



# Tionde flygflottiljen 70 år

Jubileumsskrift 2010

Bulltofta 1940-1945





## Innehållsförteckning

Bulltofta flygplats.....	2
Tionde flygflottiljen på Bulltofta.....	3
Starten på Bulltofta .....	4
Kirseberg.....	6
Zacke.....	8
J 8 <i>Gladiator</i> <i>Sven Stridsberg o Lennart Smith</i> .....	10
En realistisk övning <i>Per-Axel Persson</i> .....	12
Ur mekanikerns perspektiv <i>Kjell Brymell</i> .....	13
J 20 <i>Sven Stridsberg o Torsten Höjrup</i> .....	16
Krigsflygfält, övningar .....	20
Beredskap.....	22
Jaktstridsledning och luftbevakning .....	24
F 10 och kriget.....	26
Beredskap på Rinkaby 1944 <i>Ewert Dahlstedt</i> .....	36
Eskort av bombflygplan i dåligt väder <i>Lennart Smith</i> .....	38
Nödlandningsfältet Sövde.....	39
Färgprofiler på B-17 <i>Flygande fästning</i> och B-24 <i>Liberator</i> .....	40
J 22.....	41
Skjutövningar <i>Sven Stridsberg o Lennart Smith</i> .....	42
Kraftprov och vapenlek <i>F 10 Red</i> .....	44
Segelflygverksamhet på F 10.....	45
Flygtrafikledning och vädertjänst .....	46
F 10 och Malmö.....	47
In memoriam.....	48

Kapitel utan författarangivelse har skrivits av Sven Stridsberg

Copyright: Respektive författare

Utgivare: F 10 Kamratförening, Malmö Kulturhistoriska Förening och Malmö Museer

Redaktion: Anders Ragnarsson, Anders Reisnert, Sven Sjöholm och Sven Stridsberg

Layout/produktion: Sven Stridsberg

Tryck: Grahns Tryckeri AB Lund 2010

ISBN: 978-91-633-7376-3

Omslagsbilderna:

Övre: J 20 under basering på Rinkaby.

Undre: Amerikansk B-17 på Bulltofta.

Köptes av ABA och byggdes om till trafikflygplan efter kriget. Idag bevarat på museum i USA.



# Förord

För 70 år sedan svepte krigets kalla vindar runt Skåne. Inbördeskriget i Spanien och Tysklands flygoffensiv i Polen och mot länderna i västra Europa visade hur sårbart hela samhället var för anfall från luften. Behovet av jaktflyg och luftvärn i södra Sverige var stort. Den 28 februari 1940 tillstyrkte riksdagen uppsättandet av Nionde Flygflottiljen F 9 i Göteborg och Tionde Flygflottiljen F 10 i Malmö.

Våren 1940, när Danmark och Norge anfölls och ockuperades av tyskarna, var det delar av Åttonde Flygflottiljen F 8 från Stockholm som svarade för jaktförsvaret av södra Sverige med några få J 8 Gloster *Gladiator* baserade på Bulltofta. I denna styrka deltog även personal som senare kom att tillhöra F 10. Sommaren 1940 påbörjades utbildningen vid F 8 av den flyg- och depåorganisation som den 1 oktober 1940 skulle bli Tionde Flygflottiljen på Bulltofta i Malmö.

Tionde Flygflottiljen bidrog med sina insatser och uppoffringar till att det inte blev något ”Slaget om Skåne”. Påfrestande tjänst och ständiga bekymmer med materielen skördade sina offer. 17 unga flygvapenmän ”älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden”, dessa ord och deras namn finns att läsa på en minnesplatta i Kirsebergs kyrka.

Den 1 oktober 1945 byttes den provisoriska grupperingen ut mot en permanent gruppering på Barkåkra utanför Ängelholm. F 10, Tionde flygflottiljen, sedermera Kungliga Skånska flygflottiljen och som sedan blev Skånska Flygflottiljen upphörde med sin verksamhet den 31 december 2002.

Av F 10 Kamratförenings stadgar framgår att vi på olika sätt skall bevara minnet av flottiljen och dess verksamhet. Vi gör detta genom att varje år planera och genomföra ett antal aktiviteter som har anknytning till F 10:s historia och flyg i allmänhet samt att vi driver vårt flygmuseum Ängelholms Flygmuseum som idag är inrymt i en av de gamla hangarerna på flottiljområdet, numera Valhall Park.

För att planera och genomföra flottiljens 70-åriga födelsedag på Bulltofta skapades inom föreningen en särskild arbetsgrupp. I gruppen har ingått representanter från F 17 och Malmö stad.

Förutom de traditionella jubileums- och minnesaktiviteterna fredagen den 1 oktober på Bulltofta och i Malmö beslöt gruppen att ge ut denna jubileumsskrift. Underlaget har i huvudsak hämtats från Sven Stridsbergs olika publikationer och då främst från hans bok ”Tionde Flygflottiljen på Bulltofta 1940-1945” och den har kompletterats med ytterligare berättelser från de som var med på Bulltofta. Tack, alla som har bidragit med underlag!

Ett stort tack till redaktionsgruppen Anders Ragnarsson, Sven Sjöholm, Anders Reinsnert och Sven Stridsberg för ert arbete och även ett särskilt tack till Sven Stridsberg som har ställt sin tid, kunskap och sina tidigare underlag till förfogande så att denna skrift har kunnat bli till.

Genom ett generöst stöd från Malmö Kulturhistoriska Förening och Malmö Museer kan vi dela ut denna skrift utan kostnad till våra medlemmar och intresserade organisationer. Skriften kommer även att finnas tillgänglig på vår hemsida [www.f10kamratforening.se](http://www.f10kamratforening.se)

Denna Jubileumsskrift är en påminnelse för yngre generationer om vad som hände för 70 år sedan och ett minne för de generationer som var med .

Segelstorpsstrand i juli 2010

*Göran Brauer*  
Ordförande F 10 Kamratförening

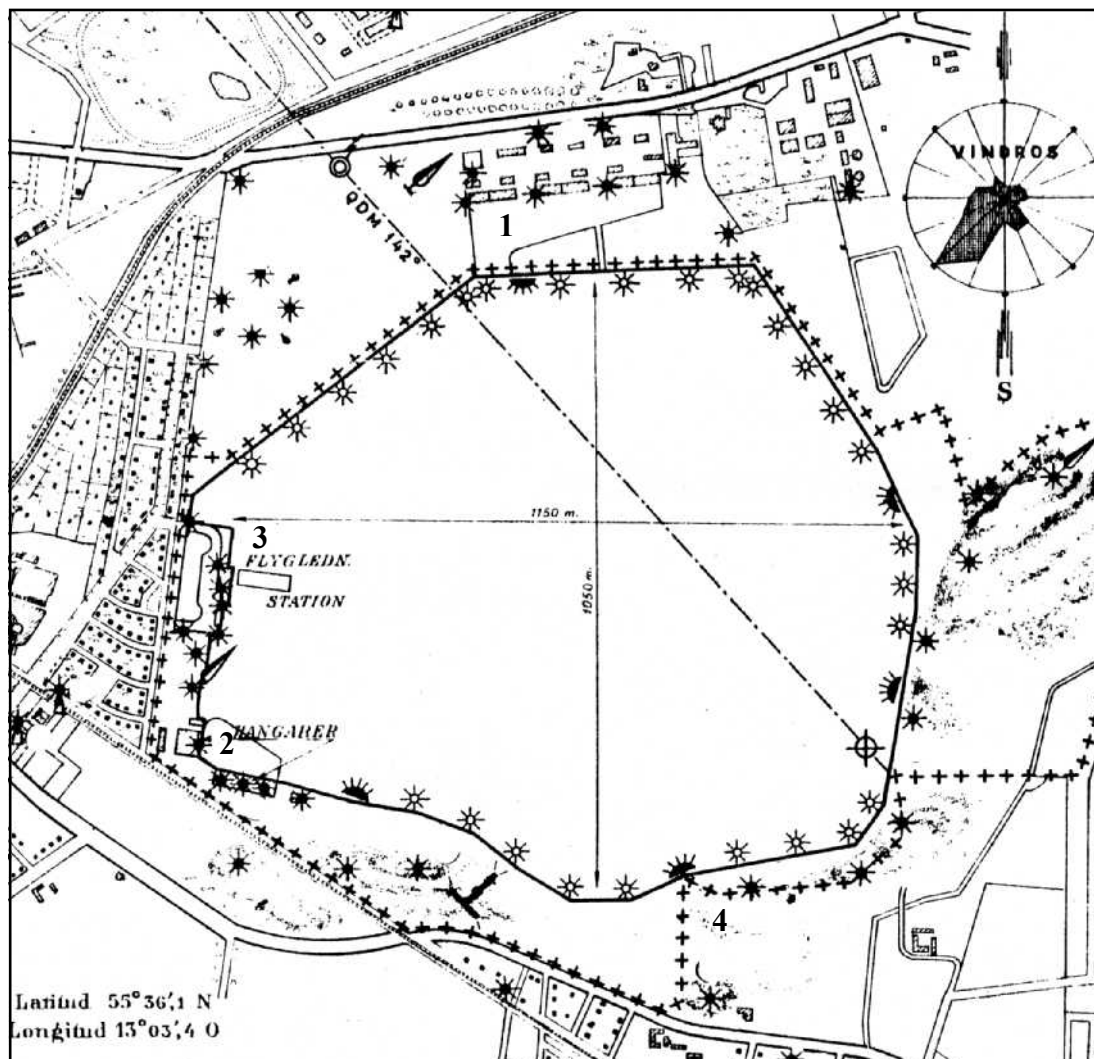
Malmö i juli 2010

*Anders Reinsnert*  
Stadsantikvarie Malmö stad



Bulltoftafältet med hangarområdet i fältets sydvästra hörn 1934, sett från nordost. Flygplanet som är på väg att starta, det har kommit upp ett par meter, kan vara (fotot tillåter inga detaljstudier) ABA:s tremotoriga Fokker F.XII *Värmland*. Den lilla byggnaden hitom den halvcirkelformade parken i Johanneslust är radiostationen. Strax till höger om denna byggnad byggde man under andra världskriget den nya flygstationen.

## Bulltofta flygplats



Karta över Bulltofta flygplats från 1942. F 10:s hangarområde (1) ligger vid Vattenverksvägen vid fältets norra sida.

ABA:s hangar (2) som användes som verkstad framträder på fotografiet ovan.

Flygfältet var ett gräsfält som saknade hårda banor. En sådana kom först 1953.

Den första flygstationen för passagerare fanns i ABA:s hangar (den välvda mitt-hangaren på bilden ovan) men 1943 var en ny flyg-terminalbyggnad klar (3). Byggnaden finns kvar och är idag K-märkt.

Den sista, (och största), flygstationen (4) blev klar 1959 och användes till dess Bulltofta lades ner 1972. Byggnaden är idag ett byggarvhus.



## Tionde flygflottiljen på Bulltofta

Vid andra världskrigets utbrott fanns i Sverige endast en jaktflygflottilj, nämligen den på Barkarby nyuppsatta F 8 utanför Stockholm. Enligt 1936 års försvarsbeslut var flygvapnets primära uppgift att med bomb- och attackflyg förhindra fientliga angrepp på Sverige, medan jaktflyg inte tillskrevs någon större betydelse.

Dessbättre fanns det förespråkare även för ett defensivt flyg och beslut fattades att upprätta ett jaktförband för försvar av huvudstaden. För detta ändamål inköptes 55 stycken Gloster *Gladiator*, J 8, från England, en flygplanstyp som i det närmaste var föråldrad redan vid leveransen. Strax före krigsutbrottet beslöts att dessa flygplan skulle ersättas av den modernare Seversky EP-1, med svensk beteckning J 9, från USA, men denna förbättring fick man vänta länge på.

Under hösten 1939 stod det dock klart för statsmakten att den typ av flygkrigföring, som utspelats i Spanien och Polen, inte stämde överens med den svenska uppfattningen i 1936 års försvarsbeslut. Man hade i det moderna luftkriget sett hur fientliga bombarmador, i det närmaste ostörda, mer eller mindre kunde utplåna hela städer, om försvararen inte hade tillgång till jaktflygplan. Guernica och Warszawa var två skrämmande exempel.

För att råda bot på bristerna i det svenska jaktflyget, diskuterade man i december 1939 uppsättningen av två nya jaktflottiljer för skydd av Göteborg och Malmö. Målsättningen var att göteborgsflottiljen F 9 skulle vara operativ våren 1940 och malmöflottiljen F 10 hösten samma år. Den 28 februari 1940 tillstyrkte riksdagen uppsättandet av förbanden.

Innan riksdagsbeslutet kunde fattas önskade försvarsministern Per Edvin Sköld besked om det fanns flygplan att

anskaffa. Redan tidigare hade flygförvaltningen beställt 60 stycken J 9, men dessa var primärt avsedda för F 8. Inköpsförhandlingar fördes nu i USA och resulterade i beställningar på 60, samt senare ytterligare 84 plan av typ Vultee 48 C *Vanguard*. Dessa skulle betecknas J 10, och de första 60 planen i denna beställning var avsedda att förläggas på den planerade, men ännu inte beslutade, Tionde Flygflottiljen, F 10. Ödet, i form av USA:s president Roosevelt, ville emellertid inte att F 10 skulle få några J 10. Presidentens proklamation den 2 juli 1940 om exportförbud av krigsmateriel omintetgjorde flygförvaltningens köp av totalt 144 jaktplan J 10, ytterligare 60 stycken J 9 samt 60 lätta bombplan typ Seversky 2P-A, betecknad B 6 i flygvapnet.

Denna utveckling orsakade naturligtvis mycket stora problem för flygförvaltningen, och sökandet efter ersättningsmaterial intensifierades. Erbjudanden om jaktplansleveranser kom från både Sovjetunionen och Japan, men intetdera av dessa alternativ var genomförbart från svensk sida.

Försök att köpa engelska jaktplan misslyckades bland annat på grund av engelsmännens svaga tilltro till Sveriges möjligheter att kunna hålla stånd mot Tyskland. Även Tyskland var ovilligt att sälja jaktplan till Sverige. Beställningar av franska och holländska flygplan gick om intet, då Tyskland invaderade dessa länder.

Sist gick bud till Italien, som sedan lång tid erbjudit sina tjänster, men dessvärre hade den offererade flygmaterielen inte särskilt goda prestanda. Hur som helst, efter provflygningar av chefen för materielanskaffningen Nils Söderberg i december 1940 nere i Italien, beställdes 60 plan av typ Reggiane 2000 *Falco* till F 10. Flygplanstypen skulle från början betecknas J 12 men på grund av samtida typer som S 12 och Sk 12, föredrog man att istället använda ett annat nummer, vilket blev J 20.

Intressant är att Tionde Flygflottiljen sattes upp flera månader innan dess egna flygplan kunde beställas. Ännu längre tid skulle förflyta innan planen kom i tjänst på flottiljen.



Det amerikanska jaktplanet Vultee *Vanguard* skulle bli F 10:s jaktplan, betecknat J 10, men så blev inte fallet p g a amerikanska exportrestriktioner.



## Starten på Bulltofta

Efter riksdagens beslut om uppsättande av Tionde Flygflottiljen fick Flygförvaltningen, den 1 mars 1940, bemyndigande att bygga upp förbandet. Enligt planerna skulle det vara fullt operativt den 1 april 1941, en uppgift som emellertid skulle visa sig vara svår att genomföra under rådande omständigheter.

Ett detachement för F 10 sattes sommaren 1940 upp på F 8 under befäl av major Knut Zachrisson. Uppgiften var att skapa ett funktionsdugligt förband med hjälp av nyutbildad personal och inlånad materiel. I och med att de planerade J 10-flygplanerna från USA uteblev, tvingades man använda redan föråldrade J 8 *Gladiator* från F 8, som vid denna tid efter stora transportproblem äntligen fått sina efterlängtnade J 9-plan. De flesta av dessa

flygplan levererades under våren och sommaren 1940 via den nordfinska hamnstaden Petsamo och fraktades med lastbilar under stora strapatser till Haparanda och vidare ner i Sverige för montering. Anledningen till denna omväg var den tyska ockupationen av Danmark och Norge, vilken utestängde Sverige från Atlanten.

J 8 *Gladiator* var vid denna tid egentligen degraderad till depåflygplan, men den akuta bristen på flygplan inom flygvapnet innebar att flygplanstypen tills vidare fick kvarstå i aktiv tjänst. Planen hade innan de överfördes till F 10 varit utlånade till det likaså nyetablerade F 9, vars i USA beställda J 9 skickats till Filippinerna för att kämpa mot japanerna. F 9 hade istället utrustats med J 11, Fiat

Låghöjdsbild över F 10 på Bulltofta. Den närmaste hangaren hyste 3:e div, den mellersta, 2:a och den börtersta 1:a div. Den ensamma hangaren bakom 1:a och 2:a div hyste segel- och glidflygplan. I den korta baracken hitom segelflyghangaren fanns vaktens; den långa baracken inrymde kansli och officersmässa. Den ljusa hangaren nere till vänster är Hangar I som tjänstgjorde på F 10 som markentteri. De tre flygplanerna på plattan är J 8 *Gladiator*.

C.R.42, en italiensk flygplantyp som liksom F 10:s J 20 var en nödlösning.

Den slutliga placeringen av Tionde Flygflottiljen var inte beslutad när förbandet i oktober 1940 upprättades på Bulltofta. Valet av Bulltofta som en tillfällig förläggningssort berodde framför allt på att det här fanns en ordentlig flygplats i sydligaste Sverige samt, inte minst, möjlighet att snabbt ordna utrymmen för såväl manskap som materiel.

Inkvartering av personal ordnades genom förhyrning av vanliga bostadshus i stadsdelen Kirseberg, i norra Malmö. Eftersom Bulltofta redan från början betraktades som ett provisorium, var det ekonomiskt fördelaktigt att utnyttja befintliga byggnader. För övrigt fanns varken tid eller resurser att bygga upp personalförläggningar ute vid Bulltoftafältet.

För flygplanerna uppfördes hangarer vid Bulltoftafältets norra sida och i anslutning till dessa byggdes baracker med lektions-salar, vakt och kansli. Piloterna disponerade några mindre byggnader bakom hangarerna, medan det välbehövliga markentteriet inhystes i Bulltoftas första hangar, Hangar I. Hangaren hade flyttats från sin gamla plats vid fältets civila sydvästra hörn till F 10:s utpost i norr.

Matsal saknades vid fältet så personalen fick vid lunch ställa upp för avmarsch



Flottiljverkstaden, avd 6, i ABA:s Hangar II. På bilden genomgår två J 8 *Gladiator* översyn.

till "Restaurang Malvia" borta i Kirseberg och sedan tillbaka till fältet. Krigstid och provisorier krävde sin tribut.

De lokalproblem som lättast löstes för F 10 var utrymmen för trafikledning och verkstad. Trafikledningen, som upprättades 1943, kunde flytta in i lokaler i det civila "tornet" (NO-hörnet av Hangar 3), medan avdelning 6 (flygverkstaden) flyttade in i ABA:s hangar, Hangar 2, med tillhörande kontorsutrymmen. Nackdelen med arrangemanget var att verkstad och flottilj låg på var sin sida om fältet, med långa transporter som följd.

Väderleksavdelning och signalcentral inrättades i Bulltoftagårdens corp de logi, strax öster om flottiljområdet.

Ovanstående var premisserna när Knut Zachrisson den 1 oktober 1940 under-tecknade den första depåordern, samma dag som han blev överstelöjtnant. Tionde Flygflottiljen hade äntligen kommit på plats, men ännu återstod mycket arbete innan jaktskyddet över Skåne skulle bli effektivt.

Att en depåorder utfärdades istället för en flottiljorder berodde på att försvarets förband efter mobilisering bildar depåer. Vid dessa sker utbildning och personalredovisning samt viss central verksamhet.

Vid Tionde Flygflottiljen bedrevs under det första halvåret egentligen enbart utbildning. Först den 27 juni 1941 kunde flottiljen ständigt ha en jaktrote i högsta beredskap.

Från den 1 oktober 1940 organiserades enbart en depåstab, medan första och andra divisionerna organiserades från och med den 1 november. Chef för första divisionen var kapten Bernt Krook medan löjtnant Gösta Eriksson fick befälet över andra divisionen. Båda var rena skoldivisioner, och de tolv flygplan typ J 8 som fanns till förfogande låg på andra divisionen.

Tredje divisionen sattes upp den 17 mars 1941 under befäl av kapten Gunnar Asklin, och vid denna tid blev första divisionen en specialdivision för volontärutbildning, andra divisionen en övningsdivision och tredje en skoldivision. Bristen på flygmateriel medgav inte tre flygande divisioner och ett utdrag ur depåorder nr 23 från den 15 juni 1941 belyser detta. "I den mån tillgången på flygmateriel det medger må tills vidare högst nedanstående flygtid per månad och flygförare uttagas: GFSU (Grundläggande FlygSlagsUtbildning) 20 tim, FFSU (Fortsatt FlygSlagsUtbildning) utom vpl ff (värnpliktig flygförare) 12 tim, FFSU vpl ff 15 tim och AFT (Allmän FlygTräning) 5 tim."

Den 28 juni 1941 organiserades Tionde Flygflottiljen som F 10 och F 10 depå. I F 10 ingick delar av den dåvarande depåstaben samt andra och tredje divisionerna, medan F 10 depå omfattade huvuddelen av den gamla depåstaben samt första divisionen. Chef för F 10 var överste-



En rote J 8 *Gladiator* från F 8 över Öresund i samband med en tillfällig utbasering till Bulltofta hösten 1939-våren 1940.

löjtnant Zachrisson med Gunnar Hammarén som flottiljadjutant, medan F 10 depå ställdes under kapten Krooks befäl. Tre dagar senare, den 1 juli 1941, utnämnde Kungl. Majt överstelöjtnanten vid flygvapnet Knut Zachrisson till flottiljchef.

Först när flygplansläget så medgav, kunde första divisionen göras flygande. I samband med detta överfördes all volontärutbildning till en fjärde division, fortfarande under kapten Krooks befäl.

Den 1 november 1941 hade flottiljen tre flygande divisioner, första under kapten Gunnar Asklin, andra under kapten Gösta Eriksson och tredje under kapten Stig "Kidde" Norlin.

Som redan nämnts var flygplansfrågan mycket besvärlig och någon ljusning var vid denna tid inte i sikte. Depåflygplanen J 8 *Gladiator* från F 8 skulle användas för utbildning av personal och ge behövlig flygträning, men som jaktplan i ett krigsläge var de föga förtroendeingivande. Visserligen hade brittiska *Gladiator* på Malta framgångsrikt försvarat sig mot numerärt överlägsna italienska angrepp, men då modernare flygplan sattes in fick även dessa *Gladiatorer* stryka på foten.

Med tanke på tyska Luftwaffes resurser i vårt grannskap, inser man lätt hur svagt motstånd F 10 skulle haft möjlighet att bjuda vid denna tid. Situationen återspeglade inte bara läget för F 10 utan var dessvärre likartad i hela det svenska försvaret under början av andra världskriget, som en följd av alltför stor godtrogenhet hos de politiska beslutsfattarna under mellankrigstiden.

Man kan tycka att de dåliga oddsen för de svenska *Gladiator*-piloterna i en luftstrid mot exempelvis tyska Messerschmitt Bf 109 måste varit psykiskt påfrestande för F 10-förarna, men vid samtal med flera av dem som var med framkom inget som tydde på en sådan oro. Man var så helt engagerad i sin uppgift att man inte gav sig tid att tänka efter. Tron på sig själv och sin maskin var stor hos dessa vanligen unga piloter. Man diskuterade gärna hur den långsamma *Gladiatorn* kunde kurva från den snabba Messerschmitt! De svåra stunderna för

de unga flygarna under krigsåren var de många begravningarna av kamrater som förolyckats vid flyghaverier, många gånger orsakade av dålig materiel.

J 8 *Gladiator* på Bulltofta var ingen ny företeelse när de kom till F 10. Redan under hösten 1939 och våren 1940 hade F 8 ett antal J 8 baserade på Bulltofta för att skydda svenska marina intressen. Efter tyskarnas invasion i Polen hade Luftwaffe totalt luftherravälde över södra Östersjön och respekterade dåligt det svenska luftrummet. Efter F 8:s basering på Bulltofta och inledning av patrullflygningar över Öresund, minskade tyskarnas respektlöshet för svenskt territorium och svenska fartyg.

Att bygga upp en flygflottilj från början är en gigantisk uppgift, som kräver mycket av personalen och inte minst av flottiljchefen. Det faktum att förbandet senare skulle byta förläggningsort förenklade inte förhållandet, då detta inte medgav permanenta lösningar.

Flottiljchefen Knut Zachrisson var en militär av den gamla stammen, som med stark hand löste sin uppgift på ett föredömligt sätt. Han ställde höga krav på sin personal och begärde ett gott arbete, men utan tvekan ställde han de högsta kraven på sig själv. Vittnesmålen om hans kraftfulla, och även handfasta agerande, är många och färgstarka, och några behandlas i ett senare kapitel.

Behovet av stampersonal för F 10 löstes till en början genom rekrytering och förflyttning från andra förband, varvid F 8 spelade en viktig roll. Speciellt pilotbristen var mycket stor i flygvapnet vid denna tid på grund av uppsättandet av flera nya flottiljer, och löstes delvis med utbildning av värnpliktiga flygförare. Dessa utbildades bland annat vid Flygreservskola 1, som från den 1 december 1939 till påsken 1940 var förlagd på Bulltofta. Därefter flyttade den till Ljungbyhed varifrån den evakuerades till Örebro den 9 april på grund av tyskarnas intåg i Danmark och Norge.

Den värnpliktiga markpersonalen på F 10 rekryterades huvudsakligen från sydvästra Skåne.





”Villa Höja” vid Lundavägen (andra kvarteret mot NV efter järnvägsviadukten).

## Kirseberg

När F 10 detachment flyttade ner från F 8 Barkarby till Bulltofta i oktober 1940, var byggnationen av kansli och skolbaracker ute vid fältet ännu inte avslutad. Flottiljstaben fick till en början flytta in i privatvillan ”villa Höja” vid Lundavägen, omkring två km från flygfältet, och först i början av november kunde man flytta över till det nybyggda baracklägret. ”Villa Höja” blev då markenter för de underbefäl och värnpliktiga, vars förläggningar låg i grannskapet.

Flygvapnets lösning på förläggingsproblemet med att hyra vanliga bostadshus i Kirsebergsområdet, eller ”backarna” som det vanligen kallades, innebar att F 10:s personal var spridd över ett stort område. Ett nytt bostadshus på Floragatan 10-12 utnyttjades för bland annat expeditioner. På Solgatan 15-17 strax intill placerades personal ur första divisionen, som dessutom disponerade Torngatan 1

samt under oktober och november 1940 östra delen av ett gammalt vattentorn. Detta torn, beläget mellan torget i Kirseberg och järnvägsviadukten över Lundavägen, hade tidigare inhyst mindre bemedlade människor, men fick nu fungera som militärförläggning under kriget. Det blev personal ur andra och tredje divisionerna som kom att disponera östra, respektive västra halvan av tornet, men förläggningen tillhörde inte de populärare. Hyresgästerna fick själva stå för eldning, vilket innebar tidiga morgnar på vinterhalvåret.

Kirsebergsskolan, som inte var identisk med dagens skola utan låg något närmare in mot Malmö, kom till en början att användas för första divisionens personal. Under hösten 1941 ändrades divisionen till fjärde divisionen, en specialdivision för utbildning av volontärer och värnpliktiga.

Utöver ovanstående utrymmen disponerades sex lägenheter på Fredsgatan inne i Malmö för förläggning av piloter, liksom ”villa Midhem” (väster om Lundavägen alldeles före järnvägsviadukten, från Malmö sett), och efter hand blev F 10-personalen ganska spridd över hela norra Malmö. Trots denna till synes fria inkvarteringsform gällde vanliga militära rutiner med permission och vakttjänst. Vaktkur fanns utställd framför entrén på vissa förläggningar.

Utspisning ägde rum i en tidigare vattenfabrikslokal vid torget i Kirseberg. Denna matsal kallades ”Restaurang Malvia” efter namnet på fabriken. På grund av begränsat utrymme fanns det inte plats för matkön inne i matsalen, som låg på andra våningen, utan man tvingades köa utomhus. Speciellt på vintern var detta inte populärt.

”Malvias” läge uppe bland backarna innebar att personalen, som varje morgon marscherade 1,5 km ut till fältet, fick marschera tillbaka in till lunch och sedan åter ut till eftermiddagspasset. Med hemmarschen efter tjänstens slut blev det alltså sex km marsch varje dag på grund av förläggingsprovisoriet. Endast furirer och personal med högre grad hade tillåtelse att gå eller cykla enskilt till och från flottiljområdet.

