

Min tid på F10

Nedtecknat av Ulf Sultan

Några av den här eminenta publikationens läsare har redan kommit i kontakt med mitt namn och har också läst min bok, **Flyget Mitt Liv**. För de som inte vet vem jag är följer en kort presentation. Född i Kil, Värmland 1934. Påbörjade min flygutbildning 1952 knappt arton år gammal. Fullföljde mitt kontrakt som fältflygare huvudsakligen på F10 som förare av J29an. Min civila karriär såg Transair, Iranair, Royal Jordanian och Emirates som arbetsgivare. Jag fick flyga DC3, Curtiss C46, DC6, DC7, Boeing 727 samt Airbus modellerna 310-300 och 300-600 innan det blev åldersstreckat, 60 år som satte punkt för vidare framfart i luften. Totalt hann jag med att logga 23100 timmar som aktiv pilot.

Den här artikeln kommer bara handla om min tid i Flygvapnet. Det har krävts ett sökande i de innersta gömmorna för att få fram detaljer om en tid som ligger femtio år tillbaka.

Efter att ha klarat av de svåra inträdesproven och läkarundersökningen under våren 1952 anlände jag tillsammans med ett åttiotal andra likasinnade grabbar till Kungliga Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Jag inkvarterades i Molnet, vi var två elever på varje rum. Vilken brokig skara som samlats med ett gemensamt mål, att få lära hur man hanterar något som rör sig i en annan dimension än den markbundna! Min flyglärare blev Furir Kjell Ahlberg. Jag förstår nu efteråt att det måste ha varit påfrestande för honom att försöka få mej att förstå de krafter som styr hur ett flygplan uppför sig i olika situationer. Hur Stenestads kyrka ser ut från luften vet jag nu men inte ens fyra gångers sväng runt kyrkan under min första orienteringsflygning registrerade utseendet den gången.

Rodrens primära och sekundära verkan var kanske inte så svåra att förstå men höjdhållning och kurshållning tog det ett tag innan man behärskade till lärarens godkännande. Efter de obligatoriska tio timmarna med läraren kom det stora ögonblicket då han klev av och jag fick förtroendet att själv göra några varv runt Havgårdsfältet. Inga ovationer från min lärare men tydligen bra nog att låta mej fortsätta min utbildning.

SK 25an var inte något motorstarkt fartvidunder men tillräckligt för att ge de elementära kunskaperna i avancerad flygning bland annat.

Under en övning i nödländningar havererar min flyglärare med en annan elev. Eleven omkommer och Kjell Ahlberg blir svårt skadad. För min del innebar detta att jag fick en ny flyglärare. En Löjtnant Eckerbom, som antagligen placerats på F5 mot sin vilja, fick nu ansvaret för min vidareutbildning. Trots hans insats klarade jag kursen och fick i slutet av april 1953 ta emot guldvingen av självaste flygvapenchefen Nordenskjöld.

Antalet elever som klarat av utbildningen var 34 och vi splittrades upp i grupper som tilldelades olika flottiljer där vi skulle vidareutbildas på J28 Vampire för att sedan placeras in i krigsorganisationen som stridspiloter på den moderna J29an.

2a divisionen på F15 blev nu min hemvist under sex månader.

Inflygningen på Vampen försenades med tre veckor på grund av att den bil som kördes av Bertil Blomé och med Gert Andersson och mig som passagerare var inblandad i en frontalkollision. Jag vaknade dagen efter olyckan på ett sjukhus i Avesta med alla ben intakta men med ett antal skrubb- och skärsår. Gert kom lindrigast undan, han hade suttit i baksätet. Gert var senare inblandad i två buklandningar med Vampen utan vare sig person- eller svåra materiel-skador.

Bertil Blomé var en av mina vänner som kommit till Ljungbyhed med ett civilflygcertifikat. Han lånade en Eurcoupe av flygklubben i Örebro några gånger och vi flög tillsammans under veckosluten. En gång i mycket dåligt väder, en varmfront låg mellan Söderhamn och Örebro. Vi tvingades att flyga på extremt låg höjd under moln, navigerande med hjälp av en bilkarta.

