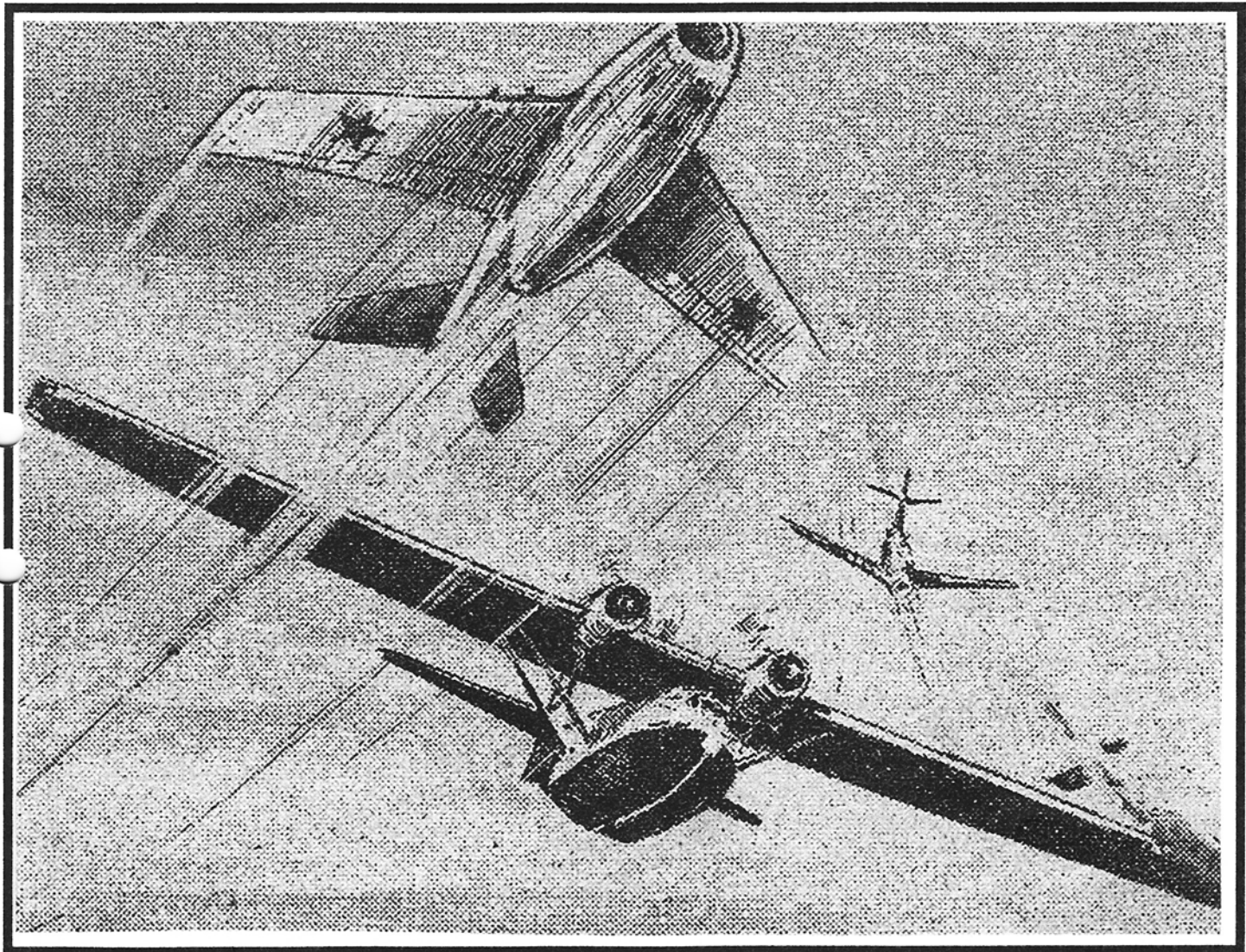




Svenskt räddningsplan
NEDSKJUTET AV RYSKA JAKTPLAN
EXPRESSEN MÅNDAGEN 16 JUNI 1952



**VI ÄR BESKJUTNA - ELDEN LIGGER TILL
HÖGER - VI ÄR TRÄFFADE FLERA GÅNGER**

REGERINGSMÖTE

STORA DEMONSTRATIONER UTANFÖR RYSSAMBASADEN PÅ VILLAGATAN



Sport

1945 blev F2 Flygvapen- mästare i ishockey

I tidningen *Flyg* kunde man läsa ett referat från matchen, ett referat som här återges i avkortad form.

Som vikingar kämpade flygarna från Roslagens flygflottilj, först under två och en halv period för att utjämna F1:s 2-0 ledning och därefter under tre hela förlängningar, innan segern bärgades i finalmatchen i Flygvapnets ishockeyturnering

Det blev en match, som i spänning gott och väl kan mäta sig med de berömda matcherna mellan Hammarby och Södertälje. Publiken var hela tiden med på noterna och mot slutet av matchen var det knappt domarens pipa kunde höras.

Tråkigt nog måste matchen spelas i duggregn på mesost, varför spelet aldrig blev av bästa klass. Planens dominerande spelare var utan tvekan F2:s lille tekniske slitvarg "Bimbo" Lind från Sundbyberg. Så snart han visade sig på plan brast publikens jubel löst och det betydde, att publikjublet under slutet av matchen aldrig tog slut, då lille "Bimbo" var på plan så gott som alla tre förlängningarna. I F2 märktes dessutom landslagets reservmålvakts Samuelsson från Värtan. Bäst i F1 var nyblivne allsvenske målvakten Ander.