Kläd- och skoförråd fanns utspridda i olika byggnader i ”Malvias” närhet, och till och med flottiljkyrkan Kirsebergs församlingssal utnyttjades. Här hölls lektioner i olika ämnen, och på en idrottsplats bakom kyrkan bedrevs fysisk träning.

Rekrytutbildningen under kapten Bernt Krook skedde i viss omfattning vid fängelset strax intill Kirsebergsskolan, medan Beijers park nära flygfältet utvaldes för mera jordnära övningar, som exempelvis ålning medelst hasning. Många av F 10-volontärerna från den tiden hävdar än i dag att de känner varje träd och buske i Beijers park efter ett halvt års närkontakt. Exercisen pågick i ur och



Det gamla vattentornet på Torngatan som användes som förläggning. Lägga märke till inhägnaden och vaktkuren med vakt.



Husmor K Nettelbladt och köksföreståndaren fanjunkare Borgwall i köket på ”Malvia”.



skur, men vid ett tillfälle lär biträdande flottiljchefen Bill Bergman cyklat förbi, stannat och avbrutit övningarna med motiveringen att vädret var för uselt.

Sjukavdelningen, som förestods av flottiljläkaren Erik Ahlqvist, var förlagd i en hyrd lägenhet nära Värnhemstorget. Den personal som sjukmönstrat fick själv marschera in till Värnhemstorget på morgonen, och var det fler än två man fick denna marsch inte ske enskilt. Ibland kunde denna sjukgrupp möta flottiljchefen Zachrisson, som på cykel var på väg från sin bostad till flygfältet, och då gällde det att de sjukmönstrade var ordentligt sjuka. Annars blev det snabbt återgång till tjänsten. Det kunde bli ganska bisarra situationer då en sjukanmäld måste anmäla sig tvärs över Lundavägen, som utgjordes av två körbanor med mellanliggande dubbelspår för spårvagnar. En bra röst behövdes då för att flottiljchefen skulle höra vad som anmäldes.

Över lag fungerade förläggningsprovisoriet bra, men speciellt intendentur-tjänsten blev svårhanterlig med alla små förråd i källarlokaler och andra utspridda utrymmen som användes. Framför allt de många förflyttningarna till andra baser var synnerligen arbetskrävande, speciellt då transportfrågan ofta fick lösas med inhyrda bilar, då den egna fordons-



Bulltoftafältet flygfotograferat från sydost. På fältets vänstra sida ligger Hangar 2 och Hangar 3 medan Hangar 1 under 1939 flyttades upp till den norra delen, i anslutning till Tionde Flygflottiljens barack- och hangarbyggnation.

parken var för liten. Vädrets makter i form av de kalla krigsvintrarna ökade behovet av ordentlig utrustning men trots alla problemen fungerade intendenturen under kapten Lindgren, och därmed även flottiljen.



F 10-personal på väg ner mot viadukten på Lundavägen i samband med marsch in till gudstjänst i S:t Petri kyrka under flygdagen den 31 maj 1942.



Första divisionens personal uppställd framför sitt logemente i Kirseberg, Solgatan 15-17. Divisionschefen kapten Gunnar Asklin är nummer sju från vänster i den främre raden. Notera att det fanns en vaktkur placerad alldeles intill entrén.



Matsalen i "Restaurang Malvia", en före detta fabrikslokal intill torget i Kirseberg.



Marketeriet i "Villa Höja" efter det att flottiljexpeditionen lämnat huset och flyttat ut till de nybyggda barackerna på Bulltofta.



Vid flygdagen på Bulltofta den 5 september 1926 deltog jaktkursen från Malmsslätt under ledning av kapten Knut Zachrisson (4:e fr v) med sex jaktplan typ J 2.

## Zacke

En historik över F 10 på Bulltofta kan aldrig bli komplett utan ett avsnitt enbart ägnat flottiljens chef, Knut Zachrisson. Som tidigare nämnts var han en militär av den gamla stammen med allt vad därtill hör i form av ordning och disciplin. Han levde i viss mån kvar i 1894 års exercisreglemente från sin tid i armén på bland annat Hultfredsslätt, och detta satte vissa spår i en del övningar på F 10. Beroende på hans häftiga humör och handfasta agerande är historiefloren kring hans person mycket omfattande och skulle utan tvekan kunna motivera en egen skrift. Redan från hans tid i Flygkompaniet förekommer ett flertal historier men i det följande skall endast tas upp några få episoder, som belyser den anda, i vilken F 10 verkade.

En allmän regel vid umgänget med Zacke, vilket han man och man emellan kallades mera vardagligt, var att aldrig störa honom under dagens första del. Önskade man ett positivt besked i någon fråga borde man helst vänta tills chefen hade avnjutit sin lunch och rökt en snickarcigarr. En bra indikator på Zacks humör var ett ärr på överläppen som mörknade i takt med humöret. För undvikande av missförstånd skall dock betonas att Zacke var mycket mån om sitt manskap, och han



Knut Zachrisson.

sparade inte på krutet när det gällde deras välbefinnande. Det har sagts om Zacke att han var sträv på ytan men hade ett hjärta av guld. Förlust av människoliv vid haverier, vilket dessvärre förekom alltför ofta, tog han mycket hårt.



Vaktombyte vid entrén till F 10 som låg intill kanslibaracken (t v) längs Vattenverksvägen. Hangaren i bakgrunden hårbärgerade segelflygplanen på F 10.

De värnpliktiga råkade sällan illa ut för Zacks häftiga humör, såvida de inte hade tagit ut spännfjädern i sin uniformsmössa, utan det var huvudsakligen officerarna som drabbades. Zacks efterträdare som flottiljchef 1946, Bill Bergman, har beskrivit sitt första möte med sin chef enligt följande.

- Jag minns tydligt vårt första sammanträffande på Bulltofta. Zacke väntade på min ankomst och satt därför för ovanlighetens skull på sitt "kontor" i en av barackerna. Inredningen var spartansk och bestod av ett skrivbord och en stol, förmodligen den minst slitna på flottiljen. För att nå ditin måste man först passera ett yttre rum, som inrymde flottiljexpeditionen. Även där var inredningen spartansk och utgjordes av ett skrivbord och en stol, samt ett blankettskåp med en pärm med påskriften "flottiljinstruktion". I pärmerna fanns ett duplicerat blad, lika väderbitet som Zacke själv.

Inkommen på kontoret anmälde jag mig reglementsenligt till tjänstgöring på F 10. Zacke betraktade mig fundersamt en stund, innan han räckte fram sin barkade näve till hälsning och yttrade: "Du får börja på andra divisionen." Då inget vidare förekom, som det heter på protokollspråk, avtågade jag för att söka rätt på andra divisionen.

På utgående från Zacks kontor till flottiljexpeditionen, lade jag märke till att det ovan nämnda blankettskåpet, ett jalousiskåp av trä, var kraftigt skadat. Framsidan var intryckt och delvis i spillror. Expeditionsföreståndaren, som såg att jag fann möbelns tillstånd eländigt, anmärkte att det inte lönade sig att laga den. "Varje gång flottiljchefen kastar ut Müller-Hansen eller någon av de andra officerarna från kontoret, så drösar de alltid in i skåpet."

Så långt Bill Bergman. Ove Müller-Hansen, som var en av dem som oftast drabbades av Zacks onåd, minns mycket väl blankettskåpet och ger här ett exempel på hur det var att pappersexercera med chefen.

- Jag skulle föredra ett ärende för chefen, och vis av tidigare erfarenhet hade jag gjort tre förslag till svar på skrivelserna. När jag kom in till honom, refuserades de alla tre i snabb följd utan att han egentligen hade sett på dem. Just när jag hade börjat på det tredje så kände jag att jag var luftburen. Zacke hade tagit mig med ett grabbatag i vapenrocken och hystade mig rakt in i blankettskåpet som stod mitt emot hans dörr. Tack och lov var dörren öppen. Det blev dödyst på hela flottiljexpeditionen och jag var lite tveksam om hur jag skulle bete mig i fortsättningen. Jag fann att enda möjligheten var att gå in igen och då tog jag med mig det svar som jag ansåg var riktigast. När jag kom in satt Zacke och såg ganska nöjd ut med vad han hade uträttat, tittade på mig genom kronans glasögon och frågade:

”Vad var det Du ville, Din lymmel?” Jag lade fram papperet och utan att egentligen läsa igenom det, skrev han på. Därefter var allt frid och fröjd.

Kännetecknande för Zacke, som var mycket pliktrogen, var att han hade svårt att förstå folk som inte utträttade något vetligt. I samband med de täta amerikanska nödlandningarna uppstod ibland problem med att transportera bort de främmande flygarna och vid ett sådant tillfälle hade några besättningar samlats på gräsplanen framför kanslibaracken. Där låg de och gjorde ingenting i solskenet. En sådan syn var ovanlig på F 10 och Ove Müller-Hansen, som var adjutant åt Zacke, har berättat om detta tillfälle.

- Jag satt på min expedition och hörde plötsligt att något skulle hända. Det kom alltid en liten förvarning i form av några mullrande ljud inne från chefsexpeditionen. Så kom Zacke ut och sa till mig: ”Säg till dom att dom ställer upp”. Vilka ”dom” var framgick tydligt och jag for ut som ett skållat troll och beordrade amerikanerna att ställa upp sina besättningar, för flottiljchefen ville hälsa på dem.

Det var väldigt svårt att få någon ordning på amerikanerna, men i stort sett fick jag ihop dem i fyra eller fem högar. Därefter återvände jag till chefen och rapporterade att allt var klart. ”Jaha”, sa han, ”följ med”.

Sedan tog han sin mössa och ställde sig på trappan till kanslibaracken. Alla amerikanerna tittade med spänning och stor förväntan på Zacke. Det märkliga var att de rest sig upp, och efter en stund stod de ganska raka. Vi gick nu runt gräsplanen för att titta på dem från andra hållet dit de var vända, och när vi kom fram stod de i snörräta led.

Zacke stannade och sa till dem: ”How do you do”. Det var absolut tyst och tydligen hade Zackes engelska ordförråd tagit slut så han fortsatte på småländska: ”Nu é Ni så fulla i faen och veter hut.” Så tittade han på dem en gång till för säkerhets skull, och man såg hur blodet försvann från amerikanarnas ansikten. De var bleka av skräck. Därefter vände sig Zacke till mig och sade: ”Säg till dem att fortsätta”, varefter han gick. Jag gav order om ”dismiss” och följde efter. Efter denna historia såg vi aldrig en sysslolös amerikan, och om Zacke någon gång kom i närheten gjorde de allt för att försvinna utom synhåll.

Det var inte bara sysslolösa amerikaner som fann onåd i Zackes ögon. Av någon okänd anledning hade Zacke med tiden blivit allergisk mot ingenjörer, och dessvärre gällde det även hans egen flottiljingenjör Sigge Åkerlind. Folke Barkman har dragit sig till minnes en episod då han var adjutant.

- Zacke kom in på min expedition och sa: ”Följ med nu så skall vi inspektera verkstaden”. Nåväl, vi cyklade tvärs över fältet till ABA:s hangar, där avdelning 6



Omedelbart efter start med J 20, nr 2352, mot Rinkaby för inspektion den 10 juni 1943, fick Zacke motorstopp och tvingades nödlanda på en åker söder om Bulltofta. Först på plats var en värnpliktig från F 10 som ovetande om vem den blödande piloten var, frågade ”har du slagit dig illa?”, varpå Zacke röt ”säger du Du till din flottiljchef din dj-l”. Trots skada på ena benet vägrade Zacke åka till sjukhus och först efter påpekande, att han själv givit order om att förare efter haveri skulle till sjukhus för kontroll, gav han vika. Att ligga på bår i ambulans var otänkbart, och färden företogs därför i en paketbil som kommit till platsen.

var inhyst. Zacke satte igång sin inspektion och Åkerlind följde med och demonstrerade. När vi kom till ritkontoret såg vi en konstruktör framför ett stort ritbord. Tydligt grunnade han på ett tekniskt problem och stödde därför huvudet i händerna medan han satt och funderade. Detta

var klart olämpligt, för Zacke rök på honom och frågade: ”Vad är Ni anställd som?” Det är oklart om teknikern förstod att det var flottiljchefen som frågade, så han tittade upp och svarade att han var ritare. Då tänkte Zacke en stund, innan han röt: ”Nå, så rita då”.

Ett antal amerikanska bombplansbesättningar på grasmattan alldeles utanför kanslibaracken under sommaren 1944 i väntan på transport till något logi. Zackes kontor var beläget omedelbart till vänster i en låg barack.



Det spartansk inredda kansliet i baracken på Bulltofta.







## J 8 Gladiator

Då F 10 detachment flyttade från F 8 till Bulltofta vid månads-skiftet september-oktober 1940, ingick tolv J 8 *Gladiator* som utlånats från depån på F 8. Av dessa plan hade nio tillhört F 19 under finska Vinterkriget (kriget med Sovjetunionen den 30 november 1939 till den 13 mars 1940) och utgjorde således flygvapnets krigsveteranflygplan. Ytterligare omkring ett dussin flygplan överfördes efter hand under en månads tid från F 9, Säve, som nu utrustats med J 11.

I och med att F 10 fått sina första flygplan, innebar det inte att flottiljen var stridsberedd. Många piloter kom direkt från flygskolan och måste börja med att flyga in sig på J 8. Dessutom togs många flygplan i anspråk för stridsövningar och övrig nödvändig flygutbildning. Till att börja med utgjordes beredskapen av en eller ett par rotar och först under våren 1941 blev förbandet i viss mån operativt.

Även om F 10 numerärt hade fått relativt många flygplan i slutet av 1940, var styrkan dessvärre svag. Problemen med att hålla planen i luften var stora och mekanikerstyrkan var fullt sysselsatt med underhåll och reparationer. Den 1 januari 1941 fanns det 27 jaktplan på F 10, men av dessa var endast 16 i operativt skick. På grund av detta var F 10:s roll som jaktförband klart reducerad och den primära uppgiften i ett krigsläge var att försvåra och hindra landstigningsföretag i Skåne samt ingripa mot luftlandsättningar söder om en linje Falkenberg-Ljungby-Karls-hamn. Jaktförsvarsuppgiften fick vänta tills bättre flygmateriel hade levererats, vilket skedde mer än ett år senare.

Under maj månad 1941 överlämnade F 9 sin sista division J 8 till F 10, vilket var ett välkommet tillskott. Trots detta kunde F 10 den 25 juni inte ställa upp fler än 19 operativa jaktplan, trots att flottiljen förfogade över 32 maskiner. Att ök-

ningen av det totala antalet sedan januari endast var fem flygplan, berodde på ett antal haverier. Bland annat kolliderade två flygplan (J 8 nr 284 och 285) under jaktstridsövning den 5 februari, men dessbättre klarade sig båda piloterna genom fallskärmshopp.

Genom det ringa antalet flygbara flygplan på F 10 skar flygledningen ner antalet jaktplan per division till åtta, varigenom F 10 kunde mönstra två divisioner, andra och tredje, och därmed uppfylla den beordrade beredskapen. Den primära anledningen till problemen med att hålla J 8 i luften var att planen var förslitna, men man måste också ta i beaktande att utbildningsflygning och beredskapstjänst slet mycket hårt på materielen. Antalet gångtimmar mellan de stora översynerna ökades kraftigt.

J 8 var känd för plötsliga motorstopp under flygning. Ett av de första råd man gav de nya *Gladiator*-piloterna var att direkt efter start spana efter lämpliga nödlandningsfält. Planet hade goda glidflygegenskaper och låg landningshastighet så ett motorstopp behövde ingalunda betyda haveri, även om sådana inträffade.

De många utelandningarna gjorde att piloterna fick en mycket god kännedom om lämpliga landningsfält över stora delar av Skåne.

Orsaken till motorstoppen var primärt det dåliga bränslet. Genom den akuta bensinbristen under kriget tvingades man blanda ut bensinen med bensol och sprit och erhöill på detta sätt nödbränslet bentol. Denna vätska löste dessvärre upp tätningsslacken på korkflottören i flygplansförgasaren, vilket fick till följd att denna flödade och motorn stannade. Dessutom kom det ibland korkbitar i bränsleledningarna och täppte till dessa. Bentolen löste även tätningshartzer i bränsletankarna, vilket fick till följd att förgasarmunsty-

cken beckade ihop med motorstopp som följd. Även om nödlandningarna var många, så kom de bara att orsaka ett totalhaveri.

Av de tolv totalhaverier som förekom med J 8 på F 10 var nio orsakade av kollision i luften, antingen under stridsövning eller under flygning i dåligt väder. Vid tre av dessa kollisioner fick båda eller ena föraren sätta livet till, och facit för J 8-tiden blev fem omkomna piloter.

J 8 var i tjänst på F 10 under två och ett halvt års tid och var mycket omtyckt av piloterna för sina trevliga flygegenskaper, även om prestanda var långt ifrån acceptabla. Man kunde jämföra J 8 med en mycket stark Sk 12, otroligt vändbar och lättflugan. Dykning kunde göras brant, och gränsen sattes när remsorna över vingduken lossnade. Delvis beroende på piloternas flygning var det mycket dukningsarbete på *Gladiator*. Markpersonalen hade det slitsamt, även om de uppskattade den engelska kvalitén och föga anade vad som väntade när J 20 kom till flottiljen under våren 1942.

Under 1942 fanns det såväl J 8 som J 20 på F 10, men allt efter som J 20 levererades drogs J 8 tillbaka, och i september 1942 återlämnades en division av de före detta F 9-planen till F 8. Trots att J 20 tagit över under hösten 1942, behöll man som reserv omkring en division J 8 långt in under 1943. J 20 hade redan börjat bekänna färg.

Den sista J 8-övningen på F 10 bestod av en kadettflygning på tredje divisionen från Bulltofta till F 6 Karlsborg och där-efter till F 9 Göteborg under senare halvan av augusti 1943. Syftet med denna flygning var samövning med andra förband och flygplantyper. På F 9 blev det luftstrider mellan F 10:s *Gladiator* och F 9:s J 11, Fiat C.R. 42, och trots att J 11 var ett modernare flygplan ansåg sig ka-

detterna från F 10 vara de ständiga segerarna. Vid hemkomsten från denna flygning pensionerades slutgiltigt *Gladiator* från F 10 och planen överlämnades till krigsflygskolan F 5 i Ljungbyhed för vidare förflyttning med kadettskolan F 20 till Uppsala.

Av de tre divisioner J 8 som fanns på F 10 finns ett plan ännu bevarat på Flygvapenmuseum på Malmslätt. Planet, nr 278, före detta F 10-23, deltog i finska Vinterkriget innan det kom till F 10 och är nu målat i F 19:s färger med märkningen gul H, precis som i Finland, vintern 1940.

## Långflygning med J 8

Problemen med *Gladiator* belyses väl av följande flygning, utförd och berättad av Lennart Smith, då jaktpilot och sedermera flygledare på F 10:

- En övning som jag speciellt erinrar mig med J 8 ägde rum i mitten av februari 1942, när andra divisionen skulle förflyttas till Kall, en liten by strax nordost om Åreskutan i Jämtland. Det var 20-25° kallt nere i Malmö när vi startade för flygning i division till Västerås, där vi skulle mellanlanda för tankning. Vädret var inte det bästa och navigationsutrustningen bestod endast av kompass, kula och girindikator.

Vi gjorde noggranna beräkningar på vind och avdrift innan vi startade rotevis, varefter vi gick upp genom molnen och flög över dessa på tid till Västerås. Där gjorde vi en ny molngenomgång och fann att vi kommit ganska nära flygplatsen med vår "döda räkning".

Efter landning och tankning startade vi på nytt, gjorde om samma navigeringsövning och kom upp till Östersund, där det i stort sett var helklart. Från Östersund fortsatte vi till Kallsjön, där vi landade på isen med våra skidförsedda plan.

I Kall hade vi samövningar med armén under dagarna och tränade samtidigt navigering över de vita vidderna. På nätterna ställdes planen upp längs strandkanten och maskerades. Kylan var avsevärd och vissa nätter sjönk temperaturen till minus 40°, vilket innebar att mekanikerna fick sätta kapell över motorerna och i speciella "täkt" elda under med primuskök, för att inte oljan skulle frysa.

Efter en vecka, på morgonen den 27 februari, var det åter dags att vända söderut. Vi skulle starta rotevis ut över sjön och ha samling senare. När jag drog på med min rotetvåa blev det plötsligt helt svart omkring mig, då glaset var alldeles igenklibbat av olja. Jag drog av gasen och kanade ut på sjön, där jag kuperade och öppnade huven. Även min rotetvåa avbröt sin start. Det visade sig att den yttre oljekylaren hade spruckit, troligen på grund av en ispropp, med påföljd att all oljan låg runt kabinen.

Felet avhjälpes, och ett par dagar senare startade vi på nytt mot söder. Första



J 8 i maskerade värn på Everödsfältet våren 1942.

etappmålet var Västerås, dit vi anlände välbehållna för att tanka.

När vi sedan startat från Västerås märkte jag en konstig belastning på ena sidan av flygplanet, vilket berodde på att ena skidan pekade rakt ner. En fjäder till skidupphängningen hade brustit, så det var bara att återvända och göra en landning med så hög nos som möjligt och hoppas att skidan skulle komma rätt. Det hela gick bra, och vi körde in och kuperade. Efter reparation av skidupphängningen kontrollerade man motorn och oljan, och det visade sig då vara mycket lite olja kvar, så det var allt tur att skidan föll ner och stoppade vidare flygning.

Efter ett par dagar var oljekylaren reparerad och vi fortsatte vår avbrutna resa söderut. Eftersom vi ändå var sent ute (de övriga på divisionen hade redan varit

hemma en vecka) bestämde vi oss för att mellanlanda på Malmen och hälsa på några gamla kamrater som flög Caproni. Vi landade som planerat på Malmen och träffade kompisarna, varefter vi återvände till de nytankade planen för sista etappen ner till Skåne. Vid rutinkontroll av oljan visade det sig, att det inte fanns mycket kvar, då den yttre oljekylaren fortfarande läckte. Vi blev sittande på Malmen ett par dagar för reparation och dåligt väder.

Så småningom var vi klara att fortsätta hem till Skåne med våra J 8 och när vi långt om länge kom hem och anmälde oss för vår divisionschef kapten Eriksson på Everödsfältet, anmärkte han att det var på tiden. Jag genmälde att visst var vi sena, men så hade vi också flygplanet med oss, vilket han medgav var nog så väsentligt.



Lennart Smiths haveri efter motorstopp (brott på huvudvevstaken) med J 8A 271(F 10-18) efter luftstrid den 15 januari 1941. Höjden medgav glidflygning hem till Bulltofta men på väg in för landning på fältet från söder försökte Smith undvika att träffa en kraftledningsstolpe, varvid flygplanet vek sig. Vid islaget fick föraren mindre skador. Smiths landning var i det närmaste exakt på samma ställe som flottiljchefen Knut Zachrisson buklandade med en J 20 den 10 juni 1943, också efter motorstopp, vilket berörts på föregående uppslag.



Uppställning av J 8 på linje på Bulltofta i juni 1941. Det närmaste flygplanet, nr 278, finns bevarat i Flygvapenmuseum på Malmen.

## En realistisk övning

Per-Axel Persson

Sommaren 1942 genomgick jag den grundläggande flygslagsutbildningen, GFSU:1, på flygplan J 8 vid 1. divisionen F 10. Divisionschef var kaptenen Asklin, och vi var baserade på Bulltofta. Mot slutet av sommaren hade vi fullbordat huvuddelen av utbildningen och fick delta i tillämplade övningar.

Den 6 augusti beordrade eskaderchefen, generalen af Uhr, en övning i luftförsvaret av Malmö. Malmö skulle anfallas av divisioner ur F 6 med flygplan B 5 och av divisioner ur F 1 med flygplan B 3. F 10 skulle försvara Malmö med sina tre divisioner J 8. Som det senare visade sig, blev det en stor anhopning av flygplan över Malmö.

J 8-divisionerna beordrades att inta högsta beredskap, och när "fienden" närmade sig gavs startorder.

Första divisionen leddes av löjtnanten Wirfeldt, och jag låg rotetvåa till honom. Vi steg i en vid sväng norr om Bulltoftafältet. Efter en stund upptäckte vi de anfallande bombdivisionerna under oss. Wirfeldt gick in i en dykning mot en av B 5-divisionerna. Jag hängde med, och strax hade jag en B 5 i mitt sikte. Jag gjorde blindavfyrningar mot B 5:an, och när jag bedömde att jag skjutit ner honom, tittade jag upp för att fånga ett nytt mål.

Då skymtade jag något, som kom farande från höger rakt framför nosen på mig. Instinktivt sköt jag fram spaken och skevade vänster för att komma undan. Pang! Mina högervingar träffade det andra flygplanets bakkropp, slets loss och försvann över huvudet på mig. Jag hade, skulle det visa sig, krockat med en annan J 8, flugen av aspiranten Lars Claesson i min egen division. Han hade legat rotetvåa i den andra gruppen, och båda grupperna hade anfallit samma mål.

Min flygplankropp, som nu var utan vingar, fortsatte som en vilt snurrande cigarr ner mot moder jord. Nu var det bråttom. Jag ryckte ut sprinten till fast-

bindningsremmarna och slungades ur sitsen, men inte helt. Ena foten fastnade i remmarna, och där låg jag fastkletad av vinddraget utmed flygplankroppen med ena benet nere i sitsen. Jag sparkade förtvillat, och plötsligt kom jag loss. Jag för iväg ut i rymden, roterande och helt utsträckt med ryggen mot marken.

Nu gällde det att utlösa fallskärmen. Var var handtaget till utlösningen? Jag letade och letade, visste att jag var på låg höjd och när som helst kunde slå i marken. En märklig tanke för genom huvudet; "Synd att jag skulle dö så ung. Jag som hade så mycket kvar att göra". Jag slet av mig kraghandsken och fann handtaget uppe i armhålan. Ett ryck. Pang! Allt blev tyst.

Nästa reaktion var att jag hängde under fallskärmen. Det var tyst och stilla, och under mig singlar vingduk och spryglar ner mot marken. Jag såg mig omkring. En bit bort hängde Claesson i sin fallskärm, och på en åker under oss brann resterna av våra flygplan.

Claesson hade inte sett något före kollisionen. Han kände en stöt, och sedan gick flygplanet rakt upp, vek sig och gick i spin. Claesson gav urgångsroder för att

komma ur spinnen, men ingenting hände. Det var inte så konstigt. Bakkroppen på hans flygplan hade vid kollisionen slagits tvärt av, och stjärten hängde kvar i roderlinorna. Han lämnade flygplanet!

Nu var det tid att förbereda var jag skulle ta mark. Men vad är det för en ledning under mig? Ve och fasa! Det är ju 40 000-voltsledningen mellan Malmö och Arlov. Sakta drev jag mot den. Vad göra? I hastigheten kom jag inte på att man kan få fallskärmen att glida åt ett visst håll genom att dra i bärlinorna på den sidan.

Men något måste göras. 40 000 volt är för mycket att få i sig. En snilleblix slog mig. Om jag spänner loss mig och hänger i armarna, så kan jag släppa när jag är mellan trådarna. Då bryter jag benen, men jag klarar mig från strömmen.

Jag lossade benremmarna. Det gick lätt. Men bröstkopplingen orkade jag inte öppna, för hela min tyngd vilade på den. Då tog jag tag i selen ovanför mig och swisch! gled selen över huvudet på mig, och jag hängde i mina uppåtsträckta händer cirka 50 m över marken. Jag hade inte en tanke på hur farligt det egentligen var. Tur, att man har så starka fingrar.

Jag kom inte fram till kraftledningen utan landade i åkern en bit ifrån den. Nere, och hel. Puh! Det var mycket på en gång.

Claesson var också nere. Vi hade klarat oss helskinnade ur knippan. Jag samlade ihop fallskärmen och knallade upp till vägen, där folk samlats. Där möttes jag av flottiljadjutanten med ett bister "Hur faen flyger ni?" Det var andra tider då.

Så bar det iväg till sjukhuset för undersökning. Zacke, flottiljchefen, hade så bestämt. Jag togs omhand av en ung förväntansfull läkare, som kastade sig över mig, klämde och undersökte och efter en stund besviket konstaterade: "Det var den lindrigaste flygolycka jag sett".

Vid sin genomgång efter övningen sammanfattade eskaderchefen sina intryck med orden:

"Det blev en väl realistisk övning".