När de ansvariga på flottiljen fick vetskap om vårt äventyr utfärdade de ett förbud för oss att färdas på detta sätt utan chefernas godkännande.

Överstelöjtnant Stålhandske, en barsk herre som i kraft av sin rang och ett oberäkneligt humör spred "skräck" bland de underlydande, hade vid ett tillfälle fått i uppgift att kontrollera mina färdigheter

Han sparade inte på sina krafter att bli av med mej under roteflygning liknande stridsmässig avancerad flygning. Det lyckades inte. Efter flygningen fick jag anmäla mej för kritik och synpunkter från överstelöjtnanten. Han tittade på mej och sade bara "nä". Detta var något nytt för mej, jag blev mållös tills han sade "nä" igen. "Jag tycker att överstelöjtnanten flög bra" var det enda jag kunde säga. Han sken upp och brast ut i ett stort leende och sade bara "jag tycker detsamma om fältflygaren" sedan skiljdes vi åt.

Löjtnant Carlander var den förste pilot som jag kom att göra roll och looping med i rote. Det var utanför det ordinarie programmet, vi hade gjort ett fingerat anfall mot ett markmål på Agön och under återfärden till F15 tyckte han tydligen att det var läge att prova detta. Min totala flygtid på Vampen var då omkring tjugo timmar.

Sommaren i Hälsingland var en upplevelse. Underbara dagar i en fantastisk miljö. Landskapet som vi flög över var en njutning att skåda, veckosluten ute i skärgården med dans på bryggan i Skärså hade också sin tjusning.

Men, målet med anställningen som pilot i flygvapnet var inte bara att leva så här. Anställningen syftade till att utbilda mej till en pilot som tillsammans med andra piloter i "vapnet" kunde göra livet tryggare för invånarna i vårt avlångs land.

J29 "Tunnan" blev min nästa arbetsplats. F10, Ängelholm nästa uppehållsort. 3e divisionen under ledning av Kapten Lars von Celsing och Kapten Stig Sjöholm fick ta hand om tolv elever för att göra dessa dugliga brickor i försvaret av vårt fosterland.

Inflygningen av det helt nya jaktflygplanet tog tid på grund av dåligt väder i Skåne, hösten 1953. Stora begränsningar på både vindhastighet, vindriktning i förhållande till banans riktning samt molnhöjden satte stopp för vår möjlighet att få känna på detta plan i luften. Ett antal haverier och incidenter hade fått de ansvariga att införa dessa restriktioner. Den 13 oktober fick jag äntligen låta farten öka utan att behöva bromsa in och J29an lättade. Efter en vinglig utflygning och ett par fingerade landningsvarv på 4000 meters höjd kom jag in för min första landning med detta hypermoderna plan. Det gick helt utan missöden. Värre var det dagen efter då jag halkade i bastun och slog huvudet i golvet så att jag såg dubbelt. Blev inlagd på flottiljens sjukstuga för observation. Efter sex dagar släpptes jag ut i friska luften igen.

Inte förrän den 28 oktober fick jag tillfälle att lyfta med 29an igen. Denna dag flög jag tre pass och det var skönt. På grund av det dåliga vädret flyger jag inte förrän fredagen den 13 november nästa gång. En anteckning i min dagbok antyder att en av inflygningarna den dagen inte var speciellt bra. "Orolig plane", kulan ute i hörnen". Det var mycket viktigt att flyga rent under inflygningen! Några dagar senare havererar Hans Blad under inflygning. Hans plan får markkontakt och bryts söder. Tursamt nog slits stolen med Hans loss från vraket. Stolen slungas drygt 100 meter och hamnar i toppen av en halmstack. Där räddas Hans av räddningspersonal från flottiljen och efter en lång konvalescens kan han så småningom återvända till flygtjänst. En bragd i sig! Jag låg under inflygning efter Hans den ödesdigra dagen och blev vittne till det hela. Denna olycka ledde sedan till att man minskade tillåtet klaffläge för landning från 40 grader till 30 grader och alla de problem som vi upplevt i samband med landning försvann. Tråkigt för Hans och de piloter som tidigare omkommit på grund av detta tillkortakommande.

