

## Med J 8 i Rinkaby

### Minnen från krigsvintern 1941-42

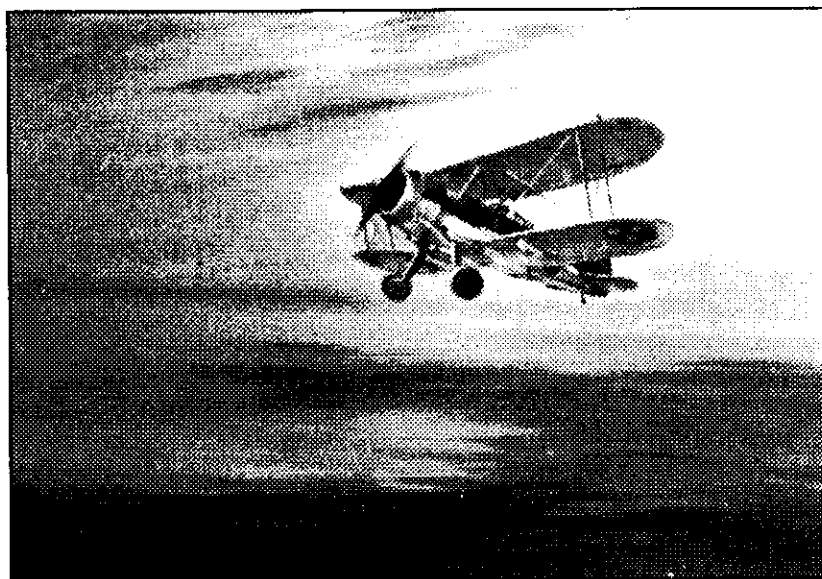
Vintern 1941-42 gick till historien som extra kylig. Långa perioder med 20-25 minusgrader och som vanligt över denna sandiga landsända, ofta med starka vindar. Detta hade givetvis sin inverkan på tjänsten vid 3:e div, F 10 med gamla J 8:or och med kaptenen Norlin (Kidde) som divchef. Minnet talar mest om icke flygdagar med mycket snöstorm. När stormarna lagt sig täcktes trakten av en 50/50-blandning av fyksnö och sand. Ett ytterst konditionskrävande underlag för beordrad skidåkning. Värst drabbade av kylan var mekarna som med iskalla verktyg och stelfrusna fingrar skulle hålla liv i de gamla "jaktplanen". Före flygning skulle motorerna värmas med ett kraftigt fotogenkök under ett motorkapell, varefter varm olja skulle fyllas på. Kanske blev det lite spillvärme över till fingrarna vid dess operationer, annars blev det åtminstone möjlighet till kroppsvärme när motorerna sedan skulle vevas igång. Rådande väderförhållande gjorde att nästan all fritid (och en del tjänstetid), tillbringades i förläggningen. Det fanns förresten med rådande trafikrestriktioner knappast någon möjlighet att lämna området annat än till fots. Inredningen i barackerna beskrev Kjell Brymell utförligt och målande i sin artikel; F 10 Aktuellt 1/94. Men i motsats till vad han påstod, dvs att man hellre frös än eldade, så fyrade vi på för fullt. Kaminen fick snabbt upp tillräcklig temp för

poker och annan till samvaron hörande verksamhet. Faktiskt riktigt trivsamt i värmen från levande eld när stormen ven runt knutarna.

Dock gav sig ibland vissa naturbehov tillkänna.

Bekvämlighetsinrättningen bestod av en träkur ute på fritt fält vid sidan om barackområdet och helt oskyddad mot vindarna. Den del av kuren som var avsedd för tyngre ärenden var av typ 2-sitsig side by side. Med tanke på klimatet uppsköts besöken dit i det längsta varför det kunde hända att någon, även med bra kort på hand, i desperation fick slänga sig ut i snöryan, försöka hitta kuren i mörkret och efter en snabbvisit återvända till värmen. Ibland fanns det papper på inrättningen, men bara i någorlunda lugnt väder. Den tidens (mil)-toapapper liknade i kvalitet tunt smörgåspapper. De höll ungefär halvt A5-format och var bundade med en metalltråd genom