Tankning av J 8. Till en början gällde pumpning av bränsle för hand, från 200-liters bränslefat, ett nog så ansträngande arbete som alltid skulle gå undan.

ken var av diagonaltyg, samt boxkalvskor istället för de grova lägerskor som vi använde till vardags. Det skulle dröja något, innan vi fick kvittera ut denna elegans.

De första fjorton dagarna, då vi skulle lära oss att hälsa och i övrigt uppträda i uniform, fick vi ingen permission.

Kommissuniformen var standardklädsel vid exercisen, som leddes av från armén ”importerade” instruktörer. Att dessa kunde det där med trupputbildning var det ingen tvekan om. Humor tycktes de dock sakna. Varken på deras eller skolchefens, fänrik Otterdahl, läppar sågs någonsin ett leende. En bidragande orsak till detta kunde vara vår oförmåga att tillgodogöra oss utbildningen.

Min första dag ”i det fria” löste jag militär veckoslutsbiljett och reste hem. Från min avstigningsstation till mitt föräldrahem var det fem kilometer att gå. Jag kunde konstatera faktum; terränglöpingen och den krävande exercisen hade gjort nytta. Än idag vill jag påstå att just exercis – och det skall vara hård sådan – kan ge den enskilde och en trupp en verklig uppräckning. Man får spänst i sitt uppträdande och skärpt uppmärksamhet på vad som händer i ens omgivning.

Efter provmånaden skrevs kontrakt, varvid vi förband oss att tjäna kronan i tre år och två månader. Kvar i tjänst vid F 10 blev femton flygplanmekaniker, femton signalmekaniker och tio vapensmeder. Var och en fick ta emot en anställningspremie om femtio kronor; ungefär som en extra månadslön. Nu blev disciplinen mycket hårdare. Andra tider skulle komma.

Vi fick kvittera ut vapen, i form av gevär m/96. Signalisterna fick ut pistol

## Ur mekanikerns perspektiv

Kjell Brymell

Jag hade antagits till provtjänstgöring som volontär vid Tionde Flygflottillen, med inställelse måndagen den 3 augusti 1942 vid kasernvakten, gamla Kirsebergsskolan. Avresedagen var inne. Med toaletartiklar, hänglås, klädborste, nål, tråd samt fribiljett reste jag med ångtåg från Börringe station till Malmö Söndervärn, därifrån spårvagn med övergång till Lundavägen.

Det kändes lite vemodigt de sista stegen fram till kaserngrinden. Först då förstod jag att detta var en vändpunkt i mitt liv.

Efter diverse kontroller blev jag hänvisad till ett logement: en tidigare skolsal i Kirsebergsskolan, med fönster mot Lundavägen. Här inne fanns redan några av mina blivande kamrater. Jag blev anvisad ett klädskåp och ”underslafen” i en våningssäng. Nu blev jag också numrerad för första gången i mitt liv – det blev nummer 18.

I den obäddade sängen låg en madrass och en kudde, båda fyllda med träull, blandat med något mindre vedträ – kanske ditlagt av någon skämtsam värnpliktig. Där fanns även ett kuddvar, två lakan och en filt. Vi fick så småningom instruktion om hur bäddningen skulle utföras. Inga flikar av lakan eller filt fick synas under sängen. I övrigt skulle den vara sträckt och slät. Hur skulle detta gå? Hemma hade ju mor alltid bäddat sängen, och nu skulle jag göra det själv.

I det ganska stora skåpet fanns all den utrustning som behövdes för denna provmånad: uniform, flygtjänstmössa (båtmössa), blåställ (overall), korta kalsonger, strumpor och kängor.

Något som vi blev väldigt besvikna över var uniformen. Vi hade ju tidigare sett några enstaka ”flygets käckas gossar” i våra hemtrakter, snygga och prydliga.

Våra uniformer var av helt annorlunda kvalitet och snitt. Förmodligen var de tillverkade på tidigt 30-tal. Nu förstod jag hur uttrycket ”att ligga i kommissen” uppstått. Tyget var grovt som juteväv, och färgen var urblekt blå. Vapenrockens passform påminde också om en jutesäck. Ståndkragen, som knäpptes fram till med hyska och hake, var så hög att det uppstod skavsår på halsen. Byxorna hade en stor säckig ända, och ben som liknade stuprör. Efter någon dags användning hade de intagit en form som om man alltid satt på huk. Flygtjänstmössan var av högre modell än dagens. Placerad på huvudet såg den ut som ett tak med hög resning.

Med denna klädsel fick en volontär aspirant inte gå ut på stan. För detta krävdes att man bar s k andramundering, vil-



J 20 krävde betydligt mycket mer bränsle än J 8 så det var tur att det fanns en tankbil med motorpump för tankning.



Laddning av kulsprutorna på J 20. Genom problem med synkroniseringen vapen/propeller, blev eldhastigheten med tiden mycket låg.

m/07 och ansåg sig därmed vara en klass över mekarna. Pistol m/40 fanns vid den tiden endast i ett fåtal exemplar. Med vapnen följde nya problem. Stora krav ställdes på vapenvård. Vid vissa tidpunkter fick vi inställa oss i vapenförrådet, där vapenmästare Berggren företog en noggrann besiktning av gevären, som han var specialist på. Ett bekymmer var det s k mynningsblecket; en liten plåtbit som skulle sitta fäst med bivax i gevärets mynning för att hindra damm och smuts att komma in i loppet. Saknades denna plåtbit vid inspektion, inkasserade vapnets ägare omgående ett permissionsförbud. (Enligt arkivet förbrukades 4010 mynningsbleck på F 10 under Malmö-åren. Red anm.)

Under exercisen blev vapenföring ett nytt moment som skulle läras in. Efter en tids träning tror jag faktiskt att vi blev riktigt skickliga – så bra, att vi fick marschera efter fanvakten vid firandet av Svenska Flaggans dag på Malmö gamla idrottsplats 1943.

Verkstadstjänsten blev ett nytt inslag i vår vardag. Den bedrevs i en liten källare på Kronotorpsgatan i Rostorpsområdet, strax bakom fängelset. Ledare var överfuriren Lif. Överfurirsgraden var ny 1942. Vi fick sysselsätta oss med att fila rundstål och stålplåt. Bl a skulle vi fila två rektangulära plåtbitar, 2 mm tjocka. 20 mm in från ena kanten av vardera plåtbiten skulle filas av till 1 mm tjocklek. Därefter skulle lödtenn läggas på de nedfilade ytorna, som sedan pressades samman. Nu skulle hela den sammansatta plåtbiten vara 2 mm tjock, även i skarven.

Det var inte så lätt att få måtten att stämma. En lite mer företagsam äldre kamrat, ”Stöten” Eriksson, visste efter några månaders värnplikt vid armén hur en slipsten skulle dras. Medan vi andra slet med fil, skjutmått och mångahanda

andra verktyg, cirkulerade ”Stöten” runt och gjorde hyss. Vi undrade alla, hur han skulle hinna få sin plåtbit klar, tills tiden var inne att visa upp den. Vi oroade oss i onödan. ”Stöten” visade upp den finaste plåtbiten av alla. Hur hade detta gått till? Jo, han hade fått sin plåtbit gjord hos plåtslagaren vid Torngatan!

Tapto blåstes kl 21.30 av en cykelburen värnpliktigt blåsare. Då skulle vi vara tillbaka i logementet. Kl 21.45 skulle vi stå uppställda i uniform vid respektive sängs fotända. Dagbefälet skulle visitera. Dageleven kommenderade givakt och lämnade av. Efter kontroll av den personliga putsen och ordningen i logementet blåstes ”tystnad” kl 22.00. Efter denna signal skulle alla ligga, och inget samtal fick förekomma.

Klockan 06.00 blåstes revej. Innan sista tonen klingat ut, ryckte dagbefälet upp dörren. Då gällde det att kvickt komma ur sängen. Att ligga och dra sig var otänkbart.

Vilka musikaliska kvalifikationer som erfordrades för att bli uttagen till blåsare vet jag inte. Några blåsare klarade den tillbucklade trumpeteten utan ventiler, som kronan tillhandahöll, mycket bra, medan man beträffande andra kunde ifrågasätta om de överhuvudtaget hade blåst i en trumpet tidigare. Flaggsignalen kunde ibland vara en pinsam historia. En smålänning, som var en god musiker och hade egen trumpet, övertalade vi att blåsa revej sist vid vårt logement. Det betydde femton minuters extra tid i sängen. Efter en tid, då vi blivit varmare i kläderna, fick vi samme trumpetare att en gång spela ”Godnattvalsens”, känd från filmen *Dimornas bro*, istället för tystnadssignalen. Vi hörde aldrig något klagomål efter denna, av de flesta uppskattade, upplevelse.

Umgängesreglerna var stränga, såväl i som utom tjänsten. Man tilltalades med titel och efternamn. Att säga ”du” till överordnade var otänkbart. Särskilt viktigt var det att uppträda korrekt gentemot flottiljchefen. Vi fick tidigt lära oss, att varhelst vi mötte överste Zachrisson måste vi lämna av till honom. Detta skulle ske medelst huvudvridning, honnör och med hög röst angivande vem man var –



Montören Olsson, som här arbetar med motorn på en J 20, var en av de civilanställda teknikerna på F 10.

med grad, nummer och namn – samt var man var på väg.

Vid en enskild förflyttning till ”sjukan” upptäckte jag ”Zacke” på andra sidan Lundavägen, cyklande mot Kirseberg och F 10. Lundavägen är ganska bred. Den bestod då av två körbanor, delade av en gräsremsa med två spårvägsspår. Jag lämnade av enligt instruktionen, samtidigt som en spårvagn kom skramlande. ”Zacke” försvann temporärt. Jag skymtade honom visserligen mellan de två vagnarna, men att i detta oväsen från bilar och spårvagnar göra sig hörd var en omöjlighet. Att han sett mig visste jag. Han hade gjort honnör, innan vår ögonkontakt bröts. Situationen var pinsam. Morgontidiga personer på väg till sina arbeten stirrade med undran i blicken på mig, som utan synbar orsak gick och skrek på Lundavägen. Men att inte lämna av hade sannolikt resulterat i att ”Zacke” kommit efter mig. Det hade varit värre.

Att få ledigt från tjänsten, eller att slippa logementet mellan 21.30 och 06.00, var svårt. Grundbestämmelsen för detta var följande: ”Tjänstledighet och permission äro icke att anse såsom manskapet tillkommande rättigheter utan beviljas företrädesvis såsom uppmuntran för ådagalagt gott uppförande och välförhållande i tjänsten. Permission under natten beviljas sparsamt och icke utan viktiga skäl åt den som visat sig mindre pålitlig eller brustit i gott uppförande”. Permission med civil klädsel beviljades aldrig.

Inför julen 1942 fick vi veta, att endast hälften av F 10 styrka fick vara ledig till denna och hälften till nyår. Vi fick möjlighet att välja, och jag tecknade mig för ledighet till nyårshelgen.

Julaftons middag var så festlig som någon kunde begära. Alla, som inte var förhindrade av vakt, var samlade i matsalen. Efter middagen var det sång och musik. Själva fick vi delta i allsång under ledning av fältpastor Göte Kronvall vid Malmö fo-stab. Sångerna var tagna ur hans egen fältsångbok, fastställd 1941, och utgiven ”till svenska soldaters tjänst och glädje”. Därefter blev det gottbord och utdelning av fältjulklappar, skänkta av snälla människor. Denna min första jul i det militära fick jag ett par stickade fingervantar med hälsning från en tant, med en önskan till mottagaren ”någonstans i Sverige” om en riktigt god jul. Dessa vantar har jag ännu. De är lika fina efter alla dessa år:

## I vakttjänst

Att tjänstgöra i vakten vid flygstationen var ofta något extra. Den stora skräcken för ”Zacke” gjorde att vaktens slutna del ofta fick en förövning i att rycka ut snabbt. Den patrullerande posten hade sett en skärmmössa över staketet längs Bulltoftavägen. Vakten stod i stram givakt. Avlämning skulle ske – men ofta var det en telearbetare, som ville komma in på om-

rådet. Denne tackade då för den stora uppmärksamhet han rönt, och vi kunde "säcka ihop" en stund igen.

När "Zacke" väl kom, gällde det att stå i perfekt enskild ställning. Den som genom sin kroppsbyggnad inte kunde få magen in och bröstet ut blev handgripligen tillrättad. Var posten slö, när "Zacke" stod i grinden och slutna delen ryckte ut, blev det övning i detta några gånger, tills "Zacke" blev någorlunda nöjd. En vanlig dörröppning av standardtyp släpper inte igenom en vaks slutna del samtidigt – någon måste komma sist. Det tog "Zacke" aldrig någon notis om. Alla måste vara ute samtidigt! Till slut flög man ut till uppställningsplatsen. Efter en dylik övning fick den slöe vaktposten veta att han levde.

Vid ett tillfälle fanns det i kasernvakten värnpliktiga, som gick vakt för första gången. På morgonen, vid tiden för "Zackes" framfart, gick en av dessa värnpliktiga post. För att undvika en miss förmanade vi honom att vara särskilt uppmärksam. När han såg flottiljchefen svänga in på Norra Bulltoftavägen från Lundavägen, skulle han kalla ut vakten med hög och tydlig röst ("Iiii geväää!"). Sådant gillade "Zacke". "Inga problem", svarade posten. "Det här klarar jag lätt". Lugnade av svaret låg vi på våra sängar, beredda att rusa ut vid minsta ljud.

Men vad hände! Helt överraskande hörde vi något som liknade ett lejons rytande. "Zacke" stod i vaktlokalens dörröppning, blå i ansiktet. Det blev sedvanlig övning fem eller sex gånger. Vi frågade efteråt den självsäkra vaktposten, varför han inte kallat ut oss. Svaret blev att han fått en blockering. Rösten hade svikit honom. När han såg "Zacke", fick han inte fram ett ljud.

Under flygvapenövningen i september 1942 i Västergötland var vi nyanställda volontärer enda kvarvarande hemmastyrka. Vi fick sköta all vaktjänst. Vi fick snabbutbildning i posts uppträdande och fick tre lösa och två skarpa patroner till våra gevär m/96. Många hade aldrig hållit i ett gevär. För att råda bot på detta, fick vi avlossa fem lösa skott vardera. Den svenska igelkotten hade inte många taggar på Bulltofta vid den tiden.

## Mekanikern

Att tjänstgöra i hangarerna på Bulltofta som flygplanmekaniker var inte alltid ett drömjobb. Där saknades värme, varför vinterhalvåret blev en ganska svår tid. Alla hangarer är för övrigt dåliga arbetsplatser vintertid. Hangarportarna öppnas för flygplan som skall ut och in, med nedkylning som följd.

J 8 *Gladiator* var en mardröm för en volontär. Flygplanet hade en dukbeklädnad, som ofta fick sprickor i färgskiktet, skrosor. Vissa J 8 hade ett silvervitt skikt under det gröna, som var enormt svårt att lösa med aceton. Flygplanen hade varit



Underhållsarbetet med J 20 var omfattande. Italienskt "hantverk" gjorde att man många gånger inte kunde flytta en komponent från ett flygplan till ett annat.

med i finskryska vinterkriget 1939-40. All gammal färg måste tvättas bort med aceton, ner till själva duken, och sedan målas om; först med spännlack och sedan med grön skyddsfärg. Färgerna förtunnades med aceton – tala om att sniffa aceton! Inga skyddshandskar fanns, varför händerna blev gula. Ibland blev det hål i duken. Även då skulle all färg tvättas bort, och ny duk skulle fällas in i hålet och sys fast på ett speciellt sätt med för ändamålet särskilda, krökta synålur.

Att veva igång J 8 var ett led i utbildningen. När man sedan någon gång fick sitta i sitsen och starta motorn, var det höjden av lycka.

J 20 var ett flygplan med små och stora problem. Bland de mindre problemen var flygplanets beklädnadsplåtar, som togs av varje dag vid tillsyn, och sedan med slag och många hårda ord skulle på plats igen. Så var det dragandet med lufttub på en kärra med hjul av trä och ekrar av järn. Mellan varje ekerinfästning i hjulbanan var trät så planslitet, att kärrans båda hjul var sexkantiga.

J 20 innebar för oss även att ligga dubbelvikta över flygplankroppen framför stabilisatorn vid uppkörning av motorn på högvarv för att hindra flygplanet för att tippa framåt. Det kändes som att bli stucken av tusen nålar genom kläderna att ligga i stormen bakom en stor propeller, som gick 2250 varv per minut.

Det förekom dagar under roteberedskap, då dimman låg så tät över flygfältet att start var omöjlig. Då kunde det ibland hända att vi mekar fick ligga på vingen för att hålla utkik efter hinder; medan föraren – som ingenting såg – drog på ganska högt propellervarv för att åstadkomma en gata i dimman tvärs över fältet. Vad som kunde hända, ifall föraren tvärbromsade, vågade vi knappast tänka på.

Bland de större problemen med J 20 var alla motorstörningar som förekom.

Motorbyte blev i regel ett arbete för flygverkstaden.

När bensin, 100/130 oktan, rann ur den överfulla vingtankens urluftningsrör, fick mekanikern sätta munnen till röret och blåsa för att "eliminera hävertverkan". Att munnen blev full av blybensin reagerade ingen för. Det hade varit något för våra dagars miljödebatt.

Vintern 1944 skulle samtliga vingbultar bytas på J 20. 2. div var, tillsammans med furirskolan som jag genomgick, förlagd till F 21 på Kallaxheden för vinterutbildning. Vi hade skidutbildning på dagtid och skruvade vingbultar på nätterna. Det var ett svårt arbete som gav stora sår på handlederna till följd av det enormt trånga arbetsutrymmet. Efter någon tid fick vi handledsskydd av läder.

J 22, som F 10 fick i april 1945, var ett trevligt flygplan från mekanikersynpunkt men hade dock sina brister. Bl a var bromsarna undermåliga. Genom läckage tömdes ofta systemet på bromsvätska, och bromsverkan upphörde helt.



Kan vara skönt att få koppla av någon gång...





## J 20

Jaktplanet J 20 hade som redan nämnts beställts hösten 1940 i Italien. Den 28 november hade ett kontrakt skrivits som innebar att 60 Reggiane Re 2000 *Falco* I hade köpts för 18 700 000 kr. En del av köpeskillingen skulle utgöras av metaller och glimmer som ersättning för det exporterade materialet. Leveransen till Sverige skedde per järnväg med början i april 1941, och planen monterades på CVM, centrala verkstäderna i Linköping, innan de överlämnades till F 10.

Två av planen, 2303 och 2304, flögs emellertid hem av Gunnar Hammarén och Grels Naeslund, som den 18 september 1941 anslöt sig med sina flygplan till en Caproni-grupp i Milano. Leveransflygningarna med Caproni, B 16 och S 16 som de betecknades i Sverige, var inne i sitt slutskede och då flygning över Tyskland var förbjuden utan radio, tvingades de radiolösa J 20 att följa de radioutrustade bombplanen. I München slutade emellertid en magnet i Hammaréns 2304 att fungera och tillsammans med en väntande Caproni fördröjdes flygningen. Den 26 september landade 2304 på Bulltofta, fem dagar efter 2303, och därmed var J 20-epoken inledd.

Ombeväpningen till J 20 mottogs med blandade känslor, även om planen naturligtvis var efterlängtat. Det faktum att typen var snabbast i flygvapnet, till och med snabbare än F 8:s J 9, gjorde inte förväntningarna mindre. Övergången från den långsamma och stabila *Gladiator* till detta fartvidunder var åtminstone för de yngre piloterna ett mycket stort steg. Att sedan ett av de två nya fartvidunderen orsakade ett dödshaveri på Bulltofta den 13 januari 1942, då löjtnant Arvroth fick motorstopp vid start, gjorde inte saken bättre. Redan nu började man tala om bristfällig materiel.

Under våren 1942 började de riktiga leveranserna komma igång och andra divisionen, under befäl av kapten Hamma-

rén, var först med att utrustas med J 20. Divisionen var under denna tid förlagd till Rinkaby i östra Skåne och i övergången bestod den av både J 8 och J 20.

Monteringen av J 20 fortskred och under sommaren 1942 fick tredje divisionen, under befäl av kapten Norlin, sina J 20. GFSU 2 låg vid denna tid på tredje divisionen och inskolningen för denna fjärde kull flygförare tog sin början. Första divisionen, under befäl av kapten Asklin, fick sina J 20 först under hösten 1942 och därmed var F 10 utrustat med förhållandevis modern materiel, även om kvaliteten många gånger lämnade en del övrigt att önska.

Bristerna på J 20 gällde framför allt motorn, även om också övriga installationer ofta fallerade. Anledningen torde stå att finna i de italienska problemen att under krigstid få korrekta legeringar för motortillverkning. Bland annat var ventilmekanismen en ständig källa till bekymmer och orsak till flera haverier. Vidare var motorerna ofta så individuella att man hade svårigheter att flytta en komponent från en motor till en annan, en form av missriktat italienskt hantverk.

Vevaxeln i Piaggio-motorn, som var en dubbel stjärnmotor med en slagvolym på 38,6 liter, saknade lager mellan de båda motorhalvorna, vilket orsakade flera motorhaverier.

Det var dock inte bara maskinella problem som drabbade J 20 utan även tillverkningslarv. Vinginfästningen bestod av ett stort antal bultar och vid kontroll visade det sig att många av bultarna saknades. Detta medförde omfattande extraarbete på divisionerna för att få planen godkända.

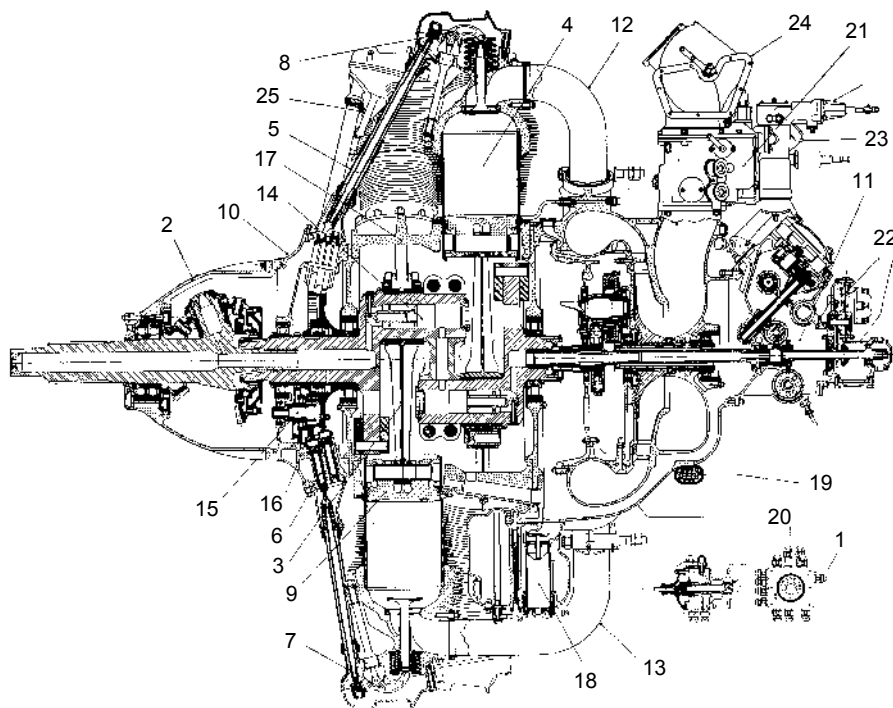
Motorproblemen nådde sin kulmen i juni 1943, och den 11 juni utfärdades flygförbud för J 20 med icke modifierade motorer. Vid detta tillfälle fanns endast två plan kvar i tjänst på flottiljen.

För att underlätta övergången till J 20 medföljde två italienska tekniker för att lära upp de svenska mekanikerna. På grund av språkproblem var förvirringen mellan de svenska och italienska teknikerna ofta stor även om praktiska demonstrationer hjälpte upp det hela.

De civilanställda italienarna stannade över ett år men hade en avgjort annan uppfattning om J 20 än svenskarna. Bland annat ansåg italienarna att man inte skulle reparera planen i någon större utsträckning, eftersom de bara var kalkylerade att hålla i 7,5 flygtimmar. Denna tidsrymd kunde kanske vara acceptabel på ett stridande förband, men var på intet sätt förenlig med den svenska neutralitetsvakten, som innebar över 200 timmars genomsnittlig gångtid på planen. Ett hårt och påfrestande arbete av markpersonalen gjorde att J 20 klarade tiden ut, även om det var knappt med flygplan under de sista månaderna.



J 20:s ankomst till Bulltofta var efterlängtat.



Tvårsnitt J 20:s Piaggio RC 40D-motor: 1. Startluftfördelare. 2. Reduktionsväxel. 3. Vevstake. 4. Bakre cylinderkrans. 5. Ventilstötstäng. 6. Ventillyftare. 7, 8. Vipparm. 9. Kolv. 10. Vevhuskåpa framre. 11. Vevhuskåpa bakre. 12, 13. Insugningsrör bakre respektive framre cylinderkrans. 14. Vevaxel. 15. Kamdrevsväxel. 16. Kamdrev. 17. Motorblock. 18. Oljesump. 19. Tändkabelhållare. 20. Ingaskompressor. 21. Förgasare. 22. Akan- och hjälppapparardrev. 23. Tryckgivare. 24. Luftintag till förgasaren. 25. Tändstift

Problemen med J 20 innebar att divisionerna ofta saknade plan vid uppställningarna. Sergeant Törnblom på andra divisionen kunde emellertid vanligtvis ståta med en fulltalig division, då han för att behålla divisionens goda renommé ofta ställde upp flygplan som till synes var kompletta, men som mycket väl kunde sakna tändstift eller andra detaljer.

Efter 150 tim gångtid sändes motorerna till CVV, centrala verkstäderna i Västerås, för översyn, men all övrig service gjordes på flottiljen av äldre civilanställda montörer, som huvudsakligen rekryterats från ABA men även från F 8. Dessa montörer ansvarade för underhållet, och på varje division fanns en motormontör, en elmontör och en flygplansmontör.

Det var inte bara "normala" underhållsproblem som orsakade brist på operativa J 20 under slutet av 1944 och början av 1945. Antalet haverier var dessvärre mycket stort med 20 plan havererade, varav 18 totalhaverier. Ett av de 18 skall dock inte tillskrivas vare sig material- eller förarfel då det var fråga om den tyska nedskjutningen av furir Nordlund den 3 april 1945. Mer om detta i kapitlet "F 10 och kriget" (sid 49).

S 16 Caproni har fått dåligt rykte i Sverige på grund av alla haverier, men frågan är om inte J 20 har betydligt sämre statistik, såväl beträffande antalet haverier i proportion till flygplansbeståndet som beträffande flygtidsuttag. Capronis dåliga rykte emanerar framför allt från det stora antalet omkomna genom haverier, men man måste betänka att Caproni hade flera man i sin besättning. J 20 stod för nio omkomna piloter.

Till J 20:s försvar skall läggas att flygverksamheten bestod av många men relativt korta flygningar. Detta innebar naturligtvis ett stort antal starter och landningar. Under tidsavsnittet juli 1941 till krigets slut 1945 gjordes omkring 28 000 starter med F 10:s jaktplan. Total bokförd flygtid blev cirka 17 000 timmar och huvuddelen av alla dessa flygningar föll på J 20. Dessa siffror ger en uppfattning om flottiljens intensiva verksamhet.

Även om J 20 hade problem med bränsleläckage i huvudtanken, frätskador från läckande batterier, dålig syrgasbehållare, koloxid i kabinvärmen, missvisande kompasser, halvt avskavda roderlinor och ett flertal elektriska fel, så var

den omtyckt av piloterna för sina fina flygegenskaper. Mekanikernas uppskattning av typen var betydligt svalare. Möjlig uppskattades att man slapp vea igång J 20. Motorn startades med tryckluft och detta skötte piloten själv med hjälp av en kran i cockpit. Mekanikerns uppgift var att fylla på tryckluft i en speciell tank i planet. Ett flygplan, 2319, var utrustat med en liten kompressor (samma som i J 11) och kunde således själv förse starttanken med luft.

Med J 20 infördes en nyhet på F 10, nämligen divisionsmärkningar. Redan när andra divisionen fått sina plan på Rinkaby 1942, började man pryda planen med en gul blix. Detta medförde att divisionen under det följande året kom att kallas "telegrafarna", men tyvärr var blixten ingen solitär företeelse för F 10. En likartad blix prydde tyska Heinkel He 113 jaktplan, och eftersom tyskarna i sin propaganda använde bilder av just dessa He 113 (egentligen He 100D-I), fann man det klokast på F 10 att ta bort märket. Risker var annars stor att nervösa allierade skyttar vid ankomst till svenskt luftrum skulle uppfatta J 20 som ett tyskt jaktplan.

