

# Min tid på F10

*Nedtecknat av Gösta "Figge" Fasth*

19230820-3518

## Vem är Figge?

*Anställd som volontär vid Kungliga Skånska Flygflottiljen F10 den 3 augusti 1942 på Bulltofta, Malmö.*

*Förflyttad till flottiljens nya bas på Barkåkra, Ängelholm den 6 september 1945.*

*Avgått med pension från Flygvapnet den 1 augusti 1983.*

*Flygplansmekaniker med utbildning på följande flygplanstyper:*

*Serviceutbildad (A)*

*J8 Gloster Gladiator (som ett kuriosum kan sägas att jag som ende volontär var med på J8:ans sista rundflygning i augusti 1943 via F10 – F6 – F9 – F10).*

*J20 Reggiane 2000 Falco*

*B5*

*S6 Fokker (som var skötebarnet hela sommaren 1944)*

*J21*

*A32 Lansen*

*A37 Viggen*

*SK16*

*SK60*

*Typutbildad på*

*J22*

*J28*

*J29 Tunnan (lärare)*

*J35 Draken*

*Tjänstgöring 1942 – 1960 F10, 3 kompaniet*

*1961 – 1965 F10, förrådsgruppen, avd. 6*

*1966 – 1983 F10, klargöringsgruppchef, 1 kompaniet*

Hälsningar,

Figge

till Anders Ragnarsson  
andersimagnarp@telia.com

## *Draken på övre Norrlandsbaserings*

*Första kompaniet och divisionen ombaserades till Vidsel. Vid ankomsten till basen fick vi reda på att vi som flygförband skulle delta i en försvarsövning i övre Norrland. Övningen skulle fortgå under tre dygn. Beräknad beredskap cirka tolv timmer pr dygn.*

*Den första dagen inleddes med stor flygaktivitet. Åtta flygplan var i luften nästan oavbrutet. Det var stor verksamhet på klargöringsplatserna. Vädret var fint och flygplanen verkade att trivas i Norrlandsluften. Strax före lunch landade ett flygplan med anmärkning på ebk-tändningen. Teknikerna hittade felet, en defekt strömställare i utloppsindikatorn. Ett mycket ovanligt fel, men förrådsgruppen hade en ny som reservdel. Denna monterades och flygplanet var åter OK för tjänst. Flygningen var intensiv under hela dagen. Mot kvällen kom så ännu en ebk-anmärkning. Återigen "defekt strömställare", alltså samma fel som på förmiddagen ! På grund av att denna reservdel så sällan behövdes, fanns bara en upplagd i vårt förråd. Chefen på basen fick vetskap om vårt behov och lovade att med bästa flygförbindelse fixa fram strömställaren till följande morgon. Så skedde också. Han beställde dessutom två stycken. Jag vågar nästan inte skriva det men vi behövde båda två innan vi vände åter till Skåne !*

*Flygplanen spann som katter även andra dagen. Med full sysselsättning för serviceteknikerna med hjul och bromsbyten. Men det blev en anmärkning under eftermiddagen. Den gjordes på en styrautomat. På basen fanns ingen möjlighet att reparera den, vi skickade flygplanet till F 10.*

*Den tredje dagens morgon kom bastroppchefen ner till oss. Han talade om att det aldrig hade varit ett förband däruppe som hade levererat så många flygtimmar. Vi höll på att slå alla rekord i flygtid och bränsleförbrukning ! Han var orolig för att bränsleförråden skulle ta slut. Men vi flög för fullt även den dagen och tankbilarna höll ställningarna. På morgonen ringde piloten från F 10 och talade om att styrautomaten var reparerad under natten. Han var beredd att återvända till oss. Men någon timme senare ringde han återigen, tyvärr det blev ingen start. Vid startförsöket havererade startmotorn, som vi brukade säga "det dränerade skovlar från avgasröret" !! Vilken tur för oss att det flygplanet inte fick göra en start till på Vidsel. Att plocka ner en motor och byta startmotor hade krävt mycket mer utrustning än vad vi hade med oss.*

*Det var fantastiska dagar då J 35an verkligen visade vad den kunde prestera, så också mekanikpersonalen. Förbandet fick också ett erkännande vid genomgången efter övningen.*

## ***Draken en äkta pärla !***

*Denna artikel har kanske inte precis högsta aktualitet men det skrivs och talas så mycket om J 35-an just nu, så jag känner ett behov av att be om plats för dessa rader.*

*Över fyrtio år vid F 10 har gjort att minnenas pärlband har blivit mycket långt. En bidragande orsak till att bandet har fått ett så fint skimmer och lyster är just våran Draken.*