ena hörnet. När de första bladen var avrivna lossnade som regel resten och blev då ett lätt byte för vindarna. Med tur och skicklighet kunde man ibland rädda något ex. Andra halvan av nämnda träkur var inrättad för lättare ärenden. Där fanns ingen dörr, bara hål för en sådan. Inredningen utgjordes av ett cementerat golv med en ränna för avrinning. Men i 25-graders kyla rinner inte ens en från början 37-gradig vätska särskilt långt och efter hand bildades en grågul isstod som växte allt närmare dörrhålet. Det innebar risk att glatta på näsan och det blev efter hand meningslöst att uppsöka stället. Men trakten var ju glest befolkad så pinsamheter behövde aldrig uppstå. Möjligheterna till förlustelse utanför förläggningen var som framgått begränsade. Förläggningen låg intill en gammal bondby som hette





några hundra meter utåt vid-  
derna åt annat håll låg en rad  
småhus varav ett hade skylten  
Café. Det betjänades oftast av  
ett par tjejer och där kunde  
man köpa kupongfria "wiener-  
bröd", bakade på potatismjöl!  
Men det flögs också. J 8:orna  
hade förstås skidor, som till  
utseendet påminde om ned-  
trampade morgontofflor, vål-  
lade vid ett par tillfällen dra-  
matik. Flygplan kom hem med  
ena skidan hängande vertikalt.  
Det såg farligt ut och spän-  
ningen hos åskådarna var stor.  
Föraren kunde däremot från  
sin position inte se skidorna  
och var därför ovetande om  
felet. Han gjorde en helt nor-  
mal landning och i sättningen  
återgick skidan till normalläge  
och ingenting hände. Orsaken  
till felet var att man vid mont-  
eringen hade spänt en mutter  
för hårt på ett ställe där det  
skulle leda sig. Det gjorde det  
inte, varför leddonet gick av.

En udda övning jag minns gick  
ut på att köra flygplanen till  
"skyddad" uppställning på icke  
rekognoscerade uppställnings-  
platser. Fältet hade ingen  
markerad gräns söderut, utan  
övergick successivt via tall-  
plantor och ungtallar till grövre  
tallskog. Det gällde då att med  
mekaniker vid vingen ge sig ut  
i bushen och leta upp ett ställe  
som man trodde gjorde flyg-  
planet svårupptäckt för fienden.  
Sen återvände man till utgångs-  
punkten och flygplanet skulle  
helst vara helt.

Flygningarna förlöpte i övrigt  
utan större dramatik. Men det  
var jävligt kallt. En liten inci-  
dent minns jag dock.

Divisionschefen, som var större  
invändigt än utvändigt, hade  
den vällovlige ambitionen att  
skapa ett samkört och effektivt  
förband. Vid förbandsflygning  
gavs normalt alla order om  
formeringar eller höjdändringar  
o d medelst vingtipningar

eller armviftningar och andra  
stora åtbördor. En enkel radio  
fanns ombord men den fung-  
erade mest som ballast. Vid ett  
tillfälle när chefen tyckte att vi  
alla kände varandra tillräckligt  
väl, ville han prova om man  
inte kunde nedbringa denna  
teckengivning, - till i stort sett  
blinkningar och minspel. Det  
var nu inte så lätt att i lite  
spridd formering (4-grupp)  
och genom blänkande huvar,  
uppfatta dylika viljeyttringar.  
Efter ett par misslyckade försök  
med den nya metoden gav sig  
chefens humör tillkänna. Han  
öppnade huven, släppte spaken  
och använde båda armarna till  
semaforering. Därefter på  
öronen ner för landning. Han  
hade under manövern slagit  
knogarna blodiga mot huv-  
kanterna och visst blivit så  
varm att han måste torka svett  
ur pannan. Vid efterföljande  
uppställning för utskällning,  
hade blodvitet spritt sig till  
hela ansiktet och resulterat i en  
skräckinjagande uppsyn som  
inte gav utrymme för några  
leenden, även om frestelsen  
var stor.

Ja, vintern gick och i tjälloss-  
ningen återvände vi på hjul till  
Bulltofta, Malmö. Fältet var  
till hälften täckt av smältvatten  
och var och en fick på eget  
bevåg välja en plätt för land-  
ning. Det blev nästan att hoppa  
från tuva till tuva. Men ner  
kom vi alla helskinnade. Efter  
våren kom sommaren med  
förläggning även i Rinkaby.  
Men därom en annan gång  
- kanske.

Torsten Höjrup  
Pilot J 8 och senare  
trafikledare på Sturup