Ett betydligt säkrare divisionsmärke lanserades av första divisionens chef, kapten Asklin. Eftersom planen ofta kom i luften så snart det blev ljus på morgonen, tyckte Asklin att ett spöke kunde vara en lämplig symbol. Det vita spöket har alltsedan sommaren 1942 varit första divisionens symbol men har bara förekommit på J 20, med undantag av någon enstaka J 8 under manöver 1942 och en J 35F *Draken* som under hösten 1980 hade ett spöke på fenan. Under 1983 började man på nytt pryda första divisionens flygplan med spöket, fast skjortan av hållfasthetsskäl måste förkortas. Även flygande spöken tvingas anpassa sig efter teknikens framsteg. Även AJS 37 *Viggen* på den återuppsatta första divisionen var spökmärkta under 1990-talet.



J 20 startades med tryckluft, som här fylls på flygplanets egen tryckluftstank.



T v: Första divisionens spökeblem på en J 20. Mitten: Den blå örnen som var tredje divisionens märke innan man bytte till Malmö vapen, en grip som visas t h.

På tredje divisionen valde man en blå stiliserad örn som emblem, men tyvärr passade inte färgen ihop med den brokiga målningen på planet och örnen försvann. Den förekom endast på ett mindre antal flygplan men var representerad vid den stora manövern vid Råda hösten 1942. Örnen ersattes av en skånsk grip, liknande senare F 10-embler.

Hösten 1944 var antalet operativa J 20 mycket kraftigt reducerat, närmare 75% var ur tjänst av olika anledningar. Flottiljen behövde nya flygplan och i samband med detta kom ett rykte i omlopp på förbandet att flygledningen lyckats anskaffa ett antal P-47 *Thunderbolt* från amerikanska reservlager i England. Man tog det för självklart att F 10 skulle få dessa nya flygplan genom sitt utsatta läge och stora brist på materiel. Personalen, flygande såväl som icke flygande, läste in allt som fanns att tillgå i fråga om P-47-litteratur. I detta avseende hade de stor hjälp av den amerikanska teknikergrupp som låg på Bulltofta för att få de nödländade bombplanen i skick för vidare transport. Amerikanerna skickade efter flygplansbeskrivningar och instruktionsböcker från USA för vidare befordran till F 10-personal.

Ryktet om P-47 till F 10 var inte helt ogrundat, eftersom flygvapnet under hösten 1944 varit över i England och studerat inköp av P-47 *Thunderbolt* eller P-51 *Mustang*. Valet föll på P-51 och personalen på F 10 fick på nytt lära sig en ny flygplanstyp. Intresset var stort och man såg fram mot ett krigsmässigt flygplan med stark beväpning och utmärkta prestanda. *Mustangen* var ju välkänd efter sina eskortupdrag över Tyskland.

Med tanke på ovanstående måste man förstå personalens stora besvikelse när det nya jaktplanet, J 26 *Mustang*, levererades till det relativt nyuppsatta F 16 i Uppsala istället för till F 10. Som ersättning för de utslitna J 20 fick F 10 överta F 16:s "avlagda" J 22 under våren 1945. Visserligen var J 22 i det närmaste nya, men trots allt långt ifrån *Mustang*-standard. Från F 10:s sida försökte man påverka flygledningen att basera J 26 i Skåne, men på högsta ort ansågs det olämpligt att pla-

cera amerikanska jaktplan på en flottilj som hade till uppgift att avvisa eller tvinga ner amerikanska flygplan över svenskt luftrum. I och med att svenskt luftvärn beskötut och svårt skadat amerikanska flygplan var frågan mycket känslig och kunde lätt störa förbindelserna mellan USA och Sverige. Det antas att en fördröjd leverans av markradarstationer från USA, berodde på ovilja från amerikanska flygvapnet att tillåta leverans till Sverige på grund av beskjutningar.

Efter ombeväpning till J 22 togs J 20 snabbt ur tjänst. Dock flögs luftvärnsflygningar under sommaren 1945, men den 20 juli var kapitlet J 20 slut för flygvapnet. Ett flygplan, nr 2340, finns bevarat på Flygvapenmuseum och minner om hektiska år i Skåne. J 20 gav F 10 många problem, men trots allt gjorde den lång tjänst under svåra år.

### Så minns jag J 20

Med få undantag är det endast piloter från F 10 som flugit J 20. En av dem, Torsten Höjrup, berättar om sina upplevelser med flygplantypen:

"Utan förkunskaper om J 20 kom jag till F 10 i november 1941. Under de första dagarnas mer markbundna tillvaro såg man då och då över hustaken ett flygplan, som till såväl motorljud som utseende skilde sig från de J 8, som rasslade runt



Torsten Höjrup på väg att kliva ner i sin J 20.

fältet i större antal. Man fick veta, att det där var J 20.

När vi sedan började flyga J 8 och stod på märket, kom det då och då ett vidunder dånande förbi under landning, alltid med motorn på ända till sätningen. J 8 var ju inte mycket annorlunda än de skolplan vi var vana vid, bara lite större, så J 20 gjorde ett imponerande, lite skrämmande intryck. Samtidigt som den på något vis inte angick oss. Det fanns bara en J 20 man flög med, och efter landningen körde flygplanet in till en annan division och dit gick man inte. Inte till en början i alla fall.

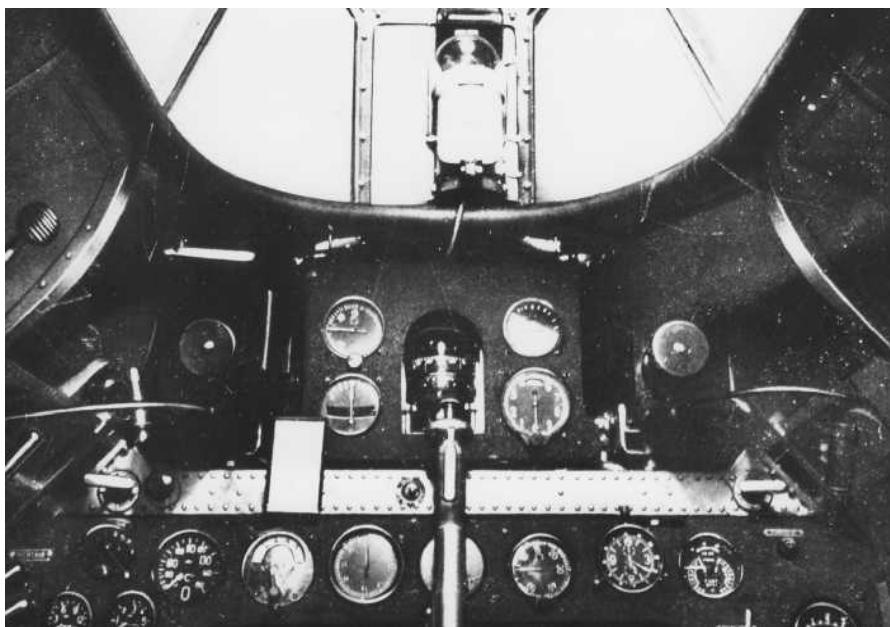
Efter hand kom vi ändå i kontakt med de äldre kolleger, som höll på med J 20. De var inte många och de var tystlåtna, men menade i alla fall, att det var inget märkvärdigt med den maskinen. Ändå tisslades det ofta så där i skymundan, att "det där var visst nåt' j-a skit, man hade fått fatt på". När så flygplanet fick motorstopp i starten och störtade strax utanför fältet, bekräftades ryktet.

Ett annat rykte gjorde gällande, att flygplanet hade sådan vingbelastning, att vid en roteflygning hade tvåan skevat lite oförsiktigt och fallit flera hundra meter. Det var dock väl grovt för att bli trott av oss flygförare, men är ett exempel på, hur det kan bli när rykten får ersätta information, och i viss mån även instruktioner. Jag har inget minne av några skrivna instruktioner för J 20, möjligen att det förekom något hektograferat blad med motorvärden och dylikt. En flygplansbeskrivning utkom 1943, men var ju då inte särskilt intressant för oss.

Framåt sommaren 1942 blev det så vår tur på tredje divisionen att göra bekantskap med J 20. Det var inte direkt med någon skräck, men med stor respekt, man satte sig i flygplanet. I fatalistisk tro på sig själv skulle det väl gå bra. Flygplanet gick ju bevisligen att flyga. Bekantskapen med förarplatsen var naturligtvis intressant. Det var gott om plats, kändes nästan som man satt i en tunna, och där fanns en hel del grejor som man inte tidigare kommit i kontakt med. Där var ett par reglage för propelleromställning, reglage för in- och utfällning av landningsstället (elektriskt) och en stor elegant vev för in- och utfällning av vingklaffarna. Veven kunde också via en omkoppling användas för att fälla in eller ut landningsstället manuellt, om det skulle behövas. Det skulle visa sig behövas ganska ofta. Vidare var där en massa instrument, bland annat två hastighetsmätare. Det måste således vara väldigt viktigt med rätt fart, en sak som man tidigare hade kunnat känna sig till ungefär. Texten på instrument och reglage var på italienska. Exotiskt och spännande. Jag minns, att det stod "Variata di giri" på varvräknaren.

Motorn startades med hjälp av tryckluft från en vanlig trycktub, som mekanikern drog på en liten kärra. Det fanns en





Instrumentpanelen i J 20.

mindre trycktub i flygplanet för bromsar och vapen, som var luftdrivna, men den medgav också ett startförsök, om den var fylld. Startsystemet var pålitligt och motorn vanligtvis lättstartad. Den var också lätt att stanna, då man med ett reglage stängde för tomgångsmunstycket, varvid den tystnade utan risk för glödtändning.

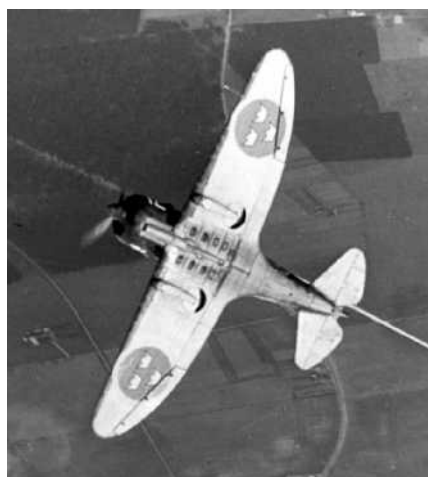
Så blev det då dags för den första flygningen och den förlöpte helt normalt. Så gjorde också den andra flygningen, men inte den tredje. Övningen hette då "Stall, vinkning och looping", och under försök att göra looping blev det vinkning, följt av spinn med 3000 m höjdförlust. En händelse som väckte viss uppståndelse med tanke på flygplanets spinnegenskaper, men som vid närmare analys nog kunde hänföras till vad man brukade kalla "skit bakom spaken", det vill säga oskickligt handhavande. Nåväl, utbildningen fortsatte och jag blev mer och mer förtrogen med flygplanet. Jag upplevde då, att J 20 var ett ganska trevligt flygplan. Robust, rymligt och faktiskt lättfluget.

Speciellt var landningsstället mer robust än vad det såg ut och man fick bevittna många prov på dess styrka. En gång kom ett flygplan in för landning med ena hjulet på tvären (hjulen vreds 90° vid infällningen för att gå helt in i vingen), men ingenting hände. Vid kontakt med marken vreds hjulet rätt och föraren märkte aldrig någonting.

Det stora nospartiet var besvärande vid markkörning, då det skymde all sikt framåt. Vid inkörning efter landning kunde man emellertid, om väder och humör inbjöd därtill, komma ifrån besvären genom att lossa fastbindningarna och halvstå upp i sittbrunnen. Ryggfallskärmen blev ett behagligt stöd för ryggen och man hade en charmant sikt över nosen. Man styrde mjukt och lätt med de mycket behagliga luftpåverkade bromsarna, som manövrerades med en knapp på toppen av den långa spaken. Propellervinden fläktade

mjukt över ansiktet och man kände stort välbehag. Att man flugit flygvapnets då snabbaste flygplan fanns kanske också med i det undermedvetna. På annat sätt märkte man inte av denna snabbhet i vardagslag. Vi flög oftast med fast propeller på 1800 varv (sparvarv) och gjorde då lite över 300 km/h. Endast i avancerade sammanhang samt under start och landning användes automatisk propellerinställning med 2250 rpm.

De normalt behagliga bromsarna kunde emellertid även vara obehagliga. Vid ett tillfälle gick inom loppet av en timme tre flygplan över styr i landningen. Ett flygplan slog runt och två ställde sig på nosen, därför att bromsarna varit för hårt justerade och låste. Det blev tillfälligt flygförbud. Teknisk expertis fanns i form av två italienska tekniker, och tillfrågade om värde eller norm för bromsinställning blev svaret, att något sådant kände de inte till. På fabriken hade man en stång med ett "svep" i ena änden och det lindade man runt hjulet, så att stången pekade rätt fram. Så hade man en speciell individ, som fick hänga på stången och när han precis kunde väga ner bromsmotståndet, då var det lagom. Man måtte ha funnit hans svenska motsvarighet, för jag kan



väl minnas en trästång på ett par meter med en bit sadelgjord i ena änden och därefter minns jag ingra låsta bromsar.

Ett annat problem jag erinrar mig var huven. Vi diskuterade i början, om man skulle landa med stängd eller öppen huv. Man var ju van att landa öppet och tyckte, att man såg och kände bättre. Diskussionen visade sig rätt överflödigt, då huven på grund av vekhet och luftkrafter var mycket svår/omöjlig att öppna i luften.

Propelleromställningen kunde också krångla, även om jag själv aldrig råkade ut för det. Jag råkade överhuvudtaget aldrig ut för några tekniska problem med J 20 och fick därför stort förtroende för den. Möjligen hade jag en viss tolerans för småfel, för jag trivdes med flygplanet.

Beväpningen bestod av två 12,7 mm kulsprutor monterade i axelhöjd och med bakstycket inne i sittbrunnen. Vid sidan om bakstycket stack det ut ett rejält handtag från slutstycket med en utformning nederst för ett pekfinger. Före skjutning måste man göra en slutstycrsrörelse för att få första patronen i loppet. Denna manöver var tryckluftdriven, så man behövde bara med pekfingeret starta rörelsen, så kom handtaget med rekylfart bakåt. Fungerade inte tryckhjälpen, fick man grabba med alla fingrarna om handtaget och dra ordentligt, och hoppas att luften inte hjälpte till då. Synkroniseringsmekanismen mellan propeller och kulsprutor var klart opålitlig och flera "skott i propeller" framtvingade att man undan för undan fick dra ner eldhastigheten, så att det mot slutet närmade sig skottvis eld. Jag minns hur det lät och vill bedöma eldhastigheten till cirka två skott per sekund, vilket motiverar benämningen kanon mer än kulspruta. Denna eldhastighet och icke sällsynta eldavrött påverkade givetvis skjutresultaten, vilket en titt i flygdagboken också visar. Skjutning mot markmål gav ganska acceptabla resultat, medan skjutning mot luftmål gav en dystur bild. Av nio skjutningar med 100 skott vardera, gav fyra skjutningar noll träff, två skjutningar sju träff och resten en till tre träff. Resultaten var likartade för de övriga på divisionen, så målpersonalen hade det lätt med räkningen.

Efter utbildningen for vi till Mellansverige för att delta i flygvapenövning. Härifrån minns jag mest en flygning i flottiljförband, sannolikt för att imponera på någon delegation med Nordenskiöld. I spetsen för förbandet flög Zacke med stabsroten, och därefter tre fulla divisioner J 20 i V-formering. Säkert det enda tillfälle så många J 20 varit i luften på en gång. Det vittnar om en mycket god prestation av markpersonalen, att under fältmässiga förhållande få så många (och dåliga?) flygplan i luften samtidigt.

Väl vetande, att det finns de, som har dysturare minnen av flygplanet, måste jag konstatera, att för mig är J 20 i ljust minne bevarad."



Två J 20 med vit nos och vitt band runt flygkroppen utgjorde fiendestyrka på Gotland vid flygva-penövningen i september 1944.

tet. Senare iordningställdes mer eller mindre kamouflerade flygplansvärn samt baracker för personalen i anslutning till flygfältet.

Det utan jämförelse mest använda fältet för ombaseringar var Rinkabyfältet strax sydost om Kristianstad. Detta låg i omedelbar anslutning till A 3 skjutfält och hade använts av flygvapnet för jaktkurser under hela 30-talet. Underlaget var relativt lös sand och för att kunna tillåta de allt tyngre flygplanen att bruka fältet hade tre banor, i form av en triangel, permanentats. I övrigt fanns ett barackläger alldeles norr om fältet samt en större och tre mindre hangarer i fältets nordöstra hörn. Platsen medgav endast basering av en division åt gången och vanligtvis avlöste divisionerna varandra för skjutövningar mot bogserade luftmål.

Övningsbesöken på Rinkaby varierade i tid från några veckor upp till tre månader. Totalt hade F 10 jaktplan baserade på fältet omkring 16 månader under krigsåren, huvudsakligen under vårar och försomrar. På detta sätt minskades slitaget på Bulltoftafältet, som trots stor slitstyrka kunde bli ganska mjukt under tjällossningen.

Rinkabys läge på Skånes östsidan medgav en ökad kontroll av det skånska luft- rummet, och även om de flesta främmande företag ägde rum på syd- och västkusten, fick Rinkabybaserat flyg ofta gripa in. Ett av dessa ingripanden resulterade i nedskjutningen av en J 20 över Hanöbukten, vilken beskrivs på annat ställe i denna skrift.

I nära anknytning till Rinkaby låg ett annat gammalt flygva-penfält, Ripa, som

## Krigsflygfält, övningar

Baseringen av F 10 på Bulltofta under krigsåren innebar inte att flottiljen endast verkade från detta fält. I och med att F 10 depå fanns förlagd här, blev det naturligtvis hemmabas, men av de 60 månader som F 10 låg i Malmö, hade flottiljen minst en division på annan bas under ganska precis halva den aktiva tiden. Anledningarna till dessa utplaceringar av divisionerna var dels beredskapstaktiska, dels för övning av personal.

Den första omfattande ombaseringen ägde rum den 27 juni 1941 då flottiljstaben samt andra och tredje divisionerna överflyttades till Kungsängens flygplats utanför Norrköping under en eskaderövning. På dagarna upprätthölls jaktberedskap med de gamla J 8, men bortsett från detta bedrevs de vanliga utbildningsövningarna i normal utsträckning. Den 19 juli återvände flottiljstaben till depån på Bulltofta medan tredje divisionen ombaserades till Nybrofältet, strax öster om Ystad. Andra divisionen låg kvar i Norrköping till dess att eskaderövningen avslutats.

Under februari 1942 baserades andra divisionen i Kall vid Kallsjön, norr om Åreskutan, under två veckor. Denna vinterövning ställde stora krav på såväl personal som materiel på grund av den starka kylan, och i kapitlet "Långflygning med J 8" framgår en del av de besvärligheter man hade att kämpa mot. När hemfärden inleddes hade personalen stora förväntningar på en skånsk vår, men blev grundligt besviken. Tillsammans med första divisionen fick andra divisionen tillbringa en osedvanligt kall mars månad i Everöd, strax söder om Kristianstad, ett krigsflygfält med mycket primitiva förhållanden. Som förläggning användes bland annat Everöds gamla skola, där man tvingades hålla kaminerna glödande för att kunna få lite värme. Från skolan var det en bra bit till fältet, varför personalen fick transporteras ut på lastbil.

Tjänsten på Everöd blev svår och man hade stora problem med flygmotorerna. Oljan blev genom kylan mycket trögflytande och detta mer eller mindre omöjliggjorde motorstart. Motorn på J 8 evades igång med handkraft och för att man skulle kunna orka detta måste oljan vara lättflytande. Den slutliga lösningen på startproblemen var anskaffning av en slags motorvärmare, som stod på marken under motorn och eldades med gengas-kol. Det var inte bara flygplansmotorer som vägrade fungera i kylan, utan detta gällde även personalens vapen av olika slag.

Till en början stod planen utomhus på Everöd och var under vintern täckta med kapell, vilkas fladder i vinden under mörka vinternätter kom att skrämman mängen god flygsoldat på vakt på det ensliga fäl-



En J 8 och dess förare från andra divisionen F 10 under vinterövning i Kall (Jämtland) i februari 1942.

ofta användes under 30-talets jaktkurser. Genom sin begränsade storlek kom det inte att utnyttjas speciellt mycket av F 10 under J 20-epoken, bortsett från andra divisionens besök under slutet av juli och större delen av augusti 1943, samt tredje divisionen under april och maj 1944. Där emot förekom att såväl Ripa som Everöd fick härbärgera enstaka S 16 Caproni från F 11 under spaningsuppdrag över södra Östersjön.

Sövdeborgsfältet, strax utanför Sjöbo i södra Skåne, kom i likhet med Ripa inte att utnyttjas för ombaseringar i någon större omfattning av F 10. I maj 1944 flyttade tredje divisionen från Ripa till Sövdeborg, där man upprätthöll högsta beredskap på grund av det stora antalet främmande flygföretag mot sydkusten. Det var huvudsakligen amerikanska B-17 *Flygande fästning* och B-24 *Liberator*, som skadats under bombuppdrag över Tyskland och nu sökte nödhamn.

Under juni 1944 nåddes kulmen av amerikanska besök, och belastningen på F 10 var mycket stor. För att avlasta F 10 baserades en division med J 9 från F 8 på Sövdeborg den 3 augusti 1944.

Utöver ombaseringar till ovan beskrivna fält i Skåne genomfördes på varje division en vinterövning i norra Sverige, dels den ovan nämnda övningen i Kall för andra divisionen, dels på Kallax flygfält utanför Luleå för första divisionen under halva januari och hela februari 1943 och för tredje divisionen i februari 1944.

Trots att flygvapnet under hela kriget var fullt engagerat i neutralitetsvakten, fanns det behov av större flygvapenövningar. En sådan ägde rum under september 1942 i Västergötland, och vid denna övning deltog F 10 med såväl flottiljstab som samtliga flygande divisioner. Första divisionen baserades vid Kvänum, strax sydväst om Skara, medan andra och tredje divisionerna tillsammans med flottiljstaben förlades på Råda, alldeles väster om Lidköping.

I september 1944 var det åter dags för en flygvapenövning och denna gång centerades intresset till Östkusten. Första divisionen från F 10 baserades på F 13, Norrköping, medan två J 20 från tredje divisionen baserades på Romafältet på Gotland. Denna rote utgjorde fiendestyrka under övningen och hade för den skull vitmålad noskåpa och ett vitt band runt bakkroppen.

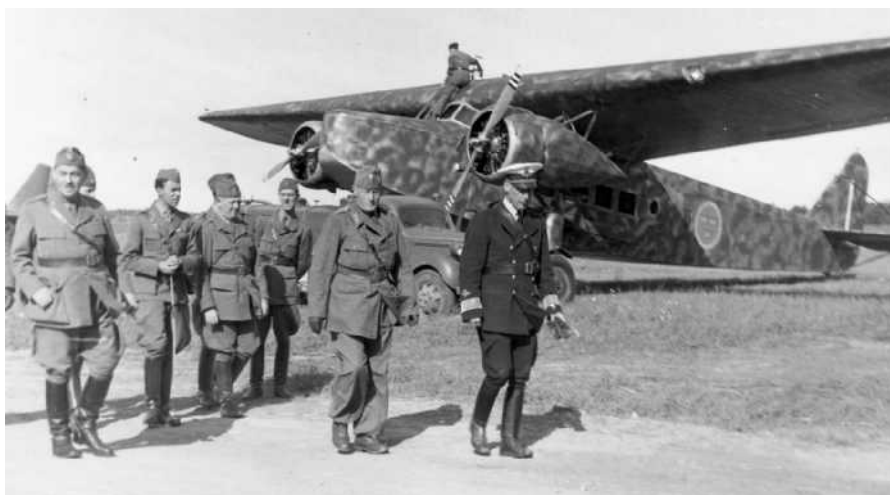
De ständiga ombaseringarna ställde stora krav på flottiljens transportdetalj och intendentur. Vid exempelvis flottiljens utbasering till Brattfors i augusti 1944 mobiliserades bussar från Malmö spårvägar för personaltransporten. Dessa bussar kördes sedan upp på järnvägsvagnar på Malmö central för vidare transport till Värmland, med personalen sittande i bussarna under tågresan. Den flygande personalen blev naturligtvis underordnad om vilket fält som skulle besökas,



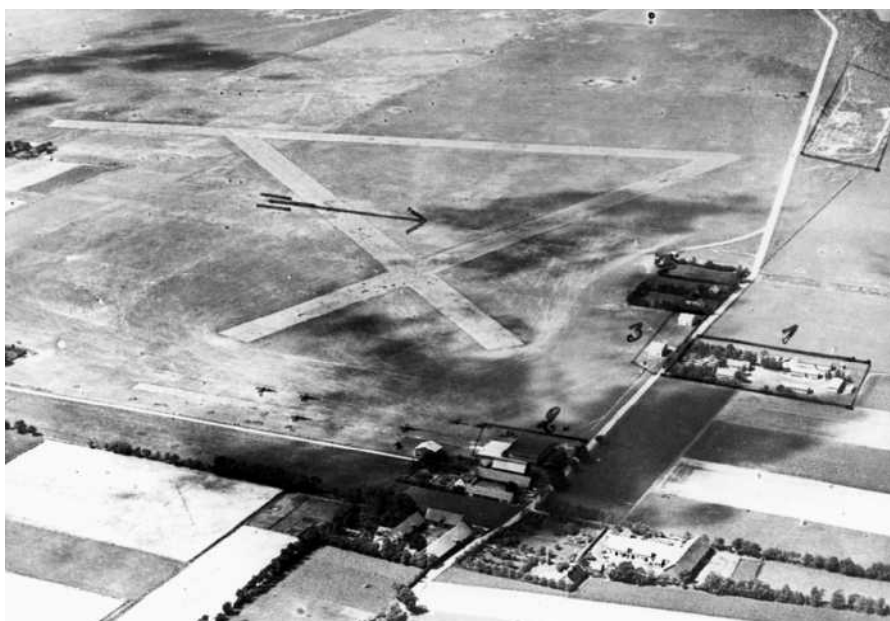
Fältmässig hangar med maskeringsnät för J 20 under manöver på Kållands Råda.

medan de bussåkande tågresenärerna under resans lopp fick spekulera bäst de kunde över målet. I sista hand var man hänvisad till att fråga lokalbefolkningen.

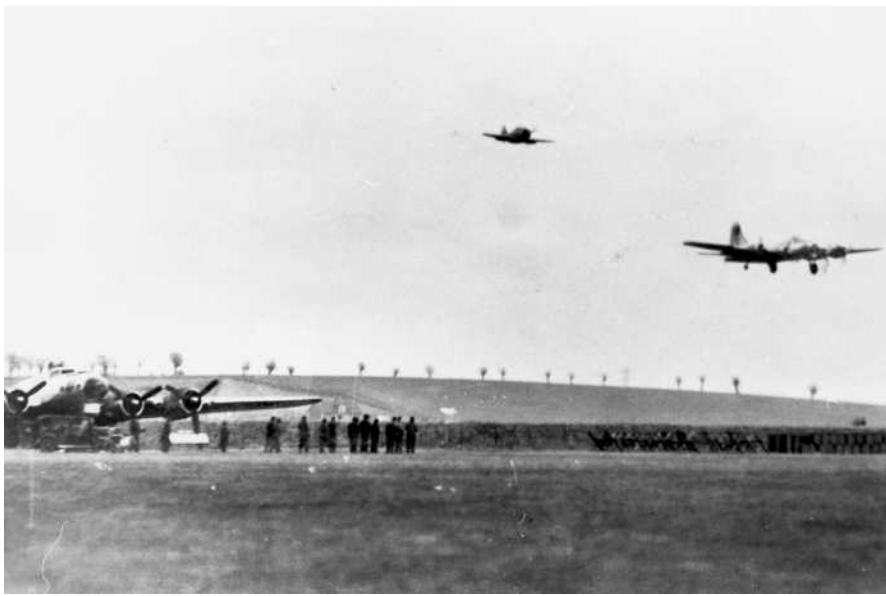
Utöver de i detta kapitel beskrivna flygfälten kom även Grävebyfältet utanför Örebro att utnyttjas vid ett par tillfällen under mars 1943.



General Thömel och överstelöjtnant Zachrisson under en inspektion av den förre på Kållands Råda under manövern hösten 1942. Transportplanet i bakgrunden är ABA:s *Värmland*, som efter en tids inhyrning köptes av flygvapnet den 1 augusti 1942 och betecknades Tp 10.