*Jag vill berätta om en av pärlorna, kanske den vackraste.*

*Den hade jag med mig hem från Skottland 1972.*

*Som många vet så åkte F 10 till Skottland på en representationsresa det året. Med på resan var tio 35:or och två DC3:or. Den ena DC3:an gick direkt, den andra mellanlandade i Holland och det skulle också 35:orna göra både på dit- och hemresan.*

*Hela resan blev en fantastisk upplevelse, men för mig blev den s.k. finalen något alldeles extra. Då det behövdes mest personal vid mellanlandningen i Holland var vi tre tekniker kvar för att skicka iväg flygplanen: Bertil Hansson, Knut Åkesson och undertecknad.*

*Det var en härlig syn, alla tio flygplanen stodo uppställda på en rak fin linje, välputsade och blänkande i solskenet. Men det började pirra i maggropen. Skulle någon bli kvar ? Vi använde timmarna före start till extra ompyssling och prat med våra skyddslingar. Längst ut på den högra flygeln stod 39:an. Den hade varit lite bråkig under veckan. Vi "klappade" den litet extra (startbränsleventilen).*

*Så blev det dags. Bakom flygplanen hade det mesta av basens personal samlats för att bevittna vår avfärd. Flygförarna anlände och tog plats i planen och vi lämnade av dem. När Knut och jag drog fram omformarvagnen till det första flygplanet, kom ett av basens befäl framspringande och frågade om vi behövde hjälp. Med kännedom om NATO:s mekanikerorganisation så såg detta antagligen inte riktigt klokt ut ! Trots att vi avböjde, kom det fram en kille med en truck som kopplades till omformaren. Han körde sedan längs med uppställningsplatsen.*

*Kontakt ! Första flygplanet small igång. Kontroll av luftbromsarna och sedan över till nästa. Proceduren upprepades. Rote efter rote rullade ut för start. Det kändes värre och värre i maggropen. Nu var vi framme vid det sista, 39:an.*

*Pang, lika villig som någon av de övriga ! Jag tyckte mig höra från motorljudet "jag vill hem, jag vill hem".  
Då vi efter väl förrättat värv vandrade tillbaka framför vår publik, togs det upp en spontan applåd. Om den var ämnad åt oss eller 35:orna som just då passerade över fältet i fin formering, vet jag inte.  
Vi överlämnar applåderna med varm hand till våra fina flygplan.*

*Vi hann precis säga adjö till två av våra värdars fruar – våra värdar var underbara – innan vi blevo påskyndade av flottiljledningen, det var bråttom, DC3-an skulle starta. Detta var kanske lite smolk i glädjebägaren. Vi hade nog velat stanna en stund och sola oss i glansen av 35:ornas för-Träfflighet. Då vi kom hem fick vi reda på att mellanlandningen i Holland hade varit helt utan anmärkning, det bidrog ju till att göra min pärla till en riktigt äkta sådan !*

*Härliga Draken !!*

*Lycka till på din fortsatta färd ut i världen !  
Figge = Gösta Fasth*

## *Draken och musik*

*Divisionen ombaserade till Sjöbo för en tisdags-övning. Strax efter start meddelade trafikledaren att ett flygplan återvände. När det kom in över fältet kunde vi fastställa felorsaken, generatorbortfall. Draken är nämligen försedd med en nödgenerator kallad "millan" eller mölla på skånska. Då den fälls ut som reservgenerator alstrar "möllevingarna" ett karakteristiskt ljud.*

*Efter landningen kontrollkördes flygplanet utan någon anmärkning varför det anmäldes klart för tjänst. Mot kvällen kom anmälan från Sjöbo att ytterligare ett plan behövdes där. Det var en sådan fantastisk vårkväll, allt var tyst och stilla. En känsla av att man hörde naturen vakna på nytt efter lång vintervila. Flygplanet körde ut till start när det hade börjat skymma så man kunde tydligt se lågan från den tända e-bkn. Ljudet som åstadkoms var fantastiskt, ljudvågorna rullade bort mot åsen i fjärran och återkom som ett eko. För oss på plattan kändes det bra, men befolkningen runtomkring hade nog en annan åsikt. Flygplanet försvann i fjärran, men strax kom meddelandet att flygplanet måste återvända. Det var när flygplanet kom närmare som en ljudförändring märktes. Ljudet vi brukade höra när "millan" åkte ut var inte alls detsamma. I den underbara vårkvällens akustik alstrade "möllevingarna" en musikalisk upplevelse. Om jag hade kunnat skriva musik så skulle jag försökt att plagiera millan, eller försökt återge med skriftspråk denna underbara upplevelse. I vissa stunder tycker jag mig fortfarande höra "musiken". Det visade sig sedermera att det var ett varmluftsror som hade påverkat elsystemet när det blivit tillräckligt varmt i motorrummet.*