Matchen började med F1-press, vilket resulterade i 1-0 redan efter 3 minuter. Spelet gick därefter över till F2, men just som F2 pressen var som värst ökade F1 till 2-0. Inga mål i period två.

När tre minuter återstod av period tre reducerade F2 till 2-1. Eldade av denna framgång stormade rospiggarna nu mot F1-målet och 42 sekunder före slutsignalen kom utjämningen till 2-2. Först i tredje förlängningen kunde matchen avgöras.

(Golden goal var inte uppfunnet på den tiden). F2 tog då ledningen med 4-2, varefter F1 fastställde slutresultatet till 4-3. **F2 Flygvapenmästare!**

Red



Ansvarig utgivare

William Sivebro
Marknadsvägen 271
183 79 Täby
Tfn: 08-768 42 25

Redaktör

Kurt Jörgne
Storvretsvägen 24
147 54 Tumba
Tfn: 08-530 334 92
E-post: kurt.jorgne@telia.com

I redaktionen

Egon Olson
Carl-Axel Åkergren

Foto där inget annat anges, Kurt Jörgne

INNEHÅLL

Sid	
2	Sport
3	För 50 år sedan. Händelser under några junidagar som skakade Sverige.
6	Händelser under verksamhetsåret
8	Volontär vid F2 hösten 1940
9	Tysk flygbåt i tjänst vid F2.
9	En ångbåtsresa mot okänt mål..
11	Den 4. Februari 1912. Det svenska Flygvapnets födelsedag.
12	F2 minnen från åren 1942-43.
13	Flygvapnet invaderar skansen 1943
14	Tablå ur revyn <i>Flygfisken</i> . Glöm inte att ...
15	Medlemsläget. Till minne.

Omslagsbilden: "Med tjutande motorer dök det ryska jaktplanet mot den svenska Catalinamaskinen"
(Teckning av Magnus Gerne i Expressen)

För snart 50 år sedan. Händelser under några junidagar, som skakade Sverige.

Året var alltså 1952

I Sverige är **Gustav VI Adolf** kung. Under sin eriksgata i Norrbotten inviger han den 15 juni Harsprångets kraftverk, då störst i Västeuropa, Socialdemokraterna sitter vid makten med **Tage Erlander** som statsminister.

Chef för ett då starkt svenskt Flygvapen är general **Bengt Nordenskiöld**.

Bandyspelaren **Gösta "Snoddas" Nordgren** sjunger Flottarkärlek i **Hylands** radioprogram Karusellen och blir en kändis hos hela svenska folket.

Populära filmer: "Hon dansade en sommar" och "Borta med vinden"..

I Korea pågick krig, ett krig som startade 1950 och som skulle pågå till 1 juli 1953.

Det pågick också ett annat krig, fast ett kallt sådant, mellan öst och väst. Som ett led i detta krig bedrev västmakterna en livlig flygverksamhet över Östersjön med specialutrustade flygplan för signalspaning mot öst. Även Sverige deltog i denna verksamhet, även om det var omgärdat med stor sekretess. För ändamålet användes bl a två av flygvapnets ombyggda och specialutrustade DC-3:or. Flygplanen kallades "Hugin" och "Munin" efter Odens två korpar. De flögs av flygvapenpersonal och utrustningen utnyttjades av telegrafister från Försvarets radioanstalt (FRA).

Fredagen 13 juni får en av DC-3:orna kl 0905 order att starta en flygning öster Gotland. Stockholm - Gotlands sydspets -

-Stockholm. Beräknad landning 1230. I besättningen ingår: **Alvar Älmeberg** (förare), **Gösta Blad** (navigatör/signalist), **Herbert Mattson** (färdmekaniker), samt från FRA fem telegrafister. Kl 1125 uppfattar F2 radiostation ett kort anrop från Dc-3:an. Någon kontakt erhålls dock inte. Strax efter kl 1200 sätts efterspaningar in. Två Catalinor och en T2:a tillhörande flygräddningen (FRÄD) startar från F2. Efterhand deltar flera enheter ur Flygvapnet och marinen i sökandet

På kvällen går följande meddelande ut i radio:

"Ett flygplan ur Flygvapnet, som skulle utföra navigeringsflygning över Östersjön i samband med utbildning i radiotelegrafitjänst, saknas sedan 12-tiden på fredagen"

Intensiva spaningar genomförs under fredag, lördag och söndag..

Inga spår efter flygplan eller besättning. Först på söndagsmorgonen hittar jagaren Sundsvall en ouppblåst och splitterskadad gummiflotte tillhörande DC-3:an. Det skulle sedan visa sig, att det blev det enda fyndet. Vi vet fortfarande inte med säkerhet vad som hände flygplanet och besättningen.

Catalinabesättningarna utsattes för hård belastning. Långa flygningar med påfrestande spaning över hav. För att avlasta dem och öka spaningskapaciteten förstärktes besättningarna med personal från i första hand Radarskolan. Detta gällde bl a då-

varande kaptenen **Sven Törn-gren**. Han skulle få uppleva en flygning med ett mycket dramatiskt slut. Vi får här ta del av hans personliga minnen:.



"Sedan början på maj var jag placerad vid Radarskolan. Min inflygning på sjöflygplan hade just påbörjats.