Rinkabyfältet sett från sydväst. Banorna permanentades innan F 10 började använda fältet, då den lösa sanden i annat fall skulle omöjliggöra start och landning. Stationsområdet är markerat med 2, förläggningar med 1 och slutligen fälthangarer med 3.



En J 20 eskorterar en B-17 in för landning på Bulltofta. Det var inte ofta man fick kontakt med inflygande allierade flygplan då man saknade egentlig radar och anflygningen från söder gav inte många minuters förvarning på grund av det korta avståndet till Östersjön.

## Beredskap

Att Tionde Flygflottiljen sattes upp på Bulltofta i oktober 1940, innebar inte att förbandet var stridsberett. Långt ifrån. Man måste komma ihåg att endast en liten del av personalen var färdigutbildad och denna togs nu i anspråk för utbildning av all ny personal, nyexaminerade piloter såväl som markpersonal, varav en stor del utgjordes av värnpliktiga.

För en flygvapenpilot är flygexamen endast det första steget av många för att bli en fullt utbildad stridspilot, och på vägen dit måste man passera både GFSU (Grundläggande FlygSlagsUtbildning) och FFSU (Fortsatt FlygSlagsUtbildning). Denna utbildning gjordes ute på flottiljerna, och därför fick de olika divisionerna turas om med GFSU och FFSU, efter hand som nya kullar tillkom.

Utöver ovanstående utbildningsprogram tillkom för flottiljen problem med tillgång på användbara flygplan. Det var inte alltid lätt att avdela flygplan för beredskap, när det knappt fanns flygplan i tillräcklig mängd för utbildning. Dessutom var de tilldelade flygplanen ganska omoderna.

Beredskapens omfattning varierade med hänsyn till det allmänpolitiska läget och beroende på detta kom större eller mindre styrkor att hållas tillgängliga. Den egentliga beredskapen för flottiljen började först den 27 juni 1941, från vilket datum minst en rote alltid stod i beredskap under de återstående krigsåren.

Vanligtvis medförde höjd beredskap att minst en rote ställdes i högsta beredskap, men ibland kunde den bli betydligt mer omfattande. Den 25 mars 1944 ökades beredskapen till att under dagtid omfatta en grupp (två rotar) med 5 minuters, en grupp med 10 minuters och två divisioner med 24 timmars beredskap. Under den följande veckan skärptes beredskapen och viss personal och vissa fordon inkallades. Samtidigt tilltog de allie-

rades flygoffensiver över Tyskland och detta påverkade även Sverige. Förutom en ökning av antalet nödlandade amerikanska bombplan, befärades ”att företag mot svenskt område inte var osannolikt”. Chefen för flygvapnet gav därför på kvällen den 30 april 1944 order om att från och med morgonen den 1 maj skulle F 10 intaga högsta beredskap med största möjliga flygstyrka. Resultatet av ordern blev att chefen för F 10 från och med halv två på morgonen den 1 maj beordrade all flygande personal i högsta beredskap. I den täta morgondimman spreds planen ut längs kanten av flygfältet och piloterna intog sina platser och började en lång väntan, vilken dessbättre utmynnade i intet.

Från den 1 maj till orderns upphävande på kvällen den 5 maj gällde ovan beskrivna högsta beredskap mellan dagningen och sju på morgonen. Under dagtid minskades beredskapen till en grupp i högsta, en grupp med 5 minuters och återstoden av den totala flygstyrkan med två timmars beredskap. Under dessa fem dagar kunde andra flygningar inte företas.

Efter den 5 maj återgick man till vanlig neutralitetsvaktsberedskap.

Den 20 juni 1944 skärptes beredskapen igen och med smärre variationer förblev den skärpt fram till den 26 augusti, efter vilket datum man ansåg att risken för anfallsföretag mot svenskt område minskat. Vid det här laget var ansträngningarna mycket stora på F 10 för att kunna fullgöra tjänsten, då materielen var mycket hårt sliten.

De ständiga starterna för identifiering och eskortering av främmande flygplan tärde kraftigt på J 20. För att avlasta F 10 beordrade chefen för flygvapnet att en division J 9 från F 8 från och med den 3 augusti skulle baseras på Sövdeborg. Ur denna division ställdes en grupp till chefens för F 10 förfogande för neutralitetsvakt under dagtid. I och med förstärkningen från F 8 flyttades även högsta beredskapen tillfälligt till Sövdeborg och under augusti 1944 lotsades nio amerikanska bombplan ner på detta fält. Bulltofta, som behövde andrum efter den våldsamma anhopningen av bombplan framför allt runt den 20-21 juni, fick en lugn månad med besök av endast två främmande flygplan, en amerikansk *Mustang* och en engelsk *Mosquito*.

Den sista beredskapen på F 10 under kriget föll på andra divisionen. Denna tog den 3 maj 1945 över beredskapen från tredje divisionen och introducerade samtidigt J 22, som nu tillfördes F 10. Andra divisionen var först med att ombeväpna till J 22 medan tredje divisionen kunde ståta med sista beredskapen med J 20. Avskedsarbetet med J 20 var hektiskt och under de sista dagarna i april var oftast hela beredskapsgruppen i luften.

Den 1 maj kulminerade flygandet med 17 starter med beredskapsroten, ibland med grupp, och markpersonalen fick sli-



Det eskorterade B-17-planet under en till synes normal landning på Bulltofta. J 20-jaktplanet är redo för ytterligare en eskortering eller går runt för att landa.



ta hårt. Till råga på allt hade blivande flottiljchefen, major Bill Bergman, valt just denna dag att prova hur det fungerade med handpumpning vid tankning av flygplan i stället för med tankbil!

Beredskapsstarterna gällde vid denna tid inte skadade amerikanska bombplan utan i stället en brokig skara tyska flygplan med desertörer och flyktingar, som lämnat det sönderfallande tyska riket.

Den 4 maj meddelades att beredskapen vid F 10 från och med dagen därpå skulle indras, och krigsårens press på F 10 lättade avsevärt.

Under beredskap var beredskapspersonalen förlagd i vaktbaracken ute vid fältet. För roteberedskapen fanns en buss inredd med enkla träbänkar för vila, samt under de sista åren, även en liten avbalkning för en radiotelegrafist. Denne kunde i viss mån hålla sig informerad om luftläget över norra Tyskland och på så sätt meddela när det började bli dags för uppdrag.

Högsta beredskap innebar att flygplan ständigt måste vara omedelbart startberedda, och detta fick sannerligen befolkningen runt Bulltofta erfaras. För att hålla motorerna på J 20 varma måste de varmköras med jämna mellanrum, med undantag för natten, eftersom man inte flög i mörker. Emellertid började varmkörandet redan innan gryningen för att första start skulle kunna ske så snart det ljusnade. Varmkörningen tog 20-30 minuter och avslutades med att motorn "kördes upp", det vill säga en kort stund på högt varv. Sömnen blev säkert inte den bästa för många människor runt Bulltofta.

Ett annorlunda uppdrag som ålades F 10 var eskort av ett antal danska örlogsfartyg, som brutit sig ut från tyskarna och nu skulle gå till Blekinge. Eskorteringen ägde rum den 31 augusti 1943 längs skånekusten mellan Falsterbo och Hanö och upprätthölls med hjälp av alla tre divisionerna, som avlöste varandra. Uppdraget tog tio timmar och tyskarna gjorde inga försök att stoppa fartygen. Visserligen siktades en ubåt, men denna gjorde inget försök till anfall.

Det var inte alla gånger som främmande flygplan på väg till Sverige nådde ända fram. Den 15 maj 1944 nödlandade en amerikansk B-17 i havet utanför Kåseberga, och dagen efter nödlandade en engelsk *Mosquito* utanför Ystad. Vid båda tillfällena fick en rote J 20 från tredje divisionen, som var förlagd på Ripa, vägleda räddningsbåtar till haveriplatserna.

Utöver alla nödlandare finns ett stort antal flygplan som bara försvann under kriget, många säkerligen efter nödlandning eller haveri över hav. Man har söder om Trelleborg, halvvägs till Sassnitz, påträffat en brittisk Lancaster som ligger på 40 m djup. Trots att man lyckats plocka upp tre av motorerna har planet inte kunnat identifieras och därmed är besättning- en ännu rapporterad som saknad.



Beredskap på Sövdefältet. Furir Gösta Åhlberg i sällskap med telefon, en god bok och en J 20.

Ytterligare ett ingripande vid flygplanshaveri över hav genomfördes av F 10 den 29 november 1944. Det var en B 5, utrustad med uppblåsbara livbåtar, som sattes in vid sökandet efter överlevande från det tyska trafikflygplanet *Friesland*, som störtade vid Måkläppen, söder om Falsterbo. Det tyska flygplanet, en Focke-

Wulf Fw 200 *Condor*, blev troligen nerskjutet av ett tyskt bevakningsfartyg, som uppfattade det fyrmotoriga trafikplanet som ett amerikanskt bombplan när det plötsligt siktades. Den fyra man starka besättningen och de sex passagerarna, varav två var svenskar, omkom vid haveriet.



Resterna av en brittisk *Halifax* Mk II som nödlandade utanför Sandhammaren i sydöstra Skåne den 3 augusti 1943. Besättningen tog sig i land utan större problem.



I nordöstra hörnet av Bulltofta-fältet låg "bomben". Där fanns dels ett ammunitionsförråd, dels en skjutbana.



En grupp J 8 *Gladiator* utplacerade på Bulltoftafältet i beredskapsläge. I bakgrunden till höger skimtar Malmö stads vattenverk vid fältgränsen.

## Jaktstridsledning och luftbevakning

Under andra världskrigets inledningskede var stridsledning ett mer eller mindre okänt begrepp. Jaktplan i beredskap startade mot flygföretag som rapporterats in från luftbevakare, som placerats ut i speciella luftbevakningstorn längs våra gränser eller i några fall inne i landet. Efter ortsangivelse och uppgift om att främmande flygföretag hade observerats, företagens höjd och flygriktning, fick jakten startorder och var därefter helt utlämnad åt sig själv att försöka finna målet. Om det främmande flygplanet ändrade kurs efter beredskapsjakten start, blev det en mycket svår uppgift för jakten att finna sitt mål. Många starter gjordes utan att kontakt nåddes med inkräktarna och jakten fick återvända hem utan kunskap om besökaren. Radar sänkades och det gick varken att följa de främmande eller egna flygplanen, och därmed var egentlig stridsledning omöjlig.

Luftbevakarna i sina torn runt om i landet kunde bara rapportera vad de såg med ögon eller i kikare, eller hörde i form av motorbuller. Dessa observationer ringdes in till en luftbevakningscentral, lc, för F 10:s del placerad i Malmö, där meddelandet skrevs ner på en blankett som sedan överlämnades till en registrator. Denne, en officer ur armén, lämnade sedan över rapporten till en sambandsofficer ur flygvapnet, som sedan hade möjlighet att ringa direkt till de piloter som satt i beredskap.

Vid livlig flygverksamhet kunde det förekomma att rapporterna samlades i en hög innan de hann behandlas. Att snabbheten blev lidande var ju uppenbart, och i vissa fall fick flygsambandsofficeren nådigt snappa åt sig lappar i förväg för att kunna få ut informationen till förbandet.

Piloterna fick på så sätt besked om vad som observerats på en känd plats och startade omedelbart för att genskjuta eller möta företaget.

Naturligtvis tog det ovan relaterade förfarandet alldeles för lång tid, även i de fall sambandsofficeren inte följde reglerna utan agerade direkt, och ofta hade det främmande flygplanet redan lämnat svenskt luftrum innan beredskapsjakten hunnit fram. Vårre var de fall när främmande flygplan faktiskt hann landa på Bulltofta innan beredskapsjakten fått besked om deras existens och hunnit starta. Ett slående exempel på detta har berättats av dåvarande löjtnanten Ove Müller-Hansen.

- Första gången vi fick se ett amerikanskt bombplan stod vi några stycken på plattan framför hangaren och tittade mot söder. Då fick vi se några flygplan som vi inte alls kände igen. Det visade

sig vara fyra *Liberator* på väg in över Bulltofta för att landa, och ingen hade rapporterat något om dem till oss!

För att råda bot på de minst sagt otillfredsställande förhållandena beslöt flygvapnet under 1943 att organisera ett antal markradiostationer, kallade jakt-ls, som per radio skulle kunna leda egen jakt till kontakt med främmande flygplan. Detta blev början på vårt moderna stridsledningssystem som 1948 samordnades med luftbevakningen i flygvapnets regi.

Markradiostationerna, som bemannades av tre man, grupperades runt Skånes sydkust, från Klagshamn i väster till Stenshuvud i öster, och kompletterade de ordinarie luftbevakarna. Tanken var att grupperna skulle samarbeta och flygvapengruppen via radio snabbt sända in rapport om främmande företag till flottiljen. Totalt sattes tolv stationer upp, och alla observationer från dessa jaktluftbevakningsstationer och från luftbevakningscentralen i Malmö sändes in till en kommandoplatz på Bulltofta eller Rinkaby. Kommandoplatzen bestod av en transportabel markradiostation, TMR, och från denna utgick sedan startorder till beredskapsgruppen eller -roten.

Trots snabbare rapportering tack vare jakt-ls insåg man att optisk spaning inte var tillräcklig. En observation av främmande flyg kunde inte göras, innan detta var nära kusten och kränkningen redan var ett faktum. Detta kan exemplifieras av en händelse den 22 juli 1943 när en tysk Junkers Ju 88 flög in över Malmö på väg mot Bornholm. På grund av den sena observationen hann beredskapsjakten aldrig ifatt inkräktaren, fastän J 20 var det snabbaste jaktplanet i flygvapnet. Den 21 maj 1944 rapporterades ett flermotorigt flygplan över Landskrona på östlig kurs, och trots insats av en grupp J 20 ur tredje divisionen kunde planet inte upptäckas utan rapporterades lämna Skåne norr om

Totalhaveri med J 20, 2342, vid Tranberga gård utanför Bara den 6 oktober 1943. Piloten, kadett Gunnar Ripa, råkade vid en brant sväng under rotflygning på 300 m höjd komma in i en rollrörelse som övergick i spinn. Han fick ingen möjlighet att hoppa utan omkom vid nedslaget.



Simrishamn. Vid detta tillfälle var det visserligen dåligt väder, men samtidigt konstaterades att det var stor eftersläpning i luftbevakningscentralen.

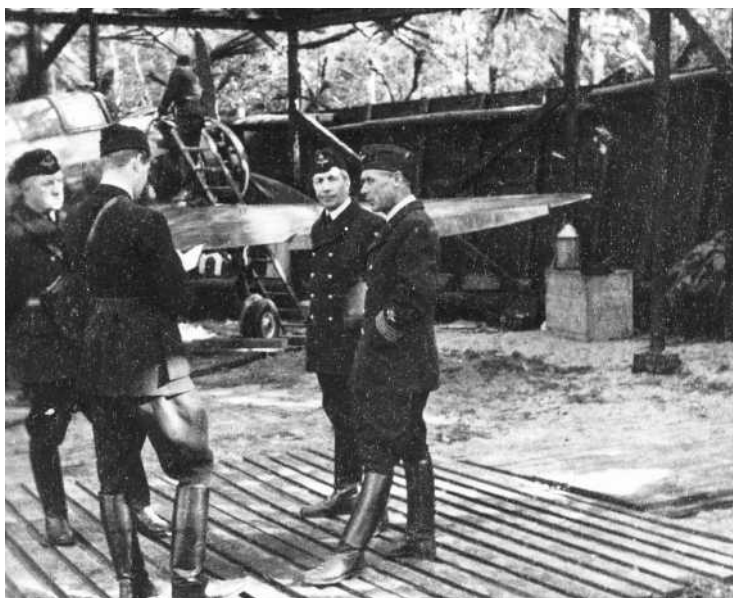
En radar skulle ha förvarnat om något närmade sig kusten och man hade därmed haft möjlighet att beordra upp jakten innan kränkningen ägt rum. Engelsmännen hade vid denna tid utvecklat sin radar så långt att de oftast var beredda när de tyska flyg-armadorna kom över från Frankrike. Radarn hade avgjort en mycket betydande del i engelsmännens seger i "Slaget om Storbritannien".

Den första radarutrustning som tillfördes F 10 var av typ ER IIIB, som kom under 1944. ER stod för EkoRadio och med denna kunde lufterummet avsökas såväl i horisontallded som vertikalled. Det tog lång tid innan man fick utrustningen att fungera på ett vettigt sätt och den gamla optiska luftbevakningen kunde på intet sätt ersättas. Med ER IIIB, som var en utveckling av ER IIB, infördes ppi (plan position indicator - radarskärm) vilket ökade överskådligheten för jaktledaren, som därmed kunde följa rörelserna i lufterummet.

För att i viss mån kompensera bristen på effektiv radar valde man att försöka utnyttja den tyska radion för att den vägen få information om pågående luftföretag i vårt närområde. När allierade bombförband flög in över Tyskland, sändes flygvarning till den tyska allmänheten ut över det tyska rundradionätet. Dessa meddelanden, baserade på den tyska luftbevakningens rapporter, kallades Luftlagemeldung och kunde avlyssnas även i Sverige. Samtidigt kunde man också avlyssna stridsledningen av de tyska jaktplanen, vilken sändes på kortvåg. När man sedan jämförde dessa båda utsändningar, kom man snart underfund med att de tyska lägesangivelserna representerades av rutor med olika täcknamn, exempelvis *Dora-Anton-drei-vier*. Efter många timmars tålmodigt lyssnande på dels de civila Luftlagemeldungen, dels den tyska stridsledningen inklusive de tyska jaktplanen, lyckades den radiointresserade fänriken Thure-Gabriel Gyllenkrok tillsammans med några likasinnade lösa systemet.

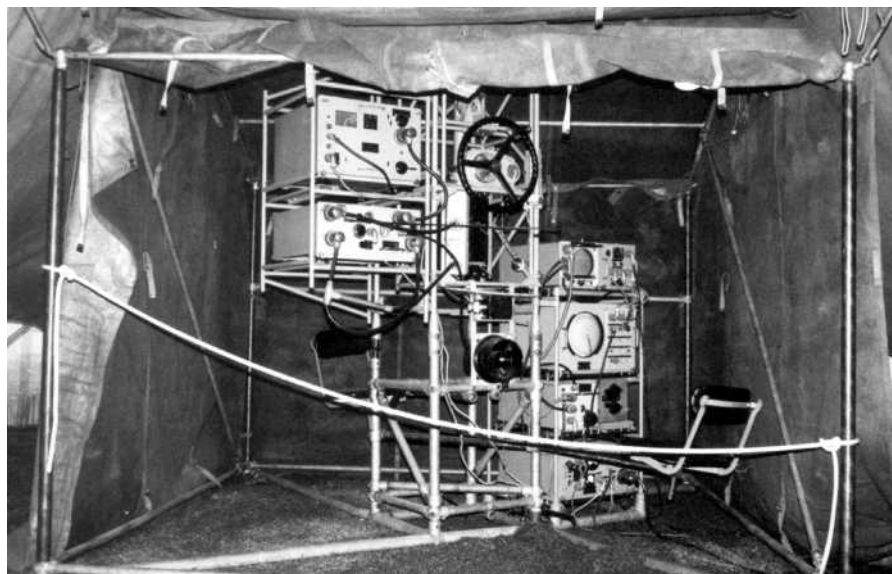
Vid ett tillfälle, när systemet var i det närmaste löst, satt Gyllenkrok och lyssnade på den tyska stridsledartrafiken. Plötsligt hörde han en tysk jaktpilot meddela något som kunde bidra till den totala lösningen. Gyllenkrok hade radion inställd på den tyska frekvensen, och för att kontrollera om han uppfattat rätt, grep han mikrofonen och sade "Bitte, wiederholen", varvid tysken ordentligt repeterade. Därmed var det tyska lägesangivningssystemet tolkat och F 10 kunde via den tyska radiotrafiken direkt få information om var och när främmande flygföretag var att vänta. I och med detta kunde svensk jakt sändas upp och möta främ-

Flottiljchefen överste Knut Zachrisson (th) i samband med inspektion i en kammouflerad flygplansuppställningsplats under en övning på Råda i Västergötland. Planet i bakgrunden är en J 20 från F 10.



mande flygplan, redan innan dessa kom in över svenskt område. För piloterna på F 10 innebar detta att de i god tid kunde

förbereda sig inför uppdrag från söder, varifrån huvudsakligen alla de amerikanska bombplanen kom.



Radars, eller ekoradio som den kallades i början, gjorde sin entré på F 10 på Bulltofta. Den kom dock inte att få någon större betydelse då den ännu inte var anpassad för de önskemål man hade och då metoderna för stridsledning ännu låg i sin linda. Bilden visar apparaturen på en Er IIIB.



Stridsledning var något nytt i flygvapnet under kriget och fick en kraftig expansion under mitten av 40-talet. Bilden visar översten och hans närmaste män i stridsledningsplatsen under kanslihuset på F 9 Säve.



## F 10 och kriget

Krigets närhet var på F 10 mer påtaglig än på någon annan flottilj i landet, och detta påverkade naturligtvis tjänsten. Den ständiga beredskapen i kombination med bristfällig materiel ställde stora krav på såväl piloter som markpersonal. Många var de tillfällen, när männen på marken arbetade hela natten för att få planerna i luften, men trots nattarbetet fortsatte de tjänsten som vanligt påföljande dag. Ett sådant uppoffrande arbete ansågs självklart under de rådande förhållandena.

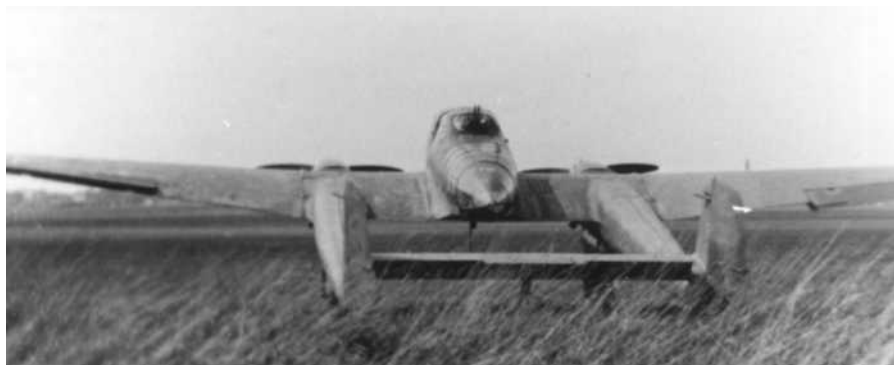
Som tidigare nämnts, var det problematiskt för piloter och stridsledning på F 10 att i tid få kännedom om annalkande främmande flygplan, dels genom avsaknad av effektiv radar, dels pga de långsamma luftbevakningsrapporterna.

Ett annat stort problem för jakten var de dåliga och i viss mån obefintliga radioförbindelserna mellan flygplan och mark. Oftast var piloten utlämnad helt åt sig själv när det gällde avvísings- och eskortuppdrag. Vid gränskränkningar var det vanligt att de utländska planerna landade på åkrar och ängar och det var framför allt när F 10:s jakt fick kontakt med besökaren som landning kunde dirigeras till en flygbas. Huvudsakligen använde man sig då av Bulltofta-, Rinkaby- eller Sövdeborgs-fälten.

De första utländska besöken utgjordes av tyska flygplan som efter felnavigering förirrat sig in över Skåne. Framför allt var det flygningar mellan Tyskland och det ockuperade Bornholm samt flygningar runt Köpenhamn som resulterade i Sve-



Nedmontering av den tyska Junkers Ju 52 3/m, som den 29 maj 1942 landade på Bulltofta efter felnavigering. Planet returnerades till Danmark med båt.



Två Focke Wulf FW 189A-2 landade den 8 maj 1945 på Bulltofta med nio flyktingar. Man hade startat i Zirava och flyktingarna utlämnades senare till Sovjet.

Arado Ar 66 framför första divisionens hangar på Bulltofta efter nödlandningen den 29 oktober 1941. Under flygning från Ålborg till Köpenhamn förlorade besättningen, Feldwebel A Scholtz och Obergefreiter W Krager, orienteringen på grund av dåligt väder. De kom in över Skåne och tvingades pga bränslebrist att landa på Bulltofta. Efter tre dagar i Sverige tilläts de efter tankning flyga tillbaka till Danmark.

rigebesök, men senare under kriget kom många tyska felnavigerare även från Baltikum, på väg till norra Tyskland eller Berlin. Till en början brukade misstagen ganska snabbt klaras upp och flygplanen kunde återvända hem.

Som exempel kan nämnas en tysk Junkers Ju 52 3/m, som den 29 maj 1942 under provflygning runt Köpenhamn av misstag landade på Bulltofta. Direktiv kom från Stockholm att besättningen skulle behandlas med yttersta välvilja och tyskarna bjöds på middag på Malmö handelsklubb, där F 10 officerskår hade tillträde som paying guests. Tyskarna hade



Den 4 maj 1945 landade Fw H W Petzschler med en Messerschmitt Bf 109G från JG51 på Bulltofta. JG51-förbandet var tillfälligt baserat vid Weichsel-mynningen och skulle ombasera till Bornholm. Petzschler utlämnades i januari 1946 till Sovjet, där han satt i rysk fångenskap fram till september 1949.

varit med på östfronten, västfronten, Kreta och i Grekland och middagen förflöt under angenämt samspråk.

Svenskarnas vänlighet berodde inte på att tyskarna stod på höjden av sin makt, utan på att ett svenskt bombplan typ B 3 under spaning utanför tyska östersjökusten strax innan tvingats nödlanda i Tyskland till följd av motorproblem. Planet reparerades av tyskarna och besättningen behandlades mycket väl och fick sedan flyga tillbaka till Sverige.

Den tyska Ju 52 som landade på Bulltofta flögs inte tillbaka till Danmark, utan besättningen återvände utan plan. Under början av juni 1942 monterades maskinen ner på F 10 och returnerades till Danmark med båt. Efter hand skärptes dock den svenska attityden, och besökarna internerades.





Ovan visas nedslagsplatsen för den tyska Me 410 som den 11 maj 1944 sköts ner över Sövde. Till vänster resterna av stjärtpartiet på flygplanet (3U+KM)



Tysk Focke Wulf FW 190 som landade på Bulltofta den 30 april 1945 med en estnisk flykting. Planet eskorterades till Bulltofta av en J 22 från F 10.



Tysk Do 24, den typ av flygbåt som sköt ner en svensk J 20 över Hanöbukten i april 1945. Denna Do 24 landade utanför Trelleborg med 41 flyktingar från Windau.



De tyska besöken nådde sin kulmen under 1944-45 men vid denna tid rörde det sig huvudsakligen om flyktingar eller desertörer. Många kom från östfronten och fick betala sin flykt med att efter kriget bli skickade tillbaka av svenskarna vid den beryktade baltutlämningen.

Vid tyskarnas flykt undan den röda armén i öster kom ett stort antal Fieseler Fi 156 *Storch*-flygplan till Sverige, och ett antal av dessa köptes senare till flygvapnet där de blev S 14B. Den 3 april 1945 landade exempelvis fem Fi 156 *Storch* och en Junkers W 34 vid Åkersholm utanför Ystad, efter ingripande av jakt från F 10. Gruppen, som från början bestod av nio Fi 156 och en W 34, hade startat från Fischhausen i Ostpreussen och avsåg att flyga till Berlin via Bornholm. På grund av dimma över Bornholm blev gruppen desorienterad och befann sig plötsligt över Skåne. Fyra flygplan styrde då genast söderöver och undvek således svensk internering. De landade planen medförde tretton personer, varav en kvinna av ryskt ursprung. Med undantag av kvinnan önskade samtliga fortsätta till Tyskland.

Totalt landade arton tyska flygplan på flygbaser som tillhörde F 10, fjorton på Bulltofta, tre på Rinkaby och ett på Sövdeborg.

Vanligtvis förekom ingen vapenblandning vid gränsöverträdelser, men i ett par fall resulterade besöken i svenska förluster. Den första inträffade då svenskt luftvärn den 11 maj 1944 sköt ner en nödlandande Messerschmitt Me 410 över Sövde. Vid haveriet dödades de båda ombordvarande och en cyklande svensk militär, som träffades av vrakdelar.

