tillbaka på 19 år i luften med vårt kanske mest lyckade spaningsflygplan.