*Under söndagen ingick jag som spanare i en Catalina (min första kontakt med flygplanet) . **John Tenggren** var försteförare. Flygtiden blev 10 timmar och 45 minuter och jag tror inte **Tenggren** någon gång under den tiden lämnade vänsterstolen. Att det var F2-kamrater vi spanade efter tror jag stärkte vår strävan att göra ett bra jobb.*

Ordergivning inför måndagens flygningar med de båda Catalinorna ägde rum på söndagskvällen. Att jag hade högst grad i den besättning jag tillhörde innebar att jag enligt gällande bestämmelser fick rollen som befälhavare ombord.

*Starten skedde 0045 på söndagsmorgonen med **Olof Arbin** (försteförare) och **Gösta Stålhammar** i förarstolarna.*

*Beordrad spaning skulle påbörjas kl 0125 över ett område öster om Bogskären och söder om Finska Utö. Omkring kl 0200 "överlät" **Stålhammar** högerstolen till mig och jag fick för*

första gången ta plats i en Catalinas förarstol och nu fick jag en möjlighet att lära känna detta stora sjöflygplans manövrerande.

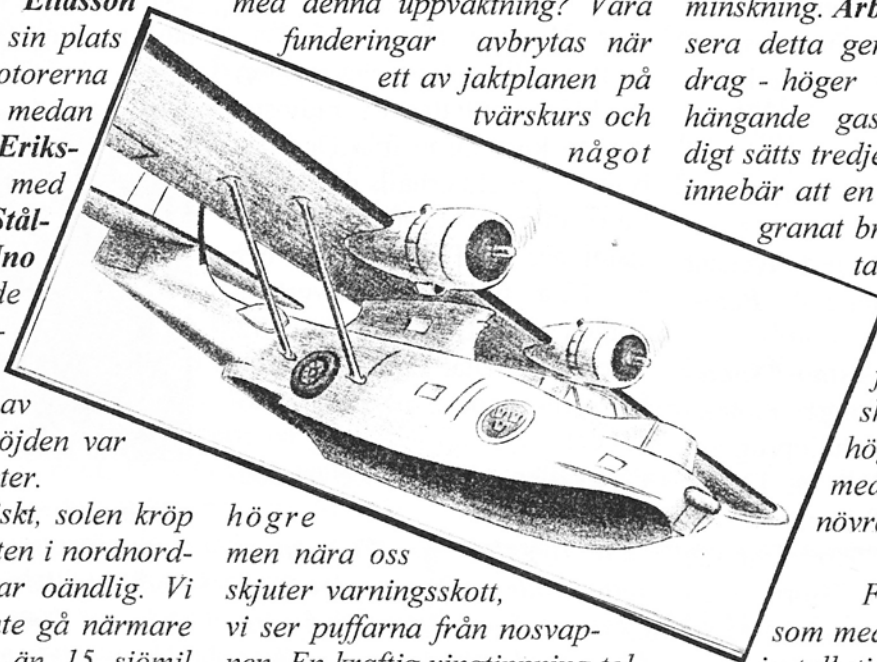
Navigatören **Ove Engberg** angav de navigatoriska värdena för de vanligen 20 minuter långa spaningsstråken. Färdmekanikern **Elis Eliasson** övervakade från sin plats uppe mellan motorerna allt det tekniska medan signalisten **Paul Eriksson** höll kontakt med "hemlandet". **Stålhammar** och **Uno Littke** spanade från var sin utkikspat, blister, i bakre delen av Catalinan. Flyghöjden var som regel 500 meter.

Vädret var idealiskt, solen kröp upp över horisonten i nordnordost och sikten var oändlig. Vi hade order att inte gå närmare ryskt territorium än 15 sjömil och i det klara vädret var det lätt att se raden av mindre fartyg som fanns längs 12-milsgränsen.

När avdelat spaningsområde framåt kl fyra var genomskött svängde vi in på en västlig kurs för återfärden till den "lockande" Hägernäsviken, en god frukost och en skön säng i mitt rum på officersmässen. Söndagen hade krävt mer än tio timmar i luften och nu verkade måndagen öka på med ytterligare sex timmar. För en gammal jaktpilot med vanligen bara 30-40 minuterspass var omställningen avsevärd. Jag hade under mina två timmar i högstolen fått en hel del erfarenheter om Catalinan. De stora roderytorna krävde en rejäl muskeltkraft hos föraren, men samtidigt var roderharmonin ganska god och jag trivdes bra som

"marinpilot"

Plötsligt hörs **Stålhammars** röst i våra hörtelefoner: "Ett flygplan Mig 15 till vänster" och strax efteråt: "Ett flygplan även till höger". **Arbin** och jag tittar med stor förundran på varann och undrar: Vad är meningen med denna uppvaktning? Våra funderingar avbrytas när ett av jaktplanen på tvärskurs och något



högre men nära oss skjuter varningsskott, vi ser puffarna från nosvapnen. En kraftig vingtippning tolkar vi som: "Följ mej".

Nu vet vi vilka order rotechefen, marinkaptenen **Nikolai Semernikov**, fått före start: "Led Catalinan till Sovjet eller skjut ner den".

Ingen av oss har någon önskan att följa med våra "gäster" för landning på ryskt territorium så vi fortsätter på vår västliga kurs.

Stålhammar rapporterar: "Jaktflygplan anfäller bakifrån!" Någon meter till höger om min högra armbåge ser jag plötsligt två kulkärvar spår ljus passera strax under höger motor. Jag säger: "Vi är beskjutna! Elden ligger lågt till höger". **Paul Eriksson** sänder omedelbart detta och svenska folket får via 8-nyheterna vetskap om det inträffade: "En svensk Catalina beskjutet"

Vi minskar flyghöjden från 500

m till absolut lägsta. Detta för att försvara för jaktflygplanen, som måste avbryta anfällen på större avstånd och inte heller kunna sätta in anfällen underifrån.