Den andra incidenten ägde rum den 3 april 1945, då en tysk Dornier Do 24 rapporterades över Hanöbukten. En rote J 20 från F 10 på Rinkaby sändes upp men på grund av en läckande startluftbehållare kunde rotetvåan kadett Sven Brise inte starta sin motor utan blev fördröjd tills ny tryckluft hann ordnas. Roteettan, furir Erik Nordlund, beslöt att ensam genomföra uppdraget och fick kontakt med den tyska flygbåten norr om Simrishamn. Härvid blev han beskuten av flygbåtens akterskytt som träffade Nordlunds motor. Nordlund rapporterade via radio att han var träffad och inte kunde landa, utan avsåg att hoppa, men av någon anledning hann han aldrig innan planet exploderade i luften, två kilometer nordväst om Sölvesborg, varvid Nordlund omkom. Under tiden hade Brise hunnit fram till

Denna Messerschmitt Bf 110 G-4, D V + IZ, landade på Bulltofta den 15 april 1945 med tre flyktingar. Piloten, Leutnant Jörgen Schultze, hade startat från Rechlin samtidigt som amerikanska bombplan anföll flygplatsen. Schultze flög till ett litet fält norr om Rechlin, där han landade och hämtade upp sin hustru och svärmor. Därefter satte han kurs mot Bulltofta och ett svenskt medborgarskap.

tysken och avvisat denne. Följande dag beklagade tyskarna händelsen och lovade betala fullt skadestånd.

De brittiska besöken i Skåne var mycket sporadiska och rörde sig huvudsakligen om skadade bombplan på hemväg från Östeuropa eller efter minfällning i Öresund. Endast två plan landade på F 10-fält, en *Mosquito* på Bulltofta den 9 augusti 1944 och en *Lancaster* på Rinkaby den 14 januari 1945. Piloten på *Mosquito* försökte förstöra sitt plan med en brandbomb, men personal från F 10 hann kasta ut bomben och rädda planet.

De flesta och mest spektakulära besöken stod amerikanerna för. Efter bombuppdrag över Tyskland valde många piloter på skadade flygplan att hellre landa i det neutrala Sverige än att riskera haveri på hemväg till England. I ett fåtal fall förekom även att krigströtta besättningar valde den säkra och förhållandevis komfortabla tillvaron i Sverige. Förutom nio jaktplan (en *Mosquito* och åtta *P-51 Mustang*) var det endast *B-17 Flygande fästning* och *B-24 Liberator* som nödlandade i Skåne. De två första kom under 1943, medan huvudparten anlände under sommarhalvåret 1944.

Totalt landade 131 plan av typ *B-17* och *B-24* i Sverige under 1943-45 och av dessa fick Bulltofta ta emot 29 respektive 33 plan, Rinkaby sju av varje typ och Sövdeborg sex av varje. Kulmen nåddes den 20 och 21 juni 1944 då inte mindre än 25 bombplan landade på Bulltofta efter de allierades storräder över Tyskland. I dagspressen från den 20 juni kunde man läsa att "bombplanen formligen stod i kö för att landa". Majoriteten av planen kom ner i relativt gott skick, men på grund av sönderskjutna hydraulsystem och andra skador hade ett par plan svårt att hålla sig inom fältgränsen.

T h: Under den våldsamma anhopningen av nödlandande amerikanska bombflygplan den 20-21 juni 1944 hann man inte dra undan skadade flygplan i takt med att nya anlände. Bilden visar hur flygplan "parkerats" lite hur som helst för att komma ur vägen, medan ett *B-17*-plan buklandat på fältet och inte kan flyttas undan i första taget.



Tysk Junkers Ju 88F-1 som den 30 april 1945 buklandade på Bulltofta. Ombord fanns tre besättningsmän och fyra passagerare på flykt undan den sovjetiska röda armén. Besättningen fick fortsätta till Danmark, då man av misstag landat i Sverige och inte ville desertera medan passagerarna önskade stanna i Sverige.



Engelskt spaningsplan av typ *Mosquito* P.R. IX, LR 435, som den 9 augusti 1944 nödlandade på Bulltofta efter brand i höger motor. De vita och svarta färgbanden runt vingor och flygkropp härrör från de allierades invasion i Normandie, dagen D, då alla allierade flygplan märktes så för att underlätta snabb identifiering.



Under bombuppdrag över Pölitz och Tutow den 29 maj 1944 blev denna *B-24H*, 42-94973, så illa skadad att piloten beslöt att flyga till Sverige och Bulltofta. Trots skadorna på vänster fena och i bakkroppen var den 11 man starka besättningen oskadd. Planet reparerades och flögs tillbaka till Storbritannien efter krigsslutet 1945.



B-24H *Sweet Sioux Two* nödlandade på Bulltofta den 20 juni 1944.



B-24H *Carol Marie* nödlandade på Bulltofta den 20 juni 1944.



B-24J *Boulder Buff* nödlandade på Bulltofta den 6 juli 1944.



B-24D *Princess* nödlandade på Bulltofta den 29 maj 1944.



B-24H *Hello Natural* nödlandade på Bulltofta den 6 mars 1944.



Vänster sida av nosen på *Princess* (ovan) visar på 28 flugna uppdrag.



B-24J *War Goddess* nödlandade på Bulltofta den 21 juni 1944.



B-24H *The Near Sighted Robin* landade på Sövde den 24 augusti 1944.



B-17F *Sack-Time Suzy*, 42-3543, nödlandade den 9 oktober på Bulltofta efter bombning av Gdynia. Hela besättningen var oskadd och planet landade efter beskjutning över Danmark. Flygplanet var ett av de nio maskiner som AB Aerotransport övertog för symboliskt 1 US dollar stycket och byggde om till trafikflygplan för flygning på New York efter kriget. Civilt hette *Sack-Time Suzy* "Sam" och hade registreringen SE-BAM.



Bulltoftafältet var relativt kort och detta i kombination med flygplan som hade sönderskjutna hydraulsystem gjorde att några plan hade svårt att stanna före fältgränsen. B-24J *Lovely Lady's Avenger*, 44-40093, rutschade över kullen vid fältets sydsida under en kaotisk landning den 21 juni 1944. Besättningen på åtta man klarade sig oskadd medan planet skrotades.



B-24H, 421-95030, klarade sig med endast två gående motorer inte ända fram till fältet utan havererade under inflygning för landning den 20 juni 1944. Fem av de tio ombord räddades. Bilden t v visar planet alldeles före nedslaget.



Amerikanerna landade i flera olika riktningar och snart rådde kaos på Bulltofta eftersom markpersonalen inte hade möjlighet att transportera bort mer eller mindre hela plan från fältet. Genom olika skador på flygplanen var det många begränsningar för markförflyttning och det gällde primärt att komma bort från huvudstråket. Buklandade flygplan utgjorde de största problemen för markpersonalen då de tog lång tid att få bort, men de amerikanska piloterna var duktiga med att finna öppna landningsytor och klämma ner sina maskiner där.

Personal från F 10 var på förhand indelad i grupper för att ta hand om de amerikanska planen och deras besättningar, men då antalet nödlandare vida översteg antalet grupper sprack organisationen. Trots detta fungerade arbetet väl och dessbättre inskränkte sig totalhaverierna till endast ett, en B-24 med två obrukbara högermotorer. Planet klarade inte kullarna öster om fältet utan slog med höger vinge i marken och fattade eld. En grupp från F 10 bestående av fanjunkare G Jönsson, flygplansmästare B Boström och furir J E Carlsson gav sig genast iväg till haveriplatsen för att söka rädda besättningen på tio man. En man tog sig själv ur det häftigt brinnande vraket, medan Jönssons grupp och några andra tillskyndande personer lyckades få ut ytterligare sex man. På grund av exploderande syrgasbehållare och ammunition kunde de sista tre inte nås, trots insats av brandbilar från både F 10 och Malmö stad. Av de sju räddade amerikanerna avled senare två av sina skador.

För den rådighet och det mod som fanjunkare Jönsson, flygplansmästare Boström och furir Carlsson visat prov på, gav Kungl Maj:t sitt erkännande genom att tilldela dem medaljen i silver av åttonde storleken med inskriften "För berömlig gärning".

Den stora anhopningen av flygplan innebar också att många främmande besättningsmän måste tas om hand. Flera var döda eller svårt skadade. Av de fysiskt oskadda var många svårt tagna av sina upplevelser, och det krävdes stor varsamhet med alla formaliteter som måste utföras. De sjutton flygplan som anlände till Bulltofta den 20 juni hade tillsammans omkring 170 besättningsmän. Alla dessa





B-24 *Pistol Pakin Mama* nödlandade på Bulltofta den 9 april 1944.



B-17G *The Saint* nödlandade på Bulltofta den 9 april 1944.



"The toughest crew that ever flew... That's us". B-17F *Lakanuki* som landade i Skegrie (norr om Trelleborg) den 5 januari 1944 och sedan fraktades till Bulltofta. Se ytterligare bild på nästa sida.



B-24 *Picadilly Pete* nödlandade på Bulltofta den 9 april 1944.



B-24J *Say When* nödlandade på Bulltofta den 20 juni 1944.



B-24H *Jiggs* nödlandade på Bulltofta den 20 juni 1944.



Den stora anhopningen av amerikanska flygare på Bulltofta den 20 juni 1944 gjorde att man även fick transportera personal stående på lastbilsflak.



B-17G *Pair-A-Dice Kids* nödlandade på Bulltofta den 14 januari 1945.



B-24J, 42-51523, med övermalade amerikanska nationalitetsmärken under provflygning efter reparation på Bulltofta. Under flygningen kastade man blommor över den plats där B-24J, 44-10517, *Eager One* störtat utanför Falsterbo den 25 mars 1945.

skulle utspisas och förhöras. En del sändes redan samma dag vidare till interneringsläger i Mellansverige, medan andra inkvarterades i tredje divisionens förläggning på Floragatan, som var tom, då divisionen låg på Sövdeborg.

Inkvartering av amerikanska flygare i ett ordinarie bostadsområde visade sig vara problematiskt, då detta drog till sig många ungdomar från Malmö. För att hålla viss ordning fick kasernvakten förstärkas och ett underbefäl vistas på varje logement. De som fick denna kommendering var lyckligt lottade, då amerikanerna var generösa med cigaretter och annat som var svåråtkomligt i vårt avstängda land.

Under de livliga dagarna i juni 1944 med landningskö av bombare på Bulltofta

ta, uppmanades befolkningen i nordöstra Malmö att inte vistas utomhus i onödan, då risken var stor att träffas av nedfallande skrot från de skadade flygplanen när de försökte fälla ner landningsställ och klaffar.

Haverier vid landning förorsakade naturligtvis bekymmer för flygverksamheten på fälten, och besättningsars avsiktliga flygplansförstöring gjorde inte saken bättre. Den 9 oktober 1943 landade en B-24 på Rinkaby, varefter besättningen satte eld på planet, som blev totalt utbränt. Piloten hade dessbättre landat vid sidan om banan, vilket i detta fall räddade flygverksamheten.

Tidigt under 1944 informerades den svenska försvarsstaben av den amerikanska

flygattachén i Stockholm att amerikanska besättningar, som nödlandade i Sverige, inte skulle förstöra sina flygplan. Samtidigt önskade amerikanerna uppgifter om vilka fält som var lämpliga för landning och fick som svar på detta anvisningar om ett antal flottiljflygfält samt Sövdeborg.

En stor del av de amerikanska bombplanen reparerades av amerikanska mekaniker och flögs till olika uppsamlingsfält i Sverige. Störst var Hässlö utanför Västerås och tidvis påminde detta fält om en amerikansk flygbas i England. Vid dessa transportflygningar med amerikanska piloter medföljde en svensk kontroll-officer. Vidare försågs planen med minsta möjliga bränslemängd.

På Bulltofta fanns en amerikansk reparationsgrupp under ledning av Edwin R Petersen. Petersen hade nödlandat med en B-17 som fällt bomber över Berlin. Över Östersjön blev en motor sönderskjuten av raketer från en tysk Messerschmitt Me 110, som låg dold bland kondensstrimmorna. Den amerikanska reparationsgruppen ställde i ordning mindre skadade flygplan med hjälp av delar från svårt skadade plan och Petersen var unik så tillvida att han fick provflyga utan att ha någon svensk kontroll-officer med ombord.

Efter krigsslutet flögs många av bombplanen tillbaka till sina baser i England, och den sista lämnade Bulltofta den 26 juni 1945. Av de många B-17 som nödlandat i Skåne, inköpte AB Aerotransport (ABA) åtta plan för symboliskt en dollar stycket! Ett nionde plan som nödlandat vid Arvika inköptes också för en dollar och tjänstgjorde i likhet med ett av de övriga åtta som reservdelplan. Flygplanen byggdes av SAAB om till passagerarplan vilket möjliggjorde för ABA att kunna starta sin atlanttrafik omedelbart efter krigsslutet.

Den 13 maj 1944 nödlandade en amerikansk P-51B *Mustang* på Rinkaby på grund av bränslebrist efter ett uppdrag över Stettin. Det var den första hela *Mustang* i Sverige och planet, "Z HUB", flögs till Bulltofta och därefter till Bromma för närmare studier. Svenska flygvapnet hade fortfarande akut flygplansbrist och pla-



B-24H, 42-52525, *Six Bits* nödlandade på Bulltofta den 21 juni med noshjulet infällt. Planet reparerades och återsändes till Storbritannien 1945.



B-17G, 42-97144, kunde genom hydraulbortfall inte bromsa vid landning på Bulltofta den 21 juli 1944. Högra vingen kapades då den skalades av taket på den lilla före detta radiostationen (se sidan 19 nederst) och planet hejdades först då det rullade mot ett skyddsrum byggt av cementrör. Besättningen var oskadd men planet skrotades (se nederst sidan 56). Soldaten till vänster stoppar uttrinnande besin med fingrarna.

ner fanns att anskaffa utländsk materiel. Tillsammans med tre andra nödlandade *Mustang*, samt ett reservdelsplan, förvärvades "Z HUB" av flygvapnet i april 1945 och blev de första av många J 26 *Mustang* i Sverige. Piloterna på F 10 hade stora förhoppningar om att få sina ner slitna J 20 ersatta av *Mustang* men, som vi senare skall se, grusades dessa förväntningar, och F 10 fick istället J 22 från F 16 i Uppsala.

Ett annat främmande jaktplan som flygvapnet visade intresse för var en tysk Focke Wulf Fw 190F, som den 3 februari 1945 landade på Bulltofta. Piloten hade deserterat från Pommern och kom till Sverige med ett helt oskadat plan. Några veckor efter landningen fick dåvarande chefen för FC:s provflygsektion, Lambert-Meuller, order att provflyga planet vilket skedde den 28 februari. Vid första provflygningen uppstod motorproblem och landning måste företas. Efter justeringar utfördes den egentliga provflygningen, som avlöpte enligt planerna, utom landningsmomentet. Lambert-Meuller lyckades inte få ut landningsstället utan tvingades buklanda på Bulltofta med små skador som följd.

Avsikten med provflygningen var att jämföra Fw 190 med Sveriges nya jaktflygplan J 21. Dessvärre utföll jämförelsen på de flesta punkter till J 21:ans nackdel. J 21 ansågs vara överlägsen endast i kurvstrid och var dessutom lättare att landa. Efter buklandningen monterades det tyska planet ner och fraktades till F 3, där det mer eller mindre kannibalisierades innan resterna gick till skrot.



Provflygning över Skåne av en B-17G, 44-8577, efter iordningställande av amerikanska tekniker på Bulltofta. Planet nödlandade den 12 mars 1945 på Bulltofta efter ett anfall mot Swinemünde. Besättningen på tio man var oskadd och planet flögs tillbaka till Storbritannien den 27 juni 1945. Lägga märke till att de amerikanska nationalitetsemblena är övermalade i och med att flygningen gjordes över svenskt område. En svensk kontrollant medföljde i regel på dessa provflygningar.



Amerikansk P-51B *Mustang*, 43-6365, "Z-HUB", som landade på Rinkaby den 13 maj 1944, efter eskortuppgift till Stettin. Flygplanet köptes av svenska flygvapnet och togs där i tjänst under april 1945 med beteckningen J 26. "Z HUB" var den första J 26 och fick serienummer 26001.



Ovan: Slutet för en B-17F, 42-5827, *Lakanuki* vars besättning, enligt en devis målad på flygkroppen framför stjärnan på höger sida, var de "The toughest crew that ever flew... That's us". Planet landade i Skegrie (norr om Trelleborg) den 5 januari 1944 och fraktades sedan till Bulltofta.



Ovan t h: Den amerikanske flygattachén Lieutenant-Colonel Felix Hardison i samband med en provflygning av P-51B *Mustang* "Z Hub".

Svensk beredskapsgrupp som lagt vapen och hjälm innan de bistår den amerikanska besättningen på en buklandad B-17G, 42-107036, som kom den 21 juni 1944. Planet reparerades och lämnade Bulltofta luftledes.





Södra delen av Bulltofta ett par dagar efter den stora invasionen av amerikanska bombplan i juni 1944. Landsvägen till vänster är Sallerupsvägen. Intill denna ligger i bildens nedre del ett antal demonterade amerikanska bombplan vid fältgränsen (se bilderna nedan). Ett hundratal meter från dessa ligger vraket av den B-24 som inte kunde stanna på fältet, utan rullade över kullarna. Utöver en civil DC-3 från AB Aerotransport, står femton B-17 *Flygande fästning* och B-24 *Liberator* på fältet. Bilden är tagen från en av flygvapnets S 16 Caproni på 500 m höjd den 23 juni, strax efter de omfattande nödlandningarna den 20-21 juni 1944.



"Slaktade" vrak av B-17 *Flygande fästning* intill flygplatsstaketet invid Sallerupsvägen. I bakgrunden landar en amerikansk B-17, eskorterad av en J 20

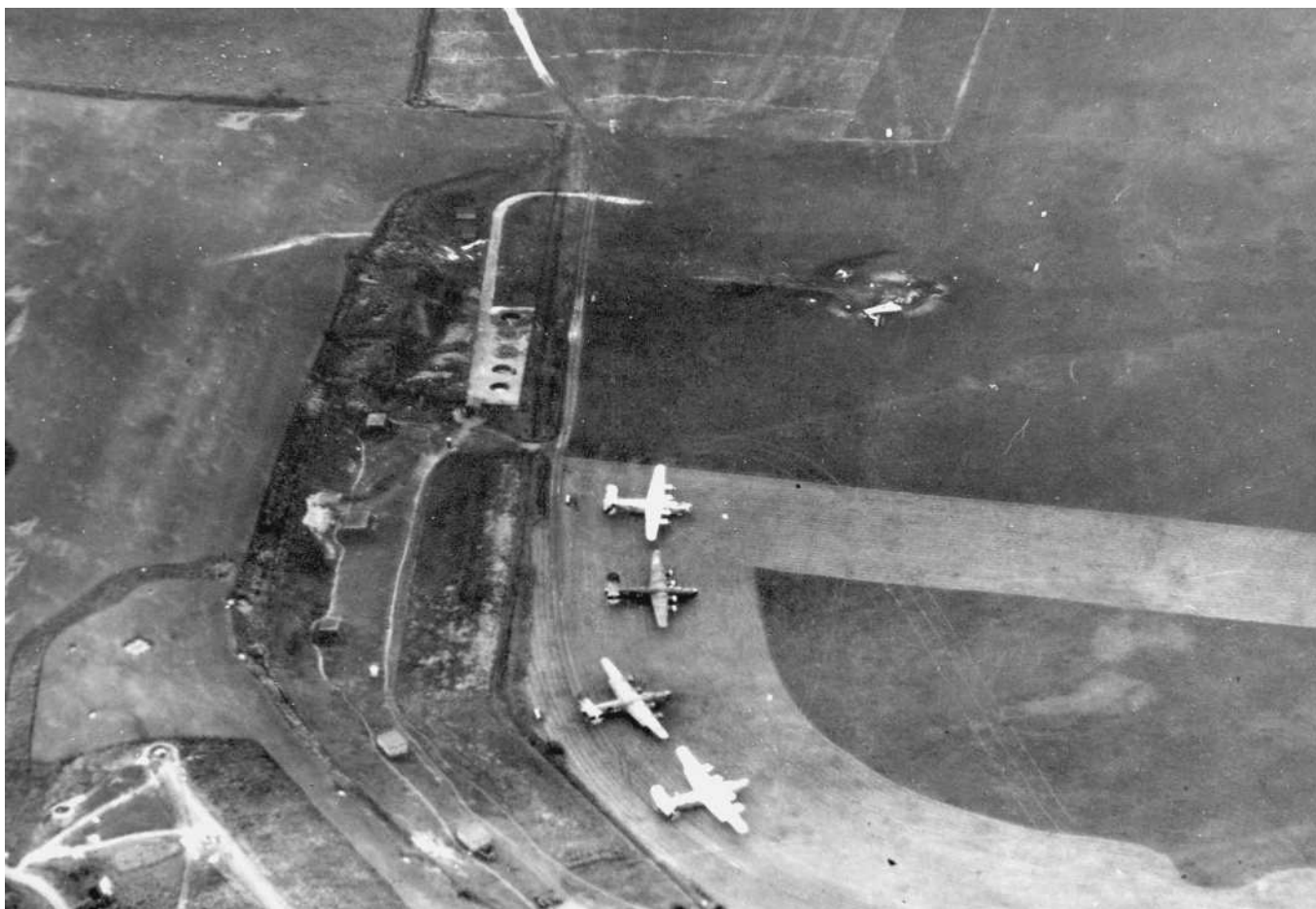


Resterna av den B-17G, 42-97144, som höll på att rulla in bland villorna på Johanneslust under den kaotiska 21 juni 1944 (se nederst sidan 54).

Nödlandade eller nedtvingade flygplan orsakade naturligtvis bekymmer och problem för de svenska mottagarna. Främmande besättningar skulle intervjuas, härbärgas och sändas till interneringsläger. Flygplan skulle tagas om hand och i värsta fall måste även vrak transporteras bort. Trots allt fanns det vissa fördelar för flygvapnet med de främmande besöken. Rutinmässigt undersöktes planen av teknisk personal, och tack vare detta kunde Sverige hålla sig ajour med de senaste landvinningarna inom modern luftkrigföring.

Ett värdefullt besök anlände till Bulltofta den 6 oktober 1944, när J 20-jaktplan från F 10 tvingade ner ett tyskt Junkers Ju 88 G-1 nattjaktplan, som flugit in över svenskt område vid Malmö efter att ha kommit ur kurs. Det tyska jaktplanet var utrustat med SN-2 *Lichtenstein* och FuG 227 *Flensburg*-radarutrustning, vilka noggrant undersöktes av flygvapenexperter. Vid denna tid hade man i Sverige klart för sig värdet av radar och man tog därför varje tillfälle att öka kunskapen. Efter dessa studier returnerades planet till Tyskland, dock inte för egen maskin utan med båt, den 3 februari 1945.





Nordöstra hörnet av Bulltofta-fältet med fyra parkerade amerikanska B-24 *Liberator*. På platsen fanns även F 10:s bombförråd, kallat "bomben". Ränderna på fältet är inte permanenta banor utan klippt gräs.



Denna Messerschmitt Bf 109G, nr130297, landade den 4 maj 1945 på Bulltofta efter felnavigering. Piloten Feldwebel Horst Petzschler (se foto sid 48) hade startat från en bas vid floden Weichsels mynning och skulle ombasera till Bornholm. På grund av dåligt väder fann han inte Bornholm och beslöt sig därför att flyga till Köpenhamn. När han observerade Bulltofta landade han i tron att fältet var Kastrup. Petzschler internerades i Sverige och sändes till Sovjet 1946. Efter tre års fångenskap släpptes han fri 1949 och emigrerade därefter till USA.



Svenska värnpliktiga på vakt på en B-17 *Flygande fästning*.



Avancerat tyskt nattjaktplan av typ Junkers Ju 88 G-1. Under övningsflygning från Vaerlöse den 6 oktober 1944 förlorade besättningen orienteringen i dåligt väder och kom in över Malmötrakten. Vid försök att återvända till Danmark, hann jakt från F 10 upp och tvingade ner det tyska planet på Bulltofta. Planets radio och radarutrustning undersöktes speciellt noggrant av svenska tekniker, innan planet per båt returnerades till Tyskland den 3 februari 1945. Besättningen på tre man hade återvänt tidigare.



Amerikansk B-17 *Flygande fästning* under flygning i svenskt luftrum.

## Beredskap på Rinkaby 1944

Ewert Dahlstedt

Tidigt den 9 april (påskdagen) 1944 flög tio B-24 *Liberator* in över Skåne. Vi sex på Rinkaby (utanför Kristianstad), tre rotar, fick då startorder. Fältet var kort så vi passerade fältgränsen på en mycket låg höjd och påbörjade stigningen till operationshöjd. På radio informerades vi om att tio amerikanska bombflygplan typ *Liberator* var på väg mot Skåne från sina uppdrag över Tyskland. Vi skulle räkna med att de var skottskaadade eller skadade av granatsplitter, varför det var viktigt att snabbt lotsa dem till närmaste flygfält. Vädret var vackert. Solen passerade just horisontlinjen.

Från Bulltofta hade samtidigt ett antal J 20 startat för att göra sin insats.

Vi såg snart bombflygplanen närma sig den skånska ost- och sydkusten. Vi tre rotar riktade in oss på att möta och lotsa de tre flygplan som hade den kortaste flygvägen till Rinkaby.

När jag efter 1 tim 40 min själv landade på vår hemmabas Rinkaby hade vi lyckats få ner de tre bombarna på Rinkaby. Ett av flygplanen hade kommit in för högt, så tillgänglig landningsträcka blev för kort. När flygplanet med hög fart rulla ut på fältet i riktning mot en stor stengärdesgård öppnade en sidoskytt sin dörr och sköt med sin pistol mot det närmaste hjulet. Däcket exploderade och landningsstället grävde sig ner i fältets sandyta och flygplanet gjorde en "Ground loop" och stannade.

Våra markbefäl hade nu att internera de 30 amerikaner som utgjorde bombflygplanens besättningar.

Den 17 april lotsade vi en fyrmotorig B-17 *Flying Fortress* hem till Rinkaby. Den hade 26 målade bombfigurer på den ena kroppssidan, vilket visade att den genomfört 26 bombträder över Tyskland. Den 27:e gången blev flygplanet svårt

skadat och man tog sig den närmaste vägen till det fredliga Sverige.

Den 29 april lotsade en rote ur divisionen hem en B-24 *Liberator* till Rinkaby.

Den 9 maj startade jag för en övning i höjdflygning. Jag närmade mig 10 000 m, när jag plötsligt mätte dåligt. Svarta ringar skymtade fram i mitt blickfång när jag kontrollerade instrumentbrädan. Synen försämrades påtagligt. Jag rapporterade mitt problem ner till radiobussen och påbörjade en dykning. Man misstänkte på marken att jag hade fått koloxidförgiftning, vilket tidigare hänt flera förare. På 3000 m kunde jag läsa av instrumenten tillräckligt bra och kunde genomföra landningen utan problem. På uppställningsplattan väntade en ambulans för min

transport till sjukhuset i Kristianstad. Den behövdes emellertid inte, då det klarades upp att jag haft syrebrist genom ett avslutningsfel till syrgastuben.

Den 11 maj deltog jag i en eskortering av en svensk B 3 mot Kalmar. Ombord fanns en armégeneral och luftvärnet trodde att det var ett tyskt flygplan och hade beskjutit det under dess flygning mot Skåne. Det var skälet till vår eskort. (B 3 var en tysk konstruktion, Junkers Ju 86, och flögs även av tyskarna. *Red anm.*)

Den 13 maj startade en av divisionens rotar mot en P-51 *Mustang*. Den amerikanske föraren missidentifierade våra flygplan och valde att snabbt landa i medvind på Rinkaby. *Mustangen* hade varit eskortflygplan vid bombningar av Hamburg. Föraren hade inte deltagit i någon luftstrid, ty ammunitionsmagasinen var fulla. Han hade fått bränslebrist och hade därför valt den kortare vägen till Sverige.

Den 19 maj beordrades jag som rotetvåa åt fanjunkar Jönsson i en beredskapsutryckning mot en B-17. Vi fick ögonkontakt i höjd med Trelleborg. Luftvärnets skjutning omöjliggjorde för oss att lotsa flygplanet till Rinkaby. B-17-planet buklandade på en åker utanför Trelleborg.

Den 1 juni startade jag som rotetvåa med flygplan nr 11 i en utryckning mot en inrapporterad Heinkel 177 på hög höjd. Vi närmade oss underifrån, men med sin högre motoreffekt flög han ifrån oss och lämnade svenskt territorium.

Den 19 juni, under en gruppflygning, rusade motorn upp i övervarv. Propelleromställningen fungerade inte och jag kunde givetvis inte ligga kvar på min gruppplats. Jag vände tillbaka mot Rinkaby för att försöka landa. Jag visste att jag måste komma ned i första försöket, eftersom



Det svenska bombplanet B 3 var en tysk konstruktion, (Junkers Ju 86) och kunde därför lätt misstolkas som en främmande flygplan, vilket kunde medföra att luftvärnet öppnade eld.

propellerinställningen inte skulle klara av en stigning efter en misslyckad landning. Fältet var kort och det gällde att snåla med farten.