## *Draken – inget flygpass*

*Det var en kylig och blåsig höstdag. Regnet hängde i luften.  
Fyra J35-or stod i högsta beredskap under värnen i banändan.  
De hade stått där ganska länge, tiden gick och ingen startorder.*

*Gruppchefen hade hunnit med att be om lov att få gå ner i beredskap  
för att kissa. Väntan fortsatte men så kom slutligen startorder.  
Mekanikern gav startvagnen gas för att komma upp till rätt strömstyrka  
före kontakt-signal. Men startvagnen till gruppchefens flygplan kuperade  
och gick inte att återstarta. Gruppchefen fick bli kvar på marken och  
samma gällde rotetvåan. Flygplan tre och fyra fick ta uppdraget.*

*En ny startvagn kom fram till klargöringsplatsen. Flygplan ett och två  
kunde nu anmäla sig klara för högsta beredskap. Ny väntan följde.  
Det blev tid för förarbyte. De nya förarna tog plats och anmälde sig  
klara och omedelbart därefter efter kom startorder.  
Det är inte att förundra sig över att de två som väntat i timmar tog sig  
åt huvudet när de lämnade området utan något flygpass !*

**Ängelholm i juli 2008**

***I år har det varit mycket med fotboll i både TV och andra massmedia. Därför kom jag att tänka på vad som hände mig finaldagen av fotbolls-VM 1958. Den dagen spelades finalen på Råsunda fotbollsstadion mellan värdnationen Sverige och Brasilien. Jag hade den veckan jour som dagtekniker på flottiljen, men jag avsåg förstås att försöka följa matchen på underbefälsmässen.***

***Tidigt på morgonen matchdagen så ringde General Bergs sekreterare och beställde ett flygplan till generalen, han skulle starta kl. 10.00 och återkomma dagen efter. Med kännedom om generalens idrottsintresse så tänkte jag att han säkert skulle bli åskådare på Råsunda. Strax före kvällsmaten landade ett så kallat week-end-flygplan. F10 var en omtyckt sommarflottilj och många gjorde sin "övningsflygning" med landning i Ängelholm för att sedan fortsätta övningen någon dag senare med avslutande landning på hemflottiljen. Det gick också att utföra "tjänsteuppdrag" i samband med födelsedagar, släktbesök eller annat party.***

***Efter måltiden fick jag återvända till hangaren för service och indragning av det landade flygplanet. Då upptäckte jag att det passerade civila bilar över fältet, de skulle tydligen ut till gården Kelliehouse, som då var general Bergs bostad. Där skulle det nog bli damparty när mannen var borta, tänkte jag i mitt stilla sinne. Jag hann precis upp till mässen innan matchen började på Råsunda. Med en kopp kaffe och en bulle tänkte jag avnjuta lite fin fotboll. Det började ju bra med Nisse Liedholms första mål. Just därefter kom ett meddelande på centralhögtalaren, "jourteknikern till hangaren, general Berg landar om 20 minuter". Det var bara att avbryta fotboll och kaffedrickande. Mycket riktigt flygplanet kom in över fältet på angiven tid, men landade inte ! Efter en kort stund tog jag kontakt med flygledaren. Generalen hade just meddelat att han befann sig över Falsterbonäset ! Han ville tydligen studera vårt fina sommarfagra Skåne ordentligt innan landningen !***

***Efter ca tjugo minuter hade han landat och rullat in på hangarplattan. Under tiden hade jag tagit fram en terrängbil för att han skulle få bilskjuts över fältet. Han stiger ur flygplanet, tar sitt bagage och avböjer skjutsen ! Jag går själv över fältet, sade han och lunkade iväg !***

***Vilken märklig dag ! Tre antaganden och alla blev fel ! Generalen skulle inte se matchen på Råsunda från läktaren, han ville inte ha någon bilskjuts och det var inte bara damer på partyt på Kelliehouse ! Matchen var slut när jag kom tillbaka till mässen.***



# *En Ängelholms berättelse*

Ängelholm i juli 2008

*Jag sitter och tänker tillbaka på 50-talet.  
Femtio år är en lång tid, men visst finns det minnen, både positiva och negativa som dröjer sig envist kvar.*

*Då jag var anställd på F10 under många år så är det naturligt att många allmänna minnen är från flottiljen. Ett sådant som jag ofta vänder tillbaka till inträffade den 30 juni 1954.*