Det blev sporadiska flygningar under resten av året och början av nästa.

I slutet av april omkommer Fänrik Blennow i en flygolycka och den 17 juni krockar två J29or över Knäred. Olle Hansson klarar sig som genom ett under men min bästa vän Gert Andersson omkommer. När vi fick veta om att en olycka skett flög Löjtnant Björn Amelin och jag ut med en Safir för att eventuellt finna någon/några överlevande. Tyvärr. Gert och jag var som bröder och det var mycket svårt att möta hans familj under begravningen.

Begravningar är inte något man ser fram emot men tyvärr något man fick delta i med regelbundenhet under tiden i flygvapnet. Det var alltid många flygplan i luften, övningarna realistiska, ofta med mycken närkontakt och därför var det kanske inte så konstigt att olyckor inträffade. I december förlorade vi ytterligare en pilot, Kadett Allan Ljungberg. Han fick motorstopp under flygning. På grund av ringa erfarenhet fick han inte försöka sig på en nödlandning utan beordrades hoppa. Han lyckades inte komma fri från stolen genom att den sprint som höll säkerhetsbältet inte kunde lossas och fallskärmen inte kunde utvecklas.

I mitten av februari -55 blir Fänrik Kurt Ivarsson den pilot som lyckats göra den kortaste landningen med en J29. Visserligen sker landningen inverterat men i alla fall i början på banan. Kurt har änglavakt, en mekaniker hjälper till att rensa munhålan från jord och snö så att Kurt kan andas och som tack för detta får nästan fingrarna avbitna. Vi befann oss på vinterövning i Sälenfjällen vid detta tillfälle. En vecka senare hälsar vi på Kurt på lasarettet i Ängelholm och får då veta att vi är de första han kunnat känna igen efter olyckan.

Sista dagarna i augusti och första i september är svåra för oss på F10. Fänrik Wallin omkommer i en krock med en annan 29a under överflygning på flygfältet. Drygt en vecka senare krockar två plan igen och Löjtnant Cewers och Fältflygare Karl-Erik Forssman omkommer. Trots alla dessa tragiska händelser går livet vidare. Det är som om liknande händelser inte kan drabba oss andra som är kvar och vidareutbildar oss. Händer det så händer det! Vem kommer det att drabba näst?

Kjell Karlsson och jag gör en gemensam resa till Stockholm för att testa till trafikledarutbildning men kommer inte så långt. En hagelskur sätter stopp för våra planer. Kjell kör, bilen sladdar av vägen, rullar utför en slänt och totalkvaddas. Jag slår min vänstra armbåge ur led och tvingas till ett par månaders uppehåll i tjänsten.

Lars-Erik "Jocke" Johansson (sedermera Jetzen), Bertil Blomé och Olof Weman lämnar oss och börjar på försvarets läroverk. "Jocke" gör karriär som officer och provflygare med mycket goda vitsord. Blomé drabbas av diabetes och tvingas lämna vapnet. Olof Weman omkommer i en "singelolycka". Vad som hände vet jag inte bara att planet med Olof i kolliderade med marken.(Förmodad låst kurshorisont)

Övningarna fortsätter med samma intensitet som tidigare. Den grupp piloter jag tillhör har decimerats men nya kommer till. Dessa måste utbildas och här får vi "äldre" hjälpa till. Vi samövar hela tiden med andra förband. Detta innebär ombaseringar till andra flottiljer och även tillfälliga stationeringar på krigsflygfält. Under en stor flygvapenövning är vi baserade på Hagshult. Jag har fått förtroendet att leda en grupp där som andreman ingick en kapten från F3 och förutom en fältflygare från F10 också en stridsdomare (major) från F13. Ett av våra uppdrag var att anfälla Såtenäs med raketer. Efter uppdraget, under återvägen till Hagshult, upptäcker jag ett antal 29or som är i strid med varandra. Min grupp flyger igenom svärmen av stridande och skjuter ner två av kombattanerna.(Var det fiender?)