Andra anfallet riktas mot vänster motor och resulterar i träffar som märks genom en effektminskning. **Arbin** söker kompensera detta genom ökat gaspådrag - höger arm höjd till det hängande gasreglaget. Samtidigt sätts tredje anfallet in vilket innebär att en 20 mm spränggranat briserar inne i Catalinan. **Engberg**

får splitter i ansiktet och **Arbin** får en allvarlig skada på sin höjda högerarm, men kan med min hjälp manövrera flygplanet.

Flera anfall följer som medför träff i radioinstallationen vilket bryter vår internkommunikation - och ett anfall mot sid- och höjdstyrverket känns i ratten som kraftig skakning.

Mitt ansvar för besättningen var ju viktigast av allt. Det fanns skadade ombord som behövde vård.

När vi ser ett fartyg skymta vid horisonten fattar vi ett avgörande beslut. Vi flyger dit och landar vid fartyget! **Arbin** tar nu helt över rodren och genomför trots sin armskada och rådande svåra förhållanden en nödlandning som möjliggör att besättningen kan lämna flygplanet och gå i gummibåtarna. För sin insats får han så småningom välfortjänt Stockholm Tidningens utmärkelse för det årets prestation.

Ett av de sista anfällen minns jag särskilt väl och det

vittnade om något slag av ren desperation. Jaktpiloterna i Rysslands modernaste flygplan hade trots alla anfallen inte lyckats nå något synbart resultat - den gamla Catalinan flög till synes opåverkad! En mindre gentlemannamässig åtgärd fann de då nödvändig: Rikta mot förarkabinen! Så skedde. Ett anfall insattes, elden passerade rakt igenom den plats som **Eliasson** lämnat för att blåsa upp livbåtarna och från min plats såg jag spårlyusens röda streck någon decimeter över mitt huvud. Catalinans nosparti får ta emot de träffarna som var avsedda för oss i förarkabinen! En förklaring till varför vatten forsade in över våra fötter i landningen.

När jag efter landningen går bakåt i flygplanet är det med en oerhörd lättnad och tacksamhet jag ser att alla kamraterna lever och är beredda att gå i de av **Eliasson** redan uppblåsta gummilivbåtarna. Vi paddlar över till det stillaliggande fartyget som visar sig vara "Münsterland", ett tyskt lastfartyg på väg från Rotterdam till Helsingfors.

Jag lyckades inte övertala kaptenen **Johannes Dierks** att ändra kursen och föra oss till Sverige. Hans planer att snarast komma till Finland gick inte att ändra. Risken att ryska flygplan skulle anfalla fartyget fann han överhängande och beordrade oss därför att skära sönder och slänga våra livbåtar i sjön.

fartyget omkring kl 0430 och först kl 1330 kunde jag från Hangö ringa Sverige och meddela att vi levde.

För att inte passera den rysskontrollerade Porkala-halvön valde **Dierks** att gå in till Hangö, där svenske konsuln tog emot oss. En väntande ambulans, som styrmannen beställt via flaggsignal, förde **Arbin** till sjukstugan, där han fick stanna. Vi andra bjöds på middag sedan jag ringt Flygstaben och min fru. Chefen för Flygvapnet ringde sedan själv och ville ha en redogörelse om läget.

Ombord på Münsterland blev vi väldigt väl omhändertagna. Styrmannen, som var sjukvårdsutbildad, tog hand om **Arbin**. Även **Engberg** blev omplåstrad. **Paul Eriksson** arbetade febrilt för att med hjälp av den medförda nödsändaren få kontakt med Sverige. Avståndet var dock för stort, ingen hörde anropet.

Kaptenens hustru var kocka och bjöd på kaffe och smörgås. Kl 0800 lyssnade vi på de svenska nyheterna. Nyhetsuppläsaren föreföll inte förhoppningsfull när det gällde vår överlevnad. Min fru, som då ännu bodde kvar i Kalmar, hade fått ett sam-

tal från chefen för F2 redan kl 0700.

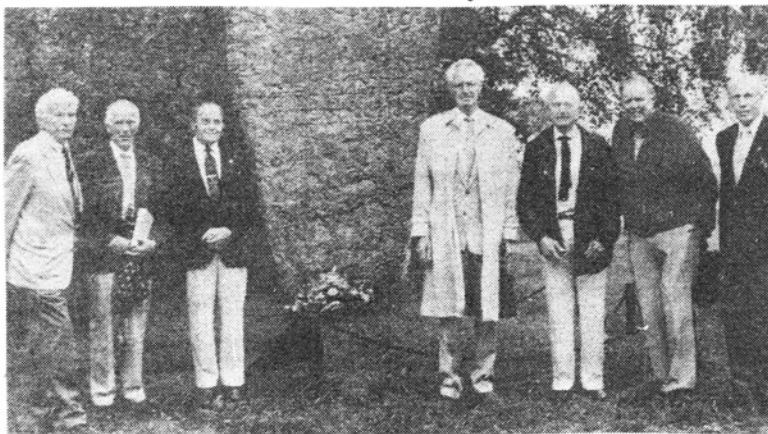
Från Hangö åkte vi taxi till Åbo. I yttre hamnen där väntade en F2-Catalina med chefen F2, **Gösta Sandberg**, och löjtnanten **Rune Jägerstedt** som förare på att få flyga oss till F8. Både generalen **Nordenskiöld** och representanter för Press och Radio hälsade oss välkomna hem. Det var en svår pärs, att efter 22 timmars "aktiviteter" på skilda platser svara vettigt på bl a **Jerrings** frågor.