När jag kom in på finalen och fann att jag hade ett skapligt utgångsläge, tog jag ut erforderlig landningsklaff men sparade ”ställ ut” ett tag. Sen fällde jag ut stället och riktade in mig mot den plats i fältets bortre ände, där det fanns en öppning i stengärdesgården mot artilleriskjutfältet.

Strax före upptagningen sänkte jag stolen för att i det lägsta läget kunna utnyttja kapoteringskyddet vid en eventuell rundslagning vid utrullningen på skjutfältet. Sikten framåt blev nu minimal. Jag satte kärran och började utrullningen. Försiktig inbromsning, och fältet räckte precis. Det var bara att svänga runt och ta sig in.

Den 20 juni flög fler än 30 amerikanska bombplan in över Sverige. Vi räckte inte till i antal att operera rotevis utan fick i stället operera enskilt. Jag flög J 20 nr 6 (40 minuter) och J 20 nr 59 (50 minuter). Under cirka 1,5 tim lotsades 16 bombplan ner på Bulltofta.

Dagen efter, den 21 juni, beordrades jag till 24 timmars sträcktjänst som sambandsofficer i Luftförsvarscentralen i Malmö.

Den 12 juli var det en beredskapsutryckning mot tre B-17 *Flygande fästning*.

I september 1944 lånades vi sex värnpliktiga flygförare från I.divisionen ut till 3.divisionen för beredskapstjänst under befäl av den legendariske kapten Norlin.

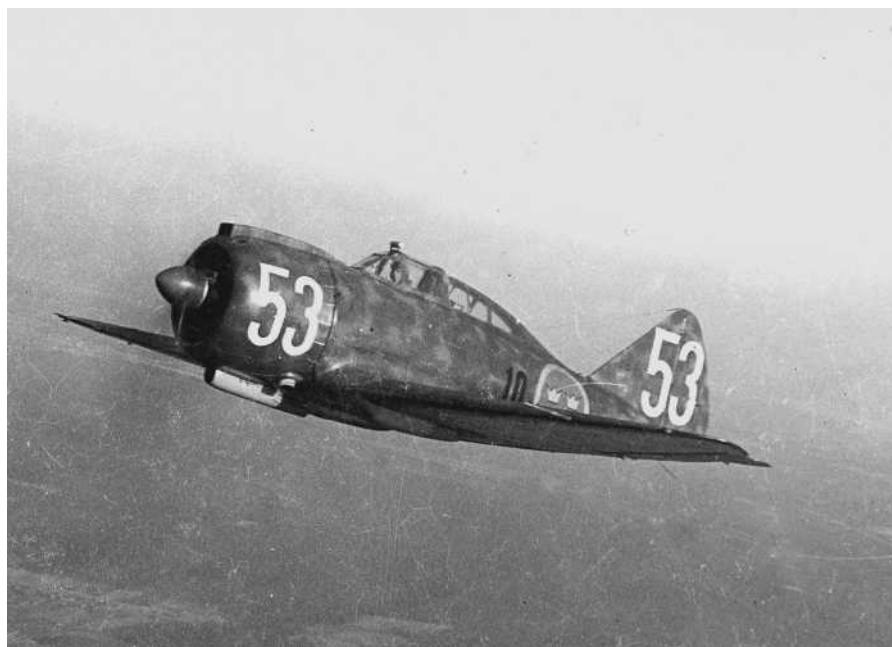
Den 29 september beordrades jag att som rotechef genomföra en beredskapsflygning längs den skånska ost- och sydkusten. Jag fick en yngre kadett till rote två. I uppdraget ingick att anropa längs flygrouten befintliga radio-LS (luftbevakningsstationer). Vi rullade ut på fältet och fick blinkande grönt ljus från tornet. Motorcheck, och så var det klart för start.

Jag gjorde starttecken åt min rote två, varefter jag drog på. De 1000 hkr tryckte min rygg och min italienska fallskärm (Salvator) mot ryggpansaret. Starten skedde mot SW, mot den civila hangar 3.

Lättning, ställ in, varvmätaren visade 2150 varv/min och motorn spann vackert. Lågt över hangartaket svängde jag vänster och tvåan låg nära och hängde fint med. Vi steg till 1500 m och gick ut mot Kristianstad. Molnhöjd och sikt var mycket goda.

På sträckan mellan Kristianstad och Simrishamn fick jag vid horisonten se ett större flygplan på väg in mot den svenska kusten. Det flög på låg höjd. Strax före passage av Simrishamn identifierade jag flygplanet, en flygbåt Blohm & Voss med kraftig beväpning. Det tyska flygplanets kurs skulle skära in över Skåne och det var sannolikt på väg mot Köpenhamnsområdet.

Jag dök ned mot det tyska flygplanet och gick upp längs dess styrbordssida för



J 20 nr 53 under spaning efter främmande flygplan över Skåne.

att visa min nationalitetsbeteckning. Jag fann nu att min rotetvåa övergett mig och fortsatt ned mot sydkusten. Den tyska flygbåten höll stadigt sin kurs, trots min närvaro.

Skulle jag skjuta varningskott? Jag var ju nu ensam.

I stället påbörjade jag en vänstersväng in framför nosen på flygbåten utan tanke på dennes starka frontbeväpning, men med tanken att den tyska piloten var lika rädd om sitt liv som jag om mitt. Till min glädje svängde piloten ut mot havet innanför min sväng. Jag låg kvar i sväng tills vår kurs pekade mot Bornholm. Med vingtipningar lämnade jag så flygbåten och flög mot Malmö.

Hade jag vid det här tillfället vetat att min vän Harry Nordlund på våren 1945 utan rote två skulle bli nedskjuten av en

tysk flygbåt i en likartad situation, hade jag sannolikt handlat på ett försiktigare sätt.

Jag kunde på radion höra att min rote två låg på inflygning till Bulltofta. Efter min landning på Bulltofta gjorde jag en avlämning till divisionschefen, då det ju enligt min mening hade varit fråga om en gränskränkning från tysk sida. Chefen undrade nu varför rotetvåan lämnat mig, vilket för en jaktflygare var en praktiskt taget otänkbar handling. Kadetten svarade, att jag hade mött det tyska flygplanet utanför den svenska territorialgränsen.

Enligt min uppfattning var kadettens bedömning helt felaktig och under alla förhållanden var tysken på väg in över land söder om Simrishamn.

Kadetten fick en skarp reprimand och chefen menade att jag hade handlat rätt.



Den amerikanske P-51 *Mustang* som den 13 maj lotsades ner på Rinkaby av en rote J 20 från F 10. *Mustangen* hade varit eskortflygplan vid bombningar av Hamburg. Flygplanet kom senare i tjänst i svenska Flygvapnet och fick där beteckningen J 26. I luften ligger en J 20 på final inför landning.



J 20 på jakt efter nödställda främmande flygplan.

Jag flög ett varv runt fältet, tog ut stället, gick ut för inflygning och markerade för honom att landa och han följde snällt med och landade. Jag lade mig över fältet och tittade på honom en stund och det kom en massa soldater och tog hand om dem.

I samma veva kom min rotetvåa, som hade blivit av med mig när jag bröt ut. Han hade bara under ett ögonblick tittat åt ett annat håll och så försvann jag ur hans blickfång. Han var mycket lycklig för han trodde att jag gått i backen. Vi bestämde oss för att gå till Malmö och

## Eskort av bombflygplan i dåligt väder

Lennart Smith

Jag minns en episod från våren 1944. Vi hade på grund av dåligt väder på Bulltofta med låg molnhöjd och dålig sikt, start- och landningsförbud.

Under tiden satt vi och lyssnade på den tyska jaktradion. F 10 hade lyckats att få fram de olika frekvenserna för den tyska jaktflygledningen och efter att ha avlyssnat radion ett slag, förstod vi att det var stora amerikanska förband på anflygning mot Berlinområdet. Vi kunde på ett ungefär bedöma när eventuell inflygning med skadade bombplan över den skånska sydkusten skulle ske, så vi satte oss i flygplanen under högsta beredskap. Vädret hade blivit något bättre och när den optiska flygbevakningen på sydkusten meddelade att det var inflygningar på gång fick jag startorder med min rote.

Vi startade österut och i mycket dåligt väder gick jag mot Rommeleåsen, men kom där underfund med att det inte gick att gå över den utan jag fick gå runt den. När vi kom över på andra sidan fick jag plötsligt se något som skymde till i dimman.

Jag bröt ut starkt vänster och svängde och fick kontakt med en B-24 *Liberator* som låg med stället ute och tydligen förberedde en landning på en åker. Jag gick förbi honom och vingtippade samt tog ut och in stället för att markera att han skulle göra detsamma, och efter att ha svängt några varv gick vi rakt ut på en kurs. Men vid det tillfället hade jag ingen aning om var jag befann mig över Skåne, men bestämde mig för en kurs och efter ett tag kom jag fram till en järnväg.

Eftersom jag visste att jag låg öster om Malmö svängde jag västerut. Det dröjde ett tag men efter en stund kom vi till en ort jag kände igen som Eslöv. Då bestämde jag mig för att svänga söderut och ta järnvägen till Malmö. Mycket riktigt fanns där en järnväg som gick söderut mot vad jag trodde var Malmö. Men efter ett tag började jag misstänka att det kanske inte var stambanan jag följde, men fort-

satte och kom efter ett tag till Ystad (järnvägslinjen Eslöv-Tomelilla-Ystad).

Väl inkommen över Ystad insåg jag att det inte gick att gå mot Malmö på grund av det dåliga vädret, förutom att det var besvärligt att ligga och flyga rote med ett så stort flygplan som en *Liberator*. Men han följde snällt efter när jag tog landsvägen norrut mellan sjöarna norr om Ystad upp mot Sövdefältet i närheten av Sjöbo.

följde landsvägen via Dalby och Lund till Bulltofta.

Det var ganska roligt att höra berättelser från den amerikanska besättningen när de berättade om det svenska jaktflygets inflygningslinjer som ledde dem förbi allt luftvärn, för de hade konstaterat att vi först hade gått norrut sedan västerut och sedan hade vi gått söderut och slutligen hade vi gått norrut igen och de hade ju inte sett något luftvärn!



...fick jag plötsligt se något som skymde till i dimman. En amerikansk B-24 *Liberator*...



Brittisk *Lancaster*-bombare som totalhavererade vid Marieberg i närheten av Svedala den 8 september 1941. Besättningen på fem man hann hoppa före nedslaget.





I samband med omfattande bombningar av tysk industri i augusti 1944 nödlandade inte mindre än åtta skadade amerikanska bombare på Sövdefältet vid Sjöbo. Det var fyra B-17 *Flygande fästning* och fyra B-24 *Liberator* som under den 6, 24 och 25 augusti valde Sövde som mål efter bombanfallen. Bilden ovan visar fem av dessa flygplan.

## Nödlandningsfältet Sövde

Som framgått tidigare i texten hade Sverige försett det amerikanska flyget, USAAF (US Army Air Force), med en lista med lämpliga nödlandningsplatser för att kunna hålla ordning på alla nödlandande flygplan. Det var enklast för alla parter att samla flygplanen på ett mindre antal flygfält istället för att låta dem landa på åkrar och andra öppna fält. Det senare var naturligtvis även farligt för besättningarna och dessutom krävdes stora arbetsinsatser för svensk personal för att montera ner och frakta bort sådana haverister.

Även amerikanarna hade eget intresse av utvalda landningsflygfält, dels som redan nämnts, säkerheten för besättningen, men även möjligheten att kunna reparera och senare flyga flygplanen tillbaka till England. Flygvapnet tillsatte en reparationsgrupp under ledning av flyglegenden och marinflygaren Albin Ahrenberg, som med sin personal reste runt till olika nödlandade bombplan och i den mån det gick, satte dem i stånd för flygning. Därefter flögs dessa flygplan till uppsamlingsplatser som F 1 och F 7.

Mittbilden: Sövdefältet (mitt på fotografiet t v om den fyrkantiga skogsdungen mitt på bilden), alldeles norr om Sövde samhälle och sjö strax utanför Sjöbo. Fältet användes dels av jaktflygplan från F 10, dels som landningsplats för nödlandande främmande flygplan. Läget nära Östersjön var gynnsamt då nödlandarna vanligen kom från söder.

Nedre bilden: Svensk och amerikansk personal samarbete under reparation av nödlandad amerikanska bombare på Sövdefältet.



# Färgprofiler på B-17 *Flygande fästning* och B-24 *Liberator*



## B-17G *Lackin Shackin*

Denna Boeing B-17G *Flying Fortress* med namnet *Lackin Shackin* gjorde en nödlandning vid Näsby Boställe utanför Lövestad den 11 april 1944. Planet var hemmahörande vid 91:a bombgruppen på Bassingbourn, England, och hade vid tillfället råkat i svårigheter under ett uppdrag över Cottbus i Tyskland.

Efter att ha blivit beskjuten av både tyskt och svenskt luftvärn beordrade piloten Frank Amman sin besättning att lämna flygplanet. Strax innan hade Amman satt ut kurs för nödlandning på Sövdefältet, men den alltför skjutglada servisen vid fältets LV-batteri gjorde inte detta alternativ särdeles attraktivt. *Lackin Shackin* saluterades med inte mindre än 25 varningsskott från 40 mm batteriet på Sövde!

I stället förberedes nu en buklandning i trakten av Lövestad. Under det kaos som rådde i planet råkade Amman av misstag utlösa sin fallskärm, så det vara bara att följa med flygplanet hela vägen ner och hoppas på det bästa. Trots att planet gick hårt i marken och brakade igenom en stengärdsgård slutade det hela lyckligt och Amman kunde någorlunda oskadd kliva ur flygplanet.

Profilmålning och text Ingemar Melin.



## B-24 *Flak Happy*

Den 20 juni 1944 kom att bli en dag som sent skulle glömmas av de människor som uppehöll sig på Bulltofta och i dess omedelbara omgivning. Den dagen fick fältet ta emot ett femtontal nödlandande amerikanska tunga bombplan. Dramatiken spred sig dock i hela södra Sverige. USAAF:s åttonde luftflotta strödde skadade flygplan runt om i Skåne, bl a denna B-24J *Liberator* från 492:a bombgruppen som flögs av 1:e löjtnanten Nicholas Kehoe.

Kehoe ingick i ett större amerikanskt bomförband som under ett uppdrag över Nordtyskland blev anfallet av tyska jaktplan. Kehoes besättning lämnade flygplanet i fallskärm efter det att brand utbrutit ombord. Själv beslöt han att stanna kvar och försöka flyga sin skadeskjutna fågel till Sverige. Trots motorproblem och en svår brand midskepps lyckades han mot alla odds att ensam flyga till Sverige där han slutligen tvingades lämna flygplanet i fallskärm i trakten av Klagstorp, 15 km öster om Trelleborg. Planet, med smeknamnet *Flak Happy*, brakade ner i ett betfält vid Äspö och söndermulades fullständigt vid nerslaget.

Profilmålning och text Ingemar Melin.



## J 22

Inköpen av J 20 och J 11 i Italien under början av kriget var en nödlösning i ett mycket svårt läge. Trots många och ihärdiga försök var det omöjligt för flygvapnet att anskaffa ytterligare materiel utifrån. När väl kriget brutit ut var det svårt, även ur politisk synvinkel, att handla med vapen och som ett resultat av detta beslöt flygförvaltningen att inhemsk produktion måste sättas igång. SAAB var fullt upptaget med konstruktionsarbetet för flygplan 17 och 18, och kunde således inte engageras i jaktplanstillverkning.

Flygförvaltningen tvingades ta tillverkningen i egna händer och för jaktplansbygge inhyrdes ABA:s nybyggda hangar på Bromma. Under ledning av flygingenjör Bo Lundberg började så i oktober 1940 ett projekt, som kom att utmytna i jaktplanet J 22. Förutsättningen för jaktplanet var att det skulle tillverkas av material som fanns i landet och att tillverkningen av komponenter kunde spridas ut på ett stort antal underleverantörer, utan att belasta de som redan var involverade i flygplanstillverkning.

J 22-konstruktionen bestod av ett stål-rörskelett beklätt med björkfaner och som motor användes en kopia av Pratt & Whitney *Twin Wasp*, tillverkad av Svenska Flygmotor (SFA) utan licens.

F 10 blev på ett tragiskt sätt involverad i den tidiga utvecklingen av J 22 genom att provflygaren, löjtnant P J E Salwén tillhörande F 10, omkom vid ett haveri med prototypen den 19 januari 1943 utanför Stockholm.

J 22 var ett bra och omtyckt plan när det kom i tjänst, och ansågs som världens snabbaste jaktplan i förhållande till motorstyrkan! Detta till trots hade den exceptionellt snabba utvecklingen av flygplan under kriget gjort att J 22 inte stod på samma nivå som de allra bästa utländska jaktplanen, trots att J 22 projekterats och byggts på rekordtiden 30 månader. Man skall naturligtvis inte jämföra gam-

la anrika flygplansindustrier som Messerschmitt, Vickers, Hawker och North American med flygförvaltningens resurser i en för några år hyrd hangar. Dessutom fanns i utlandet stora resurser och tillgång till kraftiga flygmotorer, medan vi i Sverige endast hade tillgång till en trafikflygplansmotor som vi tvingades kopiera. Det kan nämnas att den svenska kopian av Pratt & Whitney TWC-3, benämnd STWC-3, hade en något högre ef-



Motorarbete på J 22.



J 22 hade ett komplicerat landningsställ, där landställsbena vid infällning vreds omkring 90 grader för att hjulen skulle kunna passa in i kroppens undersida. För att få en bra vinge (hög hastighet) måste denna vara tunn, varför hjulen inte fick plats i den, utan måste passa in i flygkroppen. Lösningen innebar även att spårvidden var liten och krävde en hel del av piloten vid start och landning.

J 22 från F 10 i sitt rätta element. Foto Ingvar Svensson.

fekt än originalet, vilket imponerade på originaltillverkaren och samtidigt visade den stora skickligheten på SFA.

Flygarna på F 10 hade under största delen av kriget kämpat med problemen kring J 20 och hade därför stora förhoppningar om att de skulle prioriteras vid nästa flygplansinköp. Inget jaktförband var i större behov av ny materiel än F 10. Som redan beskrivits i kapitlet om J 20 gick man och längtade efter P-47 *Thunderbolt* eller P-51 *Mustang* under krigsslutet. Dessa var båda väl beprövade amerikanska jaktplan av yppersta klass. Beskedet om att J 20 skulle ersättas med J 22 togs därför som en ny nödlösning, trots att man i princip inte hade något emot typen som sådan. Felet var bara att det fanns ännu bättre jaktplan som man dessutom tack vare gästande nödlandare fått tillfälle att studera på nära håll. Trots invändningar från flottiljledningen till flygvapenledningen stod beslutet fast.

Ombeväpningen från J 20 till J 22 gick snabbt, och som första förband fick andra divisionen under löjtnant Müller-Hansen den 5 april 1945 ta emot de femton första planen från F 16. Dessa följdes av ytterligare arton plan den 26 samma månad, och i maj hade flottiljen i huvudsak bytt ut alla sina J 20. Utöver planen från F 16 kom ett fåtal även från F 9.

J 22, som fanns i både A och B-version beroende på beväpning, kom att avsluta tiden på Bulltofta och efter flyttningen till Barkåkra den 1 oktober 1945 göra tjänst till 1950. För malmöborna var J 22 en kort parentes som dock kunde avnjutas under tvenne flygdagar sommaren 1945, men för F 10 gjorde planet lång och god tjänst.

Även om två J 22 slogs sönder i samband med start och landning på Bulltoftafältet, och en havererade under flygning över Jämtland, orsakade flygplans-typen inga personskador under Bulltofta-tiden.



## Skjutövningar

Skjutövning med jaktplan bedrevs dels mot markmål, dels mot luftmål. Man kan tycka att markmålskjutning inte hörde hemma på ett jaktförband, men en av uppgifterna för F 10 var att förhindra eller försvåra fiendtlig landstigning på svenskt område. Utöver skjutning med jaktplanens kulsprutor tränade man även bombfällning med 8 kilos jaktbomber från J 8.

Markskjutning mot stora tavlor gjordes vid stranden mellan Malmö och Lomma. Inflygning skedde från landsidan och själva skjutningen ägde mer eller mindre rum över den dåvarande västkustvägen, på vilken folk ofta samlades för att bevittna skådespelet. Under en kort period förekom till och med skjutning från flygplan under mörker mot belysta mål, men dessa övningar drogs in delvis på grund av den stora publiktillströmningen.

Utöver skjutning från jaktplan skulle piloterna även lära sig skjuta med markkulspruta mot luftmål, en billigare variant än jaktplan mot luftmål. Dessa skjutningar ägde också rum vid Lommabukten och som mål användes vanligt flygbogserat så kallat korvmål, bestående av en avlång tygstrut.

För bogsering av skjutmål användes från början på F 10 ett par S 6, Fokkerplan, som tidigare gjort tjänst som spaningsplan. Hastigheten blev dessvärre alldeles för låg och efter hand som flygvapnet fick tillgång till moderna B 5 bombplan, användes de då friställda B 4A för målbogsering. S 6 användes även för instrumentflygningsövningar.

F 10 fick sin första B 4A under sommaren 1941 och hösten samma år kom ytterligare två. Dessa placerades på olika divisioner och användes vid luftskjutningar, framför allt över Hanöbukten men även utanför Falsterbo och vid Kabusa öster om Ystad. Målbogserarna hade inga fasta förare, utan jaktpiloterna fick turas om att dra korvmål under divisionens skjutövningar.

Måldragning var inte särskilt populärt att göra, jämfört med jaktflygandet, och

Bombplanet B 4 gjorde tjänst som målbogserare på många flottiljetter efter "pensionering".

därmed släppte den gamla korven och spärrade den nya. Detta kunde sedan upprepas så många gånger man behövde. Tack vare "fisken" kunde markskytter få målet fällt i sin omedelbara närhet och själva få tillfälle att studera skjutresultatet. För att flera skyttar skulle kunna använda en korv samtidigt, kunde man använda röd, blå och ofärgad ammunition eftersom den färgade ammunitionen färgade kanterna på skotthålen i duken.

Vid luftskjutning fanns en sporre för piloterna, nämligen den att erövra luftstridsmärket. Detta märke var utformat som en örn, och fanns i olika valörer och fick bäras till uniform. All skjutning från jaktplan skulle ske från landsidan ut mot öppna havet, men i sin iver att träffa målet förekom även andra skjutriktningar. Det hände vid enstaka tillfällen att skott slog ner i Yngsjötrakten, strax söder om Åhus vilket naturligtvis fick befolkningen att protestera. Mest illa ute var den villaägare som i sin trädgård fick uppleva nedslag, som dessbättre inte orsakade någon skada. Den unge fänrik, som stod för denna vådaskjutning blev därefter av soldatumorn kallad "Yngsjömördaren" (efter en tragiskt verklig historia).

Trots ersättande av S 6 med de snabbare B 4A var målbogserhastigheten alldeles för låg för realistiska övningar. Chefen för tredje divisionen, "Kidde" Norlin, föreslog då att skjutning skulle ske mot skuggan av ett jaktplan som flög på låg höjd över havet under solsken. Denna metod gav fältmässig flyghastighet och medförde dessutom att den anfallande piloten genom vattenuppkast direkt kunde få markering på sin skjutning. Emellertid var det riskfyllt att anfallsflyga på så låg höjd då man i stridens hetta lätt kunde komma för lågt och inte hinna ta upp i tid, varför metoden inte kom till utförande.

När J 20 ersatte J 8 under 1942-43 blev det ännu mer uppenbart att B 4A var en för långsam måldragare, men först sommaren 1944 kunde F 10 få modernare materiel. De gamla dubbeldäckarna byttes ut mot de betydligt modernare B 5, som



Målkorven fotograferad från baksitsen i målbogseraren B 4, F 10-82.

dessutom blev de mycket långa genom en sinnrik anordning kallad "fisken" (på grund av sitt fisklika utseende). Denna anordning gjorde det möjligt för korvmekanikern att ersätta ett sönderskjutet mål i luften och därmed spara in en hemflygning för målbyte. "Fisken", som var placerad längst ut på bogservajern, fungerade så att när en korv, som var fäst i en ring runt vajern, släpptes ut från planet kom dess fästning att öppna "fisken", som



B 5 var snabbare än B 4 och kunde på så sätt göra mer realistiska målflygningar.



tack vare en inhemsk bombplansproduktion av SAAB 17 kunde överföras till målflygtjänst.

Det var inte alla gånger som målbogseringen gick som planerat, vilket framgår av följande episod med en B 5, som furiren Lennart Smith upplevde.

- Vi låg förlagda på Sövdeborgsfältet under högsta beredskap och höll samtidigt på med skjutövningar mot luftmål över havet söder om Ystad. Mellan Sandhammaren och Ystad gick en målbana, som jag skulle flyga med en B 5 för att bogsera mål som mina kamrater skulle skjuta på.

Jag startade och hade i baksitsen mekanikern Åkesson som fick order att släppa ut vajern, samt därefter den första målkorven. Detta var klart när vi kom ner över höjderna norr om Ystad men plötsligt ropade Åkesson på radio att ”dom skuter på oss”. ”Ah” svarade jag, ”det kan inte vara på oss utan det måste vara en främmande inflygning. Målspaning runt omkring”.

Men plötsligt fick jag ett ryck i kärran och Åkesson konstaterade att vajern var avskjuten och korven på väg ner. Samtidigt märkte jag att jag hade luftvärnseld runt omkring mig. Jag blev något konfunderad och gav order om att en kory skulle ut så att luftvärnet skulle se vilka vi var. Men eftersom korvväxlaren var borta med den avskjutna vajern, så passerade korven rakt ut och föll mot marken. Här gällde det att handla snabbt tänkte jag, och satte kärran på nosen ner på lägsta höjd och gick ut över Ystads hamn och bort mot Nybrofältet öster om stan. Där vingtippade jag åt en kollega, som hade till uppgift att ta hand om de korvar vi skulle släppa där.

Därefter flög vi tillbaka till Sövdeborg och skulle landa, men dessvärre tänkte jag inte på att jag fortfarande hade kvar omkring 50 meter vajer som hängde och svängde bakom flygplanet. När vi passerade fältgränsen, där det stod en massa spanska ryttare uppställda, snärtade vajern till och slog en ögla kring en sådan varefter vi faktiskt gjorde en riktig hangarfartygslandning. Planet rullade inte mer än 10-15 meter innan det stod stilla. Efter att ha hämtat mig sa jag till Åkesson att kapa vajern så vi kunde köra in till uppställningsplatsen. När vi väl kommit in så möttes jag av min chef, Sigvard Beck-Friis, som hoppade upp på vingen och roat konstaterade, att vi inte var populära nere i Ystad.

När jag veckan därpå satt som sambandsofficer i Malmö på luftbevakningscentralen, passade jag på att gå till luftvärnet som hade sina lokaler strax intill. Där bad jag att få se deras rapport från händelsen vid Ystad och det framgick där att luftvärnet skjutit elva varningskott och sedan 48 verkningsskott mot vår B 5. När den första korven föll efter att de skjutit av vajern, rapporterades att en man läm-



Fyllning av ammunitionsmagasinen på J 20 nr 4 på Bulltofta.

nat planet. När sedan nästa korv föll till marken stod det att ytterligare en man lämnat planet. Då jag slutligen satte kärran på nosen och gick ner på lägsta höjd rapporterades flygplanet vara nerkämpat!

Det var inte enbart vid den ovan relaterade händelsen som flygplan från F 10 blev beskjutna av eget luftvärn, utan flera incidenter inträffade, men dessbättre ingen allvarlig. Anledningen var naturligtvis bristande information hos luftvärnet om egna flygplansrörelser. Vid ett tillfälle började luftvärnet vid Bulltofta beskjuta främmande flygplan som ovan moln flög över fältet. Emellertid hade jakt från F 10 redan startat och befann sig också ovan molnen över fältet. Risken för vådaskjutning var alltså stor och överste Zachrisson grep själv handfast in, rusade fram till luftvärnsbjässen och slet bort bemanningen för att få slut på skjutandet. Vid denna tid hade man ännu inte utarbetat något som betecknas BSJL (Bestämmer för Samverkan mellan Jaktflyg och Luftvärn), utan samverkan bestod snarare i mycket hårda tag mellan överste Zachrisson från F 10 och chefen för LV 4, överste Jakobsson.

Luftvärnsautomatkanon m/41 under inspektion av C FV general Bengt Nordenskiöld (andre fr v) och överstelöjtnant Knut Zachrisson (tredje fr v) på Rinkaby våren 1942. Lvakan m/41, som tillverkats av Hispano-Suiza, hade en kaliber på 20 mm och inköptes för installation i flygplan T 18B. Övertaliga exemplar monterades för luftvärn och F 10 rekvirerade åtta stycken under 1941. Kraftig rök- bildning vid skjutning försvarade god målföljning.