*Någon månad innan stod det angivet i flottiljorden att flottiljen skulle ha en uppställning på flygfältet denna dag. Den avgående flygvapenchefen Bengt Nordensköld önskade ta farväl av flygvapnets personal genom att flyga runt till samtliga flottiljer den dagen med en J28B Vampire. Vi skulle därför ställa upp ute vid landningsbanan för att erhålla en viss tidsvinst. Vi marscherade ut, den civila personalen åkte i bussar. Vi ställde upp i en öppen fyrkant. Oj, vad vi var många ! I den öppna delen placerades en talarstol.*

*Nu hände det sig så, att den dagen var det en av få totala solförmörkelser så under tiden vi stod där ute så började mörkret falla ! Det blev riktigt skymningsljus, allt blev plötsligt tyst, fåglarna slutade kvittra, kort sagt en något mystisk upplevelse. Om vi fick bruk av de sotade glasen vi hade med oss minns jag inte, kanske var det monligt. Just i denna mystiska skymning hördes flygplansbuller och generalen flyger in över fältet och landar. Motorn kuperas i närheten av vår uppställningsplats, precis på minuten för angiven ankomst ! Ut kliver Flygvapnets skapare och dess Gud under 12 år, stegar fram till talarstolen, flottiljchefen har kommenderat givakt och han lämnar av flottiljen enligt instruktion. Nordensköld håller sitt avskedstal, vad det innehöll minns jag inte, men i slutet av talet tackade han F10 för de insatser som flottiljen gjort under kriget då flottiljen var placerad i Malmö. En ny givakt och åter till flygplanet, generalen startar och tar avsked från F10 med en sväng på låg höjd över fältet.*

*Just då återkom solen- men istället började molnen lägga sig över Flygvapnet!*

## *Fåglar och flygplan*

*Under 70-talet skrevs det i massmedia om att fåglarna är jaktflygets största fiende. Men egentligen är det tvärtom – fåglarna kom ju först till jorden.*

*Men det är många J35-or som förlorat i striden med fåglar som liksom japanska självmordspiloter försökt försvara sina revir och flygvägar. De har åstadkommit många bucklor i flygplanskroppar, vingar, strålkastare och landställsluckor. Störst skador har de fåglar som kommit in i luftintagen åsamkat sin fiende. Skadade ledskenor, rejäla rensningar av av turbinskovlar m.m.*

*Jag minns ett tillfälle när fåglarna vann slaget om startbanan på F 10. Incidentroten, två J35-or, stod i högsta beredskap. Då "något var på gång" förstärktes beredskapen med en extra rote. Men den fick återgå vid elva-tiden. Men matbeställningen hann inte ändras, så det blev dubbla portioner till klargöringsplatserna. En av mekanikerna var tydligen fågelvän för han smulade det överblivna brödet och kastade ut det i området. Inom några minuter var alla Skäldervikens gråtrutar och fiskmåsar i angreppsställning. Trafikledaren ringde och frågade vad som försiggick. Räddningstjänsten ryckte ut för att försöka få bort dem, men inget hjälpte. TL fick stänga av banan till dess maten var slut. Invasionen lyckades!*

*Under ett antal år gjordes en massa undersökningar och åtgärder för att Fåglarna skulle ändra sitt beteendemönster i närheten av flygfälten, Det monterades gasolkanoner, blinkljus, nödraketskjutningar (grönt ljus), aluminiumreflektorer m.m. Under de åren skulle fågelrester som hittades på flygplanen sändas till en institution inom Lunds Universitet, tillsammans med beskrivning från föraren var striden med fågelns had ägt rum. Det var ju dock inte alltid som han märkte det. Avsikten var väl att kartlägga de platser där fåglarnas "försvar" var som starkast. Institutionen var fantastisk, bara på några insända fjädrar kom besked om fågelns ålder och vikt. Vid ett tillfälle trodde de att de blivit utsatta för ett skämt. De ifrågasatte en fågel, den skulle inte alls vara i Skåne-regionen vid det tillfället ! Det var en mosnäppare. De hade helt rätt ! Flygplanet hade veckan dessförinnan varit på en flygtur i övre Norrland.*

*År 1998 – Fåglarna har vunnit den sista striden – dom finns kvar – Drakarna har försvunnit !*

## ***Draken och den mänskliga faktorn***

*Flygvapnets personal, både fast anställda och värnpliktig personal är väl utbildade. Alla strävar efter att vid arbete med flygplan följa beskrivningar och instruktioner. Huvudmålet är alltid högsta säkerhet. Men den mänskliga faktorn finns alltid med här precis som på alla andra arbetsplatser.*