Avslutningsvis vill jag berätta om den besättning jag fått förmanen att samarbeta med under den ovan beskrivna junidagen, en dag som innehöll osedvanligt många ytterst påfrestande moment under alla anfallen. Varje man löste sina uppgifter på ett föredömligt lugnt, effektivt och initiativrikt sätt trots den hela tiden mycket överhängande faran för eget liv. En bättre besättning kunde jag inte fått

Fotnot:

Sveriges Television gjorde under 1991 en inspelning hemma hos **Nikolai Semernikov** och han berättade då hur han upplevde den 16 juni 1952. Jag har tagit del av innehållet i de sex banden. Han är mycket detaljrik i sin berättelse. Han avslutar med att vilja bjuda mig på - Vodka!

Två vänliga brev har jag skrivit till honom men inte fått något svar."



Efter 45 år. Catalinabesättningen samlad vid minnesstenen på F2
Från vänster: **Elis Eliasson, Paul Eriksson, Olof Arbin, Sven Törngren, Gösta Stålhammar, Ove Engberg och Uno Littke.**

Sven Törngren

Det hände under verksamhetsåret

ÅRSMÖTE MED MIDDAG DEN 26 MAJ

Sedvanligt program:

- Samling vid minnesstenen
- Årsmöte och middag i kommunalhuset i Roslags Näsby.

Sammankomsten gynnades av vackert väder och god anslutning.

ÅRSMÖTET. Ordföranden, *William Sivebro*, hade nöjet att hälsa ett 60-tal medlemmar välkomna till föreningens 57:de årsmöte.



Allsång och dans till tonerna från *Lars Erikssons* dragspel.

Av förvaltningsberättelsen framgick att föreningens ekonomi är god, eget kapital ca 41000 kr. Trots detta beslutades om en höjning av årsavgiften med 20 kr till 60 kr, vilket motiverades av förväntade ökade omkostnader, minskat medlemsantal och minskat ekonomiskt stöd från F16.

Resultat av valen:

Stig Nylov, som inte ställde upp till omval, lämnade nu styrelsen efter 16 års förtjänstfullt arbete för föreningen i befattningarna kassör och klubbmästare.

Efter två års bortavaro återkom *Kurt Jörgne* i styrelsen.

Till kassör i föreningen valdes *Börje Chrona*.

Två nya revisorer, nämligen *Eva Ragnebrink* och *Carl-Erik Andersson* samt en ny revisorsuppleant *Lennart Eriksson* valdes.

I samband med att ordföranden avtackade *Stig Nylov* för hans värdefulla insatser under de gångna åren, utsågs han enhälligt till föreningens Hedersmedlem.

Dags så att intaga platserna vid de fint dukade borden för en som vanligt god middag med trevlig betjäning.



Några av mötesdeltagarna.



Vacker sång av *Nina Lizell*



Vår ordförande, *William Sivebro*, kunde med blommor avtacka två trojänare, Nämligen *Stig Nylov*, som i 16 år varit aktiv i styrelsen som kassör och klubbmästare, samt ...



...*Ivan Geidnert*, som under många år i egenskap av revisor kontrollerar föreningens räkenskaper.

ÅR 2001 FLYGVAPNET 75 ÅR. STORA FLYGDAGAR PÅ F16 25-26 AUG.

År 2001 hade 75 år gått sedan Flygvapnet blev en egen försvarsgren. Avsikten var att detta skulle högtidlighållas bl a med ett antal flygdagar landet runt. Ett ökat kärvt ekonomiskt läge gjorde att detta ej blev möjligt. Endast en fick genomföras: den vid F16.

Medlemmarna, i de Kamratföreningar för vilka F16 är traditionsbevarare, hade fått specialinbjudan som "VIP Light" till en av dagarna. Intresset bland våra medlemmar var mycket stort, vilket resulterade i att två fulla bussar på morgonen den 25:te styrde norrut mot Uppsala och F16.

Det blev ett mycket lyckat besök. Vackert väder, mycket folk, fantastiska flyguppvisningar. En enorm organisatorisk satsning som F16 rodde iland med den äran.

Vi som kamratföreningsmedlemmar kände oss mycket väl omhändertagna. Vi hade fått Ärnämässen som vår fasta punkt. Där blev vi bjudna på god mat och dryck och där kunde vi vila benen. Trevligt också att träffa gamla kamrater från andra föreningar. Det var många minnen från gångna tider som väcktes till liv. Tack F16 !!!

2001-10-05 ETT BESÖK I FLYGVAPNETS MINNESHALL.

F8 Kamratförening anordnar under året ett antal sammankomster i form av fredagsluncher. Som regel blir representanter från F2 och F18 Kamratföreningar inbjudna till dessa sammankomster.

Den 5 oktober var en sådan aktivitet förlagd till ämbetsbygganden **Tre Vapen** på Gärdet. Samling skedde i Flygvapnets Minneshall där Materielverkets informationschef **Lars Wigert** hälsade välkomna. Han berättade också om byggnadernas historia samt hur de efter många omorganisationer utnyttjas idag. Den ursprungliga försvarsgrensuppdelningen finns inte längre.

Den mycket vackra Minneshallen domineras av den stora tavlan med årtal och namn. (över 900) på dem som förolyckats i flygtjänst. På ömse sidor av tavlan har konstnären **Einar Forseth**

(1892-1988) med ett antal fresker skildrat en flygintresserad ynglings levnadsbana fram till den olycka som ändrar hans liv.