En annan gång kommer jag för första gången i kontakt med begreppet "fartblind". Ombaserade från F10 till Hagshult för en endagsövning. Lågflygning anbefalld, med högsta tillåtna höjd av tjuugo meter. Att flyga över marken på den höjden med närmare 900 kilometers hastighet under knappa tjuugo minuter är häftigt, kräver mycken koncentration. Vid landningen på Hagshult ökades höjden till fyrahundra meter och farten minskades till 400 kilometer/timmen. Redan då kändes det som om något inte var rätt. Var det fel på hastighetsmätaren? När fartmätaren närmade sig 250 kilometer/timmen vågade jag inte fortsätta landningen. Jag var helt övertygad om att det var fel på instrumentet. Drog på gas och gjorde ett nytt landningsvarv. Nu hade de visuella intrycken fått rätta proportioner. Landade utan vidare problem men hade fått mej en tankeställare.

Under ombyggnad av huvudbanan på F10 är vi utlokaliserade till Everöds flygplats. Vi sysslar då mycket med skjutning mot vingmål. En J29A från F12 var specialutrustad för att bog-

sera vingmålet. Förarna på 3 div turades om att flyga detta plan med målet. Starten måste utföras på ett speciellt sätt, det gällde att få 29an i en brant stigning så snabbt som möjligt efter lättningen för att på så sätt få vingmålet att lätta och inte hamna i skogen nära den bortre banändan. En av de mindre erfarna piloterna, Roy Fröjd, stod i tur att bogsära ett vingmål. Han uppmanade oss att titta noga eftersom han **visste** hur den perfekta starten skulle utföras. Följdaktligen stod vi alla och bevittnade hans start. Lättningen skedde med minimifart, stället fälldes in men farten ökade inte. Han flög med stjärtkonen endast några decimeter över banan och hade om inte planet vikt sig flugit in i skogen. Som sagt, turligt nog vek sig planet över höger vinge och hjulade över det gräsbevuxna fältet. Fälltankarna lossnade och flygfotogen spreds ut längs den väg där planet for fram. Slutligen stoppade framfarten och planet kom att ligga rättvänt på buken. Huven öppnades snabbt och innan räddningsfordonet var framme hade Roy hoppat ut och springande avlägsnat sig från det potentiellt farliga vraket. När planets framfart stoppat utlöstes den krutladdning som var ägnad åt att lossa bogservajern och en brand bröt ut längs den väg planet tagit.

Roy var oskadd, flygplanet skrotades senare och vi som uppmanats bevittna starten hade fått en demonstration i hur man inte gör en vingmålsstart.

En sjundedel av mitt liv i luften kom jag att tillbringa i Flygvapnet. Trots alla tråkiga händelser som drabbade ”vapnet” under den tid som jag var aktiv kan jag se tillbaka på den tiden med glädje. Konsten att behärska en tingest tyngre än luft i många olika situationer grundlades genom Flygvapnet och för detta känner jag en stor tacksamhet. En del andra upplevelser i ”vapnet” samt under min fortsatta karriär som pilot finns samlade i den bok som jag gav ut 2004.

Med flygarhälsningar Ulf.

Kurskamrater på F15 andra divisionen:

Rune Söderberg.
Gert Andersson.
Ragnar Skanåker.
Lars-Erik Englund.
Lars-Erik Johansson.
Kjell Karlsson.
Karl-Olov Weman.
Karl-Erik Forssman.
Bertil Blome'.
Rickard Strömberg.

Kurskamrater på F10 tredje divisionen:

Lars-Erik Johansson.
Ragnar Skanåker.
Karl-Olov Weman.
Tage Sundman.
Arne Holmqvist.
Kjell Karlsson.
Karl-Erik Forssman.
Bertil Blomé.
Hans Bladh.
Börje Rosencrantz.
Bo Lunnemark.