*Övning vid en flygbas.*

*I gryningen landar en grupp J35-or. Klargöringschefen fick order om att Gruppen skulle klargöras och snarast tillbaka i högsta beredskapsläge. Detta meddelas till klargöringsplatserna. Ganska snart kommer anmälan från samtliga värn att flygplanen startat igen.*

*Efter en stund anmäls från den ena platsen att de efter klargöringen saknar en skruvmejsel och att den eventuellt följt med flygplanet upp i luften. Klargöringschefen hade fått meddelande om att gruppen landat på annan bas för snabbtankning. Kontakt togs omedelbart med denna bas för att stoppa flygplanet. Meddelandet kommer för sent ! Vid start efter tankningen hade flygföraren hört en smäll från motorn. Han hade dragit av gasen och blivit kvar på banan. Det visade sig senare att det var skruvmejselns verk. En obesvarad fråga - var befann sig mejseln under ett helt flygpass ?*

*Strongt av klargöringsgruppens personal att fortsätta sin verksamhet trots vetskapen om att förhör skulle följa. Att utse en syndabock brukar tyvärr alltid vara en ofrånkomlighet.*



## Brev från läsekretsen

## "EN ÄKTA PÄRLA"

Denna artikel har kanske inte precis aktualitetsvärde, men det skrivs och talas så mycket om 35:an just nu, så jag känner ett behov av att be om plats för dessa rader.

Över fyrtio år vid F 10 har gjort att minnenas pärlband har blivit mycket långt. En bidragande orsak till att bandet har fått ett så fint skimmer och lyster är just våran Draken.

Jag vill berätta om en av pärlorna, kanske den vackraste. Den hade jag med mig hem från Skottland 1972.

Som många vet så åkte F 10 till Skottland på en representationsresa det året. Med på resan var tio 35:or och två DC 3:or. Den ena DC 3:an gick direkt, den andra mellanlandande i Holland, det skulle också 35:orna göra, både på dit- och hemresan.

Hela resan blev en fantastisk upplevelse, men för mig blev den s k finalen något alldeles extra. Då det behövdes mest personal vid mellanlandningen i Holland var vi tre tekniker kvar för att skicka flygplanen: Bertil Hansson, Knut Åkesson och undertecknad.

Det var en härlig syn, alla tio flygplanen stodo uppställda på en rak fin linje, välputsade och blänkande i solskenet. Men det började pirra i maggropen. Skulle något bli kvar? Vi använde timmarna före start till extra ompyssling och prat med våra skyddslingar. Längst ut på den högra flygeln stod 39:an. Den hade varit lite bråkig under veckan, vi "klappade" den litet extra (startbränsleventilen).

Så blev det dax. Bakom flygplanen hade det mesta av basens personal samlats för att bevittna vår avfärd. Flygförarna anlände och tog plats i planen och vi lämnade av dem.

När Knut och jag drog fram omformarvagnen till det första flygplanet, kom ett av basens befäl framspringande och frågade om vi behövde hjälp. Med kännedom om NATOS mekanikerorganisation så såg detta antagligen inte riktigt klokt ut. Trots att vi avböjde, kom det fram en kille med en truck som kopplades till omformaren. Han körde sedan längs med uppställningsplatsen.

Kontakt! Första flygplanet smäll i gång. Kontroll av luftbromsarna och över till nästa. Proceduren upprepades. Rote efter rote rullade ut för start. Det kändes värre och värre i maggropen. Nu var vi nere vid det sista, 39:an. Pang, lika villig som de övriga. Jag tyckte mig höra från motorljudet, jag vill hem, jag vill hem.

Då vi efter förrättat värv vandrade tillbaka framför vår publik, togs det upp en spontan applåd. Om den var ämnad åt oss eller 35:orna som just då passerade över fältet i fin formering, vet jag inte. Vi överlämnar applåderna med varm hand till våra fina flygplan.

Vi hann precis säga adjö till två av våra värdars fruar - våra värdar var underbara - innan vi blevo påskyndade av flottiljledning, det var bråttom, DC 3:an skulle starta. Detta var kanske lite smolk i glädjebägaren. Vi hade nog velat stanna en stund och sola oss i glansen av 35:ornas förträfflighet. Då vi kom hem fick vi reda på att mellanlandningen i Holland hade varit helt utan anmärkning, det bidrog ju till att göra min pärla till en riktigt äkta pärla.

Härliga draken!

Lycka till på din fortsatta färd ut i världen!

"Figge"