Fd Flygvapenchefen **Sven-Olof Olsson** tog sedan över. I sitt tal gav han först en bakgrund till minneshallens tillblivelse samt synen på den samma under åren. Han berörde sedan de omständigheter, som under speciellt 40-talet och början av 50-talet medförde ett stort antal förolyckade. Som exempel kan nämnas att antalet år 1943 var 54 omkomna, en siffra som idag är svår att förstå. Att riskerna var stora var givetvis den flygande personalen medveten om, men man kunde fortsätta bl a burna av tanken: "Det kan inte hända mig".

Efter en stunds tystnad för de förolyckade kamraterna avslutades den vackra ceremonin med att **Claes-Henrik Nordenskiöld** placerade blommor vid minnestavlan.

En mycket välsmakande lunch kunde, som avslutning på en trevlig fredagsaktivitet, intas i restaurang Vingen.

2001-10-06 FRIMÄRKETS DAG.

En dag varje år tillägnas frimärket i form av *Frimärkets Dag*. Posten och lokala frimärksklubbar anordnar då utställningar och försäljningar med filatelistisk anknytning runt hela landet. Posten ger också ut en frimärksutgåva med ett speciellt motiv, vilket år 2001 utgjordes av flygplanmotiv. Detta föranledde Täby Frimärksklubb att erbjuda F2 Kamratförening till deltagande i klubbens utställning i Täby centrum, ett erbjudande som vi tackade ja till. Möjlighet gavs där att för intresserade presentera Kamratföreningen samt sälja boken **F2-Hägernäs**.

2001-11-22 HÖSTTRÄFF

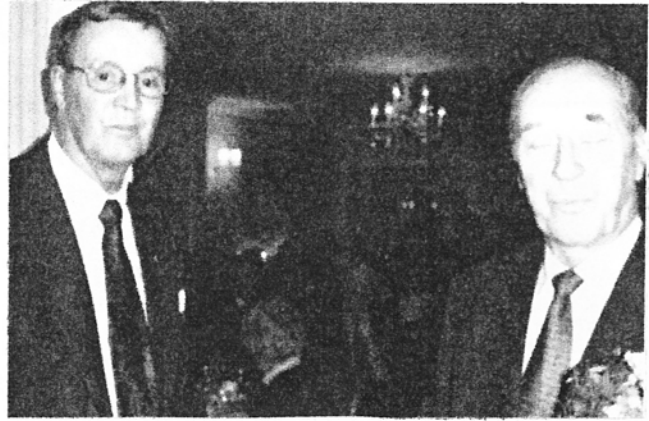
Planer på att anordna ytterligare en årlig sammankomst hade mött ett positivt gensvar från medlemmarnas sida.

Ett första försök gjordes den 22 november med

en träff förlagd till den s k Jaktvillan i Arninge, Täby. Kl 1800 hade, efter vissa svårigheter att hitta rätt, ett 70-tal deltagare samlats för att som första programpunkt åhöra ett föredrag av fd översten **Gunnar Unell** i ämnet "Wennerströmaffären". **Unell** hade, för ett antal år sedan, deltagit i arbetet med att för Forsvarsdepartementets räkning göra en sammanställning över allt underlag som fanns i denna "affär". Detta gjorde, att fördragshållaren kunde ge mycket intressanta inblickar i Wennerström som person, hur det var möjligt för honom att under så lång tid bedriva sin omfattande spionverksamhet samt hur han till slut avslöjades.

Efter föredraget serverades ärtmiddag med möjlighet att få ett glas varm punsch. Stämningen var mycket god, trots att antalet deltagare var lite för stort i förhållande till lokalernas kapacitet.

Lotterna i ett vinlotteri fick strykande åtgång



Ordföranden **William Sivebro** tackar **Gunnar Unell** för ett intressant föredrag.

och lyckliga vinnare kunde vid hemkomsten förstärka vinförrådet med en eller flera flaskor. Kl 2000 var det dags för uppbrott efter en trevlig kväll, som tål att få efterföljare.

Forts. sid 14

Det var krig i Europa 1940. Sverige rustade och och behövde personal

Volontärer vid F2 hösten 1940

Av: **Bo Ekberger**

inom alla vapenslag, inte minst Flygvapnet, som var eftersatt både med materiel och personal.

Rekryteringsofficeren vid F2, kapten **Lagerström**, annonserade i alla större dagstidningar i Sverige efter volontärer. Omkring sexhundra förhoppningsfulla unga män sökte. Efter att ett par hundra kallats till prov, blev åttiofyra (84) antagna.

Till skolchef under rekrytsskolan 1 nov - 22 dec hade flottiljchefen, överstelöjtnant **Herman Sundin** tillsatt armelöjtnant **Bertil G-son Broms** (avlidn 21 sept 1996), som även var flygutbildad.

Vi fick en utpräglad hård arméutbildning, säkert mycket nödvändig med tanke på världsläget. Det skapade också en stor sammanhållning inom de antagna, som varade i mer än sextio år.