Den fasta beväpningen på J 8 utgjordes av fyra 8 mm ksp m/22, medan J 20 hade två 12,7 mm ksp m/40. Båda typernas vapen var således i klenaste laget jämfört med de krigförande ländernas och dessutom var tillförlitligheten på J 20:s vapen mycket dålig. De båda kulsprutorna var monterade i flygkroppen ovanför motorn och för att möjliggöra skjutning genom propellerfältet måste vapnen synkroniseras med motorn. För detta ändamål fanns ett kuggdrev som styrde avskjutningen, men huvudsakligen pga dåligt bearbetade kuggdrev fungerade inte synkroniseringen vid alla lägen. Följden av detta blev att skott träffade propellern som skadades, vilket i sin tur medförde propellerbyte.

För att klara skjutning över huvud taget med J 20, var man tvungen att hoppa över flera kuggar, med påföljd att eldhastigheten blev lägre. På vissa flygplan kunde man nästan räkna skotten.

Inskjutning och synkronisering av vapnen på flygplanen utfördes mot en jordvall på östra sidan av Bulltofta, strax intill ett ammunitionsförråd kallat ”bomben”.



Inmarsch på Malmö gamla idrottsplats (bakom gamla Stadsteatern). Förflyttningen från Bulltofta till idrottsplatsen skedde via marschering.

## Ordnade former

Den 18 februari 1941 bildades Tionde Flygflottiljens Idrottsförening (F 10 IF), vars förste ordförande blev kapten Berndt Krook. Den 22 maj samma år bildades F 10 Skytteförening (Skf), under kapten Gunnar Askilns ordförandeskap. F 10 IF inrymde all vid flottiljen förekommande idrott i sin verksamhet. Livaktiga grenar var bl a handboll, fotboll, tennis, simning, brottning och boxning.

Handboll och tennis spelades fram till 1945 i Malmö Tennisstadion.

## En brottare minns

3:divisionen på F 10 i Malmö skulle träna vakthållning. Inbjudna var också ett antal befäl med överste Knut Zackrisson i spetsen. Löjtnanten Bo Ruben och Fanjunkaren Nils Ellenfors var s k sabotörer. Då jag var nybliven Skånsk Mästare i brottning blev jag av mina kamrater enhälligt utvald till vaktpost.

Detta innebar att jag skulle patrullera längs 3:div hangar på Bulltofta och de utsända sabotörerna skulle komma på kortsidan och överraska mig. Vi möttes på hörnan av hangaren och dumt nog slängde jag mitt gevär och kopplade en flygande mara på fanjunkare Ellenfors och han flög i luften och landade på rygg i gräset.

Samma sak hände med Löjtnant Ruben, också han fick en nacksving och hamnade på ryggen. Stort skratt bland den s k publiken. Även överste Zackrisson skrattade och ingen hade tidigare sett detta varför det var en nyhet och ett gott skratt förlänger som bekant livet.

Kritiken från översten var att man aldrig skall släppa sitt vapen, annars var det bra.

Vpl 965 2/41 Karl-Axel Hansson

# Kraftprov och vapenlek

För något århundrade sedan skulle ett militärt befäl ”äta snus, lukta något brännvin och se hiskelig ut”. Synen på det ideala befälet har förändrats något genom åren. Idag skall väl yrkesofficieren, som alla andra, helst ha en sund själ i en sund kropp. Själén, om man därmed avser intelligens, kunskap, initiativförmåga och ledaregenskaper, torde på senare tid ha fått ökad betydelse, därmed icke sagt att kroppen är oviktig. Kravet på fält-duglighet kvarstår, och har för vissa kategorier skärpts, t ex för flygförarna. För dem har man infört särskild styrketräning och anskaffat särskild materiel för detta. Alla yrkesofficerare skall emellertid enligt bestämmelserna hålla sig i trim, och har rätt och skyldighet att bedriva fysisk träning i tjänsten.

## Idrott under Malmö-tiden

Redan från flottiljens barndom fick idrotten en framskjuten plats i verksamheten vid F 10. Flottiljchefen själv var en hängiven idrottsutövare och gick bokstavligt i spetsen – eller tom sprang i spetsen för sina mannar, när Bulltofta flygfält rundades. Han kunde även vara med när allmän idrott bedrevs på Kirsebergs idrottsplats, där divisionerna ofta tävlade mot varandra.

Vid något tillfälle tränade en kull nyinryckta volontärer diskuskastning. ”Zacké”, flottiljchefen, såg deras något valhända försök. När eländet pågått en stund, hörde man chefens: ”Ööh, ta hit, ska jag visa” – och så kastade han disken, utan att snurra, och i full uniform, långt förbi 24-metersmärket. Sådant väckte beundran.

F 10 bildade tillsammans med Lv 4 Malmö garnison. 1943-1945 genomfördes regelbundet garnisonsmästerskap i fotboll och allmän idrott. Förbandens

idrottsföreningar startade en årlig tävling om ett vandringspris i handboll. Vandringspriset togs för alltid av Lv 4 1974, genom seger med 24-15.

Flottiljmästerskap och provtagning för fältidrottsmärket genomfördes på Malmö gamla idrottsplats. Fotboll var en livaktig idrottsgren vid F 10 under Bulltoftatiden. Flera spelare i Malmö FF gjorde sin värnplikt vid F 10; t ex Stellan Nilsson, vilken deltog i F 10-laget vid flygvapenmästerskapet 1944, då F 10 kom till final. Efter flyttningen till Ängelholm sjönk ambitionerna och förmågan, vad fotbollen beträffar. F 10 förpassades tidvis till korporationsserierna.

Orienteringslöpning och fälttävlan genomfördes i Bokskogen och i Bökebergsområdet. Efter flyttningen 1945 fick man utnyttja den svårare terrängen på Hallandsås.



Terränglöpning på Bulltofta-fältet, med hangarerna i bakgrunden. På dessa övningar deltog emellanåt flottiljchefen som vanligen gjorde mycket bra ifrån sig.



## Segelflygverksamhet på F 10

Under 1930-talet fick det svenska segelflyget äntligen luft under vingarna. Det stigande flygintresset bland ungdomar i kombination med det relativt lilla men dyra motorflyget, medförde att flygklubbar med tonvikten lagd på glid- och segelflyg växte upp över hela landet. Behovet av lämpliga flygplan var stort, och då det saknades svenska konstruktioner måste man licenstillverka utländska glid- och segelplan. Denna tillverkning ägde huvudsakligen rum på AB Flygplan i Norrköping och på Svenska Kano Verken, senare Flygindustri, i Halmstad.

För att stödja denna nya folksport växte det fram ett begrepp, kallat ”flygarfarbröder”, där företag och enskilda kunde bekosta flygutbildning av lovande ungdomar. Vidare donerades många glidplansbyggsatser av företag till olika flygklubbar, och speciellt generösa var Tempo och Åhléns. Som kronan på verket under denna för segelflyget mycket expansiva tid, byggdes och öppnades 1941 en nationell segelflygskola på Ålleberg i Västergötland, en svensk motsvarighet till det berömda tyska Wasserkuppe, och under framför allt 40- och 50-talen blomnade segelflyget där. I flygvapnet, under ledning av general Nordenskiöld, insåg man tidigt att man med segelflyget kunde flygutbilda ungdomar till en låg kostnad och ur dessa led sedan rekrytera flygvapenpiloter. Bristen på flygförare hade varit myck- ket stor under uppbyggnads-skedet i början av 40-talet och för att fånga upp flygintresserade ynglingar, som redan visat intresse för flygvapnet, satsade Nordenskiöld på segelflygutbildning ute på flottiljerna. Målsättningen var att glid- och segelflygutbildning i första hand skulle ges till fast anställd markpersonal, och kunde även ses som en gratifikation och uppmuntran, men tanken var även att få fram lämpliga pilotbegävningar.

Glid- och segelflygverksamheten på F 10 började, under chefskap av fanjun-

kare Gösta Jönsson, försommaren 1941 med mottagandet av två byggsatser till glidplanet G 101, en av Svenska Kano Verken i Halmstad licenstillverkad tysk Schulgleiter SG-38. Före monteringen av byggsatserna reste flygingenjör Åkerlind och tyghantverkare Estulf till Kano Verken i juni 1941 för att studera glidplanets konstruktion.

De båda glidplanen byggdes upp i den från ABA rekvirerade hangar 2, där även flottiljens flygverkstad var inhytt. Byggnationen ägde huvudsakligen rum på fritiden och flygintresserade samlade byggtimmar för att senare få ut dessa i form av flygning. I viss mån byggdes även planen på praktiktid vid utbildning i ämnet verkstads-tjänst, under överinseende av snickarmästare Hansson som basade för snickarverkstaden.

Sommaren 1942 vidtog ett febrilt byggande av de båda G 101 och efter besiktning och godkännande i mitten av december samma år, började man förbereda flygverksamheten. Denna var synnerligen livaktig och ägde rum på kvällar och helger. Att intresset var genuint vittnar det stora tålamodet om. Den avgjort största delen av tiden gick åt för att släpa glidplanen fram och tillbaka över fältet med korta hopp, samt emellanåt till och från verkstaden efter mindre landningsskador.

Det ålåg några jaktpiloter att fungera som instruktörer för markpersonalen, och när segelplanen senare under utbildning skulle bogseras upp med bogserflygplan, även fungera som bogserpiloter.

Utbildningen började med att glidplanet ställdes med nosen mot vinden och



Sk 11 användes som bogserflygplan.

flygspirantens uppgift var helt enkelt att med skevrodrens hjälp försöka hålla balansen.

Nästa steg blev bogsering efter en bil över fältet och även här gällde det att hålla vingarna rätt. Därefter ökades bogserhastigheten så pass att glidplanet kunde lyfta tre-fyra meter över marken. Flyghöjden reglerades med bogserbilens hastighet. Då den presumtiva flygaren behärskade de ovan beskrivna momenten, bogserades han av bilen upp till omkring 100 meters höjd och släpptes för att övergå i en kort, men fri, glidflykt. Sista steget med glidplanet var start med hjälp av vinsch, som möjliggjorde ett utgångsläge på ända upp till 300 meters höjd.

Efter hand som personal genomgått utbildning på glidplan fortsatte undervisningen på två segelplan av typ Grunau *Baby*, licenstillverkade av AB Flygplan i Norrköping. *Baby*, eller Se 102 som var den militära beteckningen, startades även den med vinsch, men trots samma utgångshöjd som glidplanen, hade *Baby* helt andra förutsättningar för att hålla sig uppe.

Se 102 var att betrakta mer eller mindre som ett skolsegelplan och i oktober 1943 tillfördes F 10 ett högvärdigt segelplan av typ *Weihe*, licenstillverkat av AB Flygindustri. *Weihe*, eller Se 104, användes mycket i tävlingssammanhang, och 1947 satte Per-Axel Persson, tidigare F 10-pilot, världsrekord i höjd med 8 800 m. Året därpå vann han VM i segelflyg, en bragd som 1950 upprepades av en annan flygvapenpilot, Billy Nilsson.

*Weihe* och det i december 1943 erhållna tvåsitsiga segelplanet *Kranich*, med beteckningen Se 103, bogserades upp av Sk 11 som på F 10 användes för instrumentflygningsövning. Under början av 1945 kompletterades Sk 11 med några Sk 12 som fanns på första divisionen.

Glid- och segelflygverksamheten på Bulltofta sorterade under fjärde divisionen och disponerade en egen hangar bakom första och andra divisionernas. Resultatet av denna frivilligverksamhet vid F 10 blev en hel del A- och B-diplom, samt enstaka C-diplom.

Det motorlösa flyget var under kriget ännu en nyhet för gemene man, men redan till flygdagen 1942 lyckades man få upp en G 101 i luften, uppbogserad av startbilen, kallad *Sankt Petrus*. Dessutom visade man en Se 102 *Baby*, som väckte stor uppmärksamhet genom avancerad flygning.

Under F 10:s avskedsflygdag den 26 augusti 1945 var segelflyginslaget mycket stort och omfattade samtliga fyra glid- och segelplan från flottiljen.

Nordenskiölds satsning på segelflyg inom flygvapnet, samt tillgången på högvärdig materiel, medförde att flygvapenpiloter under 40-talet var ledande inom segelflyget, såväl nationellt som internationellt.



Vädergenomgång med flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld under dennes eriksgata den 1 juli 1942. Han startade med sin J 9 på morgonen från F 10 och efter besök på tolv platser avslutades eriksgatan på F 21 i Luleå. Från vänster på bilden står chefen för flygstaben överste Axel Ljungdahl, C FV general Bengt Nordenskiöld, meteorolog Hasselgren på F 10, kapten Ugglå och överstelöjtnant Knut Zachrisson.

## Flygtrafikledning och vädertjänst

Någon flygtrafikledning att tala om förekom inte på F 10 före maj 1943. Piloterna fick sina uppgifter om flyguppdrag, och därefter var det bara att köra ut, starta och lösa uppgiften. Med den kraftigt ökade flygverksamheten under kriget insåg man, att någon övergripande instans borde utöva kontroll över flygtrafiken, samt följa upp och kontrollera de olika flygföretagen.

Den första flygtrafikledaren vid F 10 var Torsten Lundström som anställdes den 1 maj 1943. Trafikledare var en helt ny befattning i flygvapnet vid denna tid och utövarna skulle ha fullständig militär flygutbildning. Vidare anställdes de inte av chefen för flygvapnet utan av flottiljchefen vid den flottilj där tjänsten var förlagd.

För piloterna upplevdes trafikledaren i viss mån som ett intrång i deras frihet i luften, och trots att tjänstens inrättande hade utannonserats, gick nyheten en del förbi. Dåvarande flottiljadjutanten Ove Müller-Hansen var en av dessa och han blev helt naturligt irriterad när en okänd person, som påstod sig vara trafikledare, ringde upp och frågade vart han skulle flyga. Svaret blev, att det skulle ingen lägga sig i, för det bestämde han själv. Denna första ordväxling mellan Müller-Hansen och Lundström var en dålig inledning för trafikledningen, och Lundström framförde till Zachrisson att det hela inte fungerade. Zacke kallade till sig sin adjutant och förklarade att flottiljen hade fått något som hette trafikledare, och denne skulle man vara snäll mot.

Trafikledarens arbetsplats var i det civila flygledartornet på den civila flygstationen. Den befintliga civila utrustningen kompletterades med en flygradio FR 3

som användes i J 20 och senare i J 22. Nedanför tornet ställdes flottiljens brandbil och ambulans upp i beredskap och vid befarad nödlandning förstärktes dessa av Malmö brandkår.

Alla flygningar skulle nu förhandsmeddelas till trafikledaren som i sin tur höll luftbevakningscentralen i Malmö informerad om svenska flygföretag. Tidigare hade detta meddelats direkt från divisionerna till luftbevakningscentralen. För start och landning var landningsmärke utlagt på fältet, och start- och landningstillstånd gavs av en officer vid märket.

Flygfältsbelysningen bestod av fast monterade flodljus, som tändes med hänsyn till gällande start- och landningsriktning.

De uppgifter som ålades trafikledaren var följande: 1/ Att genom trafikledning

särskilja flygplan för att förhindra kollision. 2/ Hålla kontakt med väderlekstjänsten och informera piloterna om väderlekens utveckling. 3/ Med ledning av tillgängliga väderleksuppgifter, flygfält m m lämna piloter varningar, anvisningar, råd eller order avseende flygväg, flyghöjd, förbud för landning samt landning på annan flygplats. 4/ Med tillgängliga medel biträda piloter vid inflygning till flygplats och landning. 5/ Att följa upp flygningar samt vidtagna åtgärder för efterforskning och räddning, då flygplan saknades eller befarades ha nödlandat.

Det angavs särskilt att trafikledaren inte var någon trafikpolis som skulle bestraffa obetydliga förseelser, utan i stället genom vägledning söka rätta till eventuella brister. Dock kunde trafikledaren bli nödsakad att beivra brott som berodde på slarv, nonchalans eller oskicklighet. Denna sista passus tillkom för att göra övergången från friflyget till det nya kontrollerade systemet smidig.

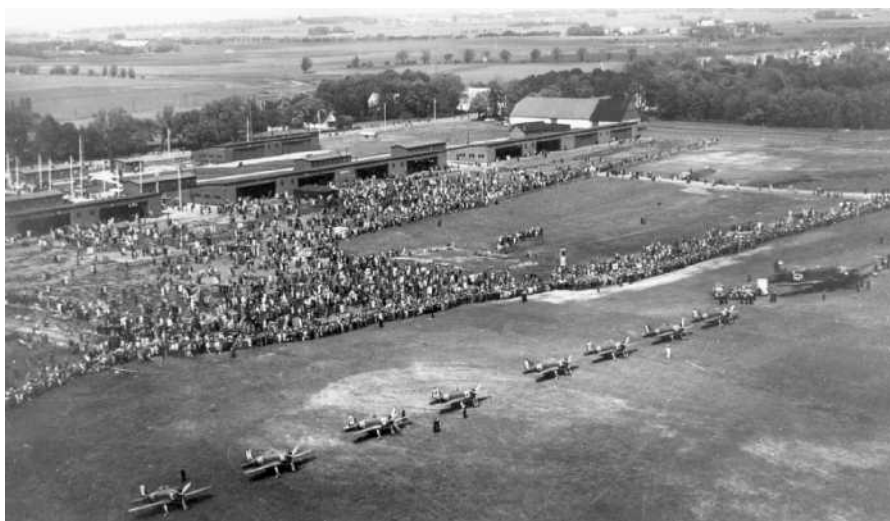
Piloterna insåg naturligtvis snart fördelarna med trafikledningen och framför allt blev de bättre informerade om vädersituationen. Tidigare hade man tvingats ringa järnvägsstationer i de områden man ämnade flyga över för att få det aktuella väderläget. F 10 hade dock förmånen att redan före införandet av trafikledning ha tillgång till väderinformation genom den civilanställda meteorologen Hasselgren.

Bemanningen i trafikledartornet förstärktes den 1 maj 1944 av Torsten Höjrup, som då övergick från flygtjänst till trafikledning, och under F 10:s tid på Bulltofta var Lundström och Höjrup de enda flygledarna på flottiljen.



Krigsvintrarna i början av 40-talet var kalla och snörika, och man fick ploga upp banor på Bulltotafältet. När snön smälte blev fältet ofta vattensjukt och man tvingades därför ibland ombasera till andra flygfält som Rinkaby och Sövde.





F 10 vid flygdagen den 31 maj 1942.

## F 10 och Malmö

Utöver en hel del buller i luften och på marken samt inslag av flygvapenblå uniformer på gatorna, fick malmöborna nära kontakt med F 10 vid ett antal flygdagar. Det första evenemanget av detta slag var "Flygvapnets dag" som gick av stapeln över hela landet söndagen den 31 maj 1942. Tionde Flygflottiljen tog tillfället i akt att visa upp sina färdigheter och uppskattningsvis 25.000 åskådare samlades på Bulltofta för att studera skådespelet.

Dagen till ära kunde flottiljen ställa upp med tre fulltaliga divisioner, första och tredje med J 8 och andra med J 20. Den senare var utbaserad till Rinkaby men flög hem i formation för att visa upp "flygvapnets allra modernaste förvärv". Utöver flottiljens egna flygplan deltog en division J 9 från F 8, som tillfälligtvis bedrev övningar i Skåne. Populära inslag var konstflygning med tre J 8, målskjutning och luftstrid med J 20 samt parad över Bulltofta med samtliga fyra divisioner. 32 jaktplan samtidigt över Malmö var förvisso ingen vanlig syn.

Efter det militära inslaget visades segel- och glidflygplan från såväl F 10 som Aeroklubben, och denna uppvisning väckte berättigad beundran, framför allt eftersom segelflyg fortfarande var tämligen nytt för malmöborna.

Ett exotiskt inslag på "Flygvapnets dag" var en uppställd tysk militär Junkers Ju 52 3/m, som två dagar tidigare hade landat på Bulltofta efter felnavigering. Detta besök är utförligare beskrivet på annan plats i denna skrift.

Som reklam för "Flygvapnets dag" transporterades en J 8 till Stortorget i Malmö där den monterades ihop. Denna J 8 betecknades i dagspressen som ultramodern, trots att J 20 vid det laget var en tämligen vanlig företeelse i luften över Malmö.

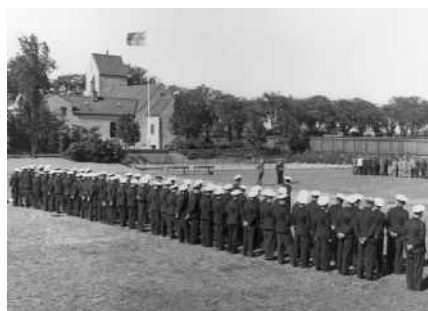
En annorlunda flygdag genomfördes den 2 oktober 1944 då över tusen gymnasister från skolor i Malmö, Lund och

Landskrona inbjöds till F 10. Det var ett arrangemang avsett att intressera de snart värnpliktsmogna ungdomarna för flygvapnet, och förvisso lyckades man.

Utöver den gängse flyguppvisningen med olika F 10-plan, visades provflygning av såväl en amerikansk B-24 *Liberator* som en *Mustang*, båda flugna av amerikanska piloter. På marken hade flottiljen förutom vanlig markutställning även ställt upp en division J 20 med träbryggor på ena sidan för att låta besökarna studera piloternas arbetsplats. Stort intresse röntes också en delvis demonterad B-17 *Flygande fästning*, som mer eller mindre användes som klätterflygplan.

Malmöbor i gemen fick tillfälle att studera de amerikanska bombplanen under evenemanget "Köpenhamn i Malmö" den 29 april 1945. Denna dag besökte ett par tusen människor Bulltofta för att på nära håll studera dels en B-17, dels en B-24, flygplantyper som sedan länge i mer eller mindre gott skick flugit över staden.

Söndagen den 10 juni 1945 var det dags för F 10:s första flygdag under fredstid. Alla taggtrådshinder var bortplockade och besökarna kunde bättre överblicka verksamheten på flygfältet. Utöver uppvisning av flottiljens nya jaktplan J 22 och en från F 16 utlånad J 26 *Mustang*, kunde malmöborna studera ett 15-tal utländska flygplan från krigets slutskede, framför allt tyska som kommit till Bulltofta med flyktingar från huvudsakligen östfronten.



Korum på idrottsplatsen vid Kirsebergs kyrka.

Omkring 40.000 åskådare kunde åse en fingerad luftstrid mellan J 22 och J 26, och båda typerna lovordades mycket i pressreportage. Flygdagen fick en värdig avslutning genom att en amerikansk B-17 startade och flög några svängar över fältet och Malmö. En förbiflygning på lägsta höjd väckte stor uppskattning.

Med tanke på att F 10 skulle lämna Bulltofta under hösten 1945 borde flygdagen den 10 juni ha varit en avskedsföreställning. Så var dock inte fallet, utan den 26 augusti var det dags för omkring 45.000 malmöbor och andra att på nytt bege sig till Bulltofta. Denna gång var det ingen ordinär militär flygdag utan ett samarrangemang mellan Aeroklubben i Malmö och F 10. Flygdagen började med att Aeroklubbens nya hangar invigdes. Där efter vidtog det traditionella programmet med inslag av J 22, J 26, B 18 samt civila motor- och segelplan. Bland de senare märktes en uppvisning i avancerad flygning av sergeant Hultkvist i en Fi-1, ett helsvenskt modernt segelplan, som för första gången visades i Malmö. Ett annorlunda inslag var ett fallskärmschopp från B 18 av *Karlssons klister*s åsna, en tygåsna i nästan naturlig storlek. Även en uppvisning av von Bahr med en autogiro gjorde intryck på åskådarna, speciellt som en relativt kraftig vind gjorde att autogiron tycktes stå stilla i luften och även flyga baklänges.

Det militära inslaget på flygdagen den 26 augusti fick markera F 10:s slut på Bulltofta och under måndagen den 27 augusti fortsatte det officiella avskedet. På kvällen marscherade flottiljen in till Stortorget, där överste Zachrisson i ett tal tackade Malmö för den tid som varit. Från stadens sida svarade förste vice ordförande i Malmö stadsfullmäktige, riksdagsman Erik Hagberg, som i sin tur tackade F 10 för ett gott arbete i ett svårt läge. Båda talarna uppehöll sig vid det goda förhållandet mellan flottiljen och Malmö.

Efter högtiden på Stortorget marschade personalen till Folkets park där man, sedan fanan troppats, övergick till mera folkliga nöjen i form av allmän dans och annan förströelse.

Flyttningen från Bulltofta till Barkåkra genomfördes den 1 oktober 1945, och därmed var Bulltoftaprovisoriet avslutat. På Barkåkra väntade nybyggda moderna förläggningar, hangarer och andra byggnader som uppförts efter samma ritningar som på flera andra flottiljer. Flygfältet på Barkåkra vållade till en början problem under regniga perioder, men när väl barnorna byggts under slutet av 40-talet blev också flygsidan nöjd med F 10:s permanenta förläggning.

De lämnade byggnaderna på Bulltofta övertogs av Kockums Flygindustri, fd AB Flygindustri som flyttade från Halmstad till Malmö hösten 1945.

# In memoriam

Inför F 10:s flyttning från Malmö till Ängelholm fanns ett önskemål från många malmöbor att visa flottiljen sin uppskattning för de fem år som gått. Ett uppprop gick ut i pressen den 2 september 1945, där man framhöll värdet av F 10:s närvaro på Bulltofta under kriget, samt påminde om det goda förhållandet mellan flottiljens personal och malmöborna. Uppropet, som var undertecknat av landshövdingen och åtta dignitärer från Malmö, väddjade till allmänheten om bidrag till en minnesgåva till Kungliga Skånska flygflottiljen. Enligt uppropet borde "tac-ke-t givas sådan form, att det för framtiden kan minna om dessa hedersamma första år i flottiljens historia och samtidigt bereda trevnad för personalen i dess nya förläggning".

Insamlingen resulterade i en minnestavla över de 17 man från F 10 som stupat under krigsåren. Minnestavlan var gjord av bildhuggaren Towe Persson och avtäcktes av biskop Rodhe vid en ceremoni den 25 september 1945 i Kirseberga kyrka, flottiljens församlingskyrka. Samtidigt hängdes som votivflygplan en modell av en J 20 i anslutning till minnestavlan.

Utöver minnestavlan i Kirseberga kyrka resulterade upppropet i ett konstverk, som överlämnades till F 10 i början av maj 1946 för placering i officersmässen. Tavlan, som målats av malmökonstnären Richard Björklund, är benämnd *Nyfallen snö* och visar ett motiv av Malmö hamn i vinterskrud.

## De 17 omkomna var

vpl ff	Gustav Helge Widholm	(haveri J 8)
offasp	Karl Peter R:son von Heidenstam	(haveri J 8)
offasp	Tord Rune Runeborg	(haveri J 8)
löjtnant	Olof Roland Arvroth	(haveri J 20)
vpi ff	Bengt Olof Mauritz Blomberg	(haveri J 8)
vpi ff	Knut Erik Petersson	(haveri J 20)
offasp	Karl Erik Bertil Stenberg	(haveri J 8)
vpl ff	Lars Erik Wetterholm	(haveri Sk 12)
löjtnant	Per-Johan Erik Salwén	(haveri J 22)
kadett	Gunnar Gottfrid Ivar Ripa	(haveri J 20)
fänrik	Claes Robert Gustafsson	(haveri J 20)
löjtnant	Helmer Gustaf Adolf Larsson	(haveri J 20)
fänrik	John Torsten Birger Lagerstedt	(haveri J 20)
offasp	Nils Einar Götrik Nordengren	(haveri J 20)
vpl	Gert Yngve Anderberg	(omkommen under övning)
fänrik	Karl Lennart Åkerman	(haveri J 20)
vpl ff	Erik Harry Nordlund	(haveri J 20)

Under namnen står att läsa ur Uppenbarelsebokens tolfte kapitel "De älskade icke så sitt liv att de drogo sig undan döden".





Modell av J 20 som votivflygplan i Kirsebergs kyrka.



Kyrkan i Kirseberg.



  
KUNGL SKÅNSKA FLYGFLÖTTILJEN  
F 10  
VAR BASERAD PÅ BULLTOFTA  
1940 - 1945  
UNDER DESSA BEREDSKAPSÅR  
GJÖRDES VÄRDEFULLA INSATSER  
FÖR MALMÖS OCH SKÅNES  
LUFTFÖRSVAR



Malmö Kulturhistoriska Förening