Vi bildade redan 1946 en kamratförening, som vi kallade "Bromspojkar" med anspelning på vår skolchef under rekrytutbildningen. Våra sammankomster var sporadiska fram till 1990 då vi firade 50-år på restaurang Sjövillan, f d officersmässen på F2. Vi tillsatte då en kommitté som spårade alla Bromspojkar som var i livet och blåste nytt liv i våra sammankomster ofta med damer. Varje år ordnades flera intressanta studiebesök, bl a SAAB i Linköping. Som stående sammankomst träffades vi fyra gånger per år på restaurang Zum Franziskaner på Skeppsbron i Stockholm där vi åt ärtsoppa med punsch. Jag vill också nämna, att 006 **Bengt (Brallen) Lönnqvist** var hedersmedlem sedan 1992 och deltog i våra träffar.

På grund av ålder och sviktande

hälsa hos många Bromspojkar avvecklades föreningen 2000-11-01 på dagen exakt

60 år efter inryckningen till F2. Avvecklingen skedde vid en sammankomst med damer på Flygvapenmuseum i Linköping med efterföljande middag på Flygets Hus (f d F3 underofficersmäss) Vid rundvandringen på museet guidades vi av **Sven Törngren**, som var pilot på Catalinan, som ryssarna sköt ner 1952. En bättre och sakligare guide får man nog leta efter. Föreningens kassa skänktes till Läkare utan gränser. Alla handlingar och foton som kan vara av flyghistoriskt värde kommer att överlämnas till Flygvapenmuseum.

Träffarna på restaurant Zum kommer att fortsätta så länge järngänget som kommer varje gång inte rasat ihop helt.

188 Bo Ekberger

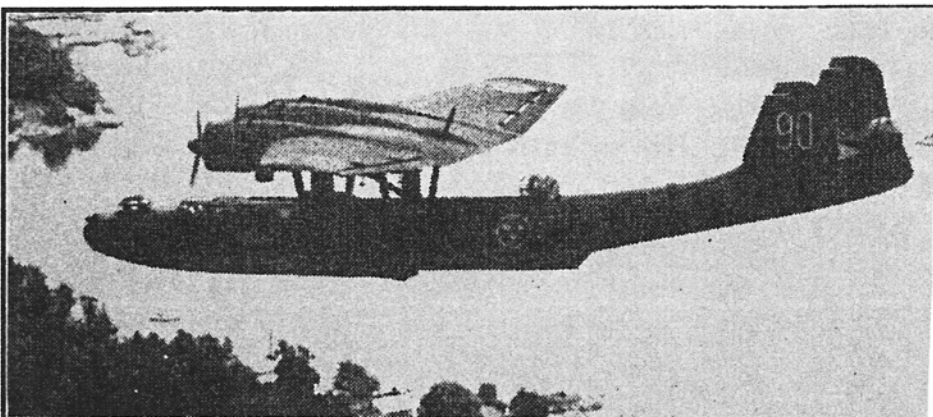


Den 31 oktober 1944 landade en Do-24 utanför Hällevik i Blekinge. Planet tillhörde sjöräddningsförbandet Seenotgruppe 81 med basering i Nest vid den tyska Östersjökusten. Ombord fanns två flyktingar, föraren **Heinz Roesch** med flickvännen **Rita Kuusalu**.

Heinz, som var flygmekaniker utan formell flygutbildning, gjorde en verklig prestation när han ensam kunde starta och flyga den stora flygbåten. Flygplanet visade sig vara i mycket gott skick och efter att ha flugits till F2 (efter instruk-

tion av **Roesch**) inköptes det av Flygvapnet 1945. Det fick beteckningen Tp-24 och användes för sjöräddningsuppdrag ända till

nen gifte sig senare med en landsman och bosatte sig i Stockholm.



DONIER DO 24. Tysk tremotorig sjöräddningsflygbåt. Motorstyrka 1050 hk. Marschhastighet 270 km/t. Svensk beteckning Tp 24.

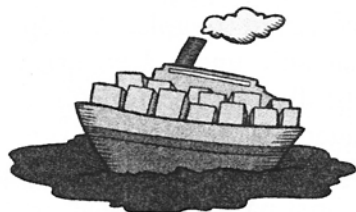
Ytterligare en Do-24 kom att landa i Sverige. Det skedde på redde utanför Trelleborg den 9. maj 1945. Med planet följde 41 flyktingar från Windau. Planet flögs till F2 och därifrån med

1951, då det skrotades p g a reservdelsbrist.

Roesch var anställd som instruktör och mekaniker fram till 1950 då han övergick till civil verksamhet. Den estniska flickvän-

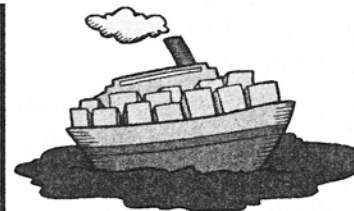
en rysk besättning till Sovjet den 14. Augusti.

Egon Olson



EN ÅNGBÅTSRESA MOT OKÄNT MÅL

Av *Sven Jönsson*



Ångfartyget s/s Blidösund gör varje år en utflyktsresa mot hemligt mål för medlemmarna i dess stödförening. Så skedde även förra året. Vi startade från Skeppsbron i Stockholm. Skeppare var **Göran Sjödin**. Det är alltid han som planerar och genomför dessa resor. Då har han varit ute och rekat lämpliga platser i förväg. Vid resans start får passagerarna gissa vart färden skall gå. Ofta slingrar sig tu-

ren en hel del, som ger vissa passagerare förhoppningar om att de gissat rätt, medan andra upptäcker att de gissat fel.

Första besvikelsen blir det för de som gissat mål i Mälaren då man går förbi infarten till Danvikskanalen och Hammarbyslussen. Man kan dock inte vara helt säker, **Göran** har ibland gått ut mot saltsjön och sedan vänt tillbaka in i Mälaren.

Färden fortsätter nu in mot Li-

dingöbron och så småningom hörde man klockorna ringa för broöppning..

Vi fortsatte efter bron in mot Stocksund och då kunde man misstänka att Cedergrenska tornet var målet. Men färden fortsatte runt Tranholmen genom sundet där vinterväg brukar anordnas till ön.

Hoppet ökade, kan min gissning slå in, men vi fortsatte längs djurholmskusten förbi varvet på

Stora Skuggan. Skulle Näsby slott vara målet? Tyvärr är det för grunt att gå in där meddelade **Göran**.

Nu steg temperaturen en del, detta är ju hemnavatten för mig och en tidigare hemkommun som vi närmar oss. Viggbyholms gård, kan det vara målet? Vi fortsätter förbi båtklubben, där min ångslup **Stimmaren** har hemmahamn. Nu undrar man, var kan man lägga till med en så stor båt som **Blidösund**, finns det djup? Vid gamla brädgården kanske, där är det djupt åtminstone, men de nybyggda villorna kan väl inte vara målet?

Nej, vi gled närmar F2 och in mot bryggan nedanför hangarerna. Nu meddelade kaptenen, att det skulle bli guidning under en vandring runt på

F2-området och guide blir **Sven Jönsson** - han fick just nu veta om denna uppgift.

Kapten hade på något sätt fått veta, att jag haft några år av mitt arbetsliv på F2.

Vi vandrade runt hangarerna bort till vapenverkstaden, till minnesstenen vid kanslihuset, vidare förbi vattentornet, skollhuset, matsalen, tygförrådet och runt verkstaden. Jag kunde förstås berätta ett och annat under denna timslånga vandring.

Det var ett väl valt område att besöka och kanske sista säsongen innan det börjar bebyggas med nya bostäder.

Under färden hade **Göran** berättat en del om olika flyganknyt-

ningar såsom, 75-årsjubileumsår för Flygvapnet, Lindarängen, Boghammars varv där flygplan byggdes. Man borde ju fattat!

För egen del hade jag gissat Bogesunds slott.

Färden fortsatte sedan runt Lidingö med ytterligare flyganknytning. Hangarbyggnad vid Grönstaviken och Nyberg med ångflygplan, som höll till med sina flygprov vid norra Lidingö.

Vem var Nyberg?

Han var en av de första svenska

senare kallades blåslampa och startade tillverkning i Sundbyberg.

Redan i slutet av 1870-talet hade han skissat på olika flygplan-konstruktioner. När han nu fått bättre ekonomi för utveckling i större skala inledde han samarbete med **Anders Rosberg**, en flygintresserad ingenjör senare lärare vid KTH.

Tillsammans ägnade man sig åt problemet med flygplanets framdrivning. Motorfrågan var det största problemet, som alla hittillsvarande flygplankonstruk-

törer stupat på.

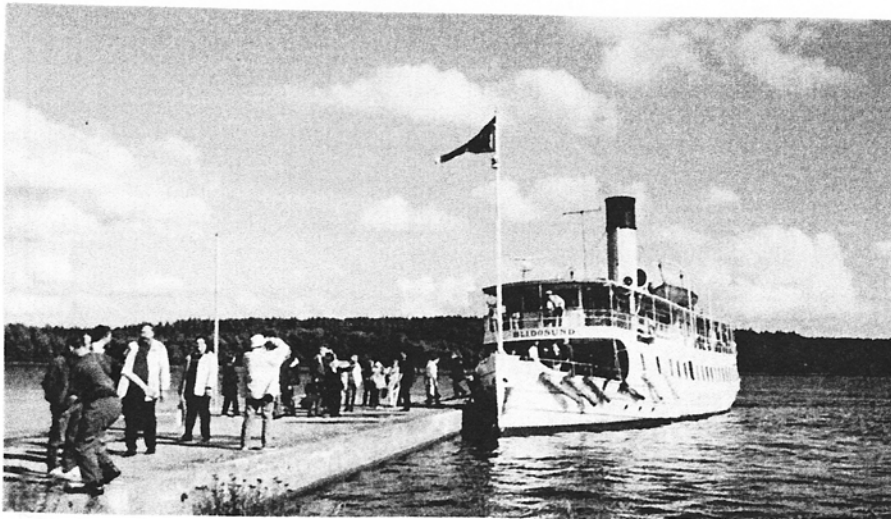
Vid slutet av 1890-talet arbetade de på en biplanskonstruktion som skulle drivas av en av **Nyberg** konstruerad tvåsylindrig ångmaskin. Ångmaskinen blev en teknisk succé, som utvecklade 10 hkr och med en vikt av endast 35 kg. Andra samtida motorer vägde 6 kg/hkr.

Praktiska prov gjordes med det **Nybergska** flygplanet, döpt till "Flugan", under åren kring selskiftet på isen utanför Täcku Udden på Lidingö. Flygplanet flög aldrig riktigt, mer på grund av brist på flygförare än på tekniska brister.

År 1908 fanns en vidareutveckling klar, men då hade explosionsmotorn blivit etablerad som flygmotor och vidare försök med ångmaskindrivning avbröts. C R Nyberg avled den 25 mars 1939.

Delar av ångmaskinen finns numera inmonterade i en kopia av Flugan på Arlanda flygmuseum.

Sven Jönsson



S/s Blidösund efter att ha lagt till vid bryggan på F2

"flygplankonstruktörerna", även om ingen av hans konstruktioner kom i luften. De var tekniskt riktigt konstruerade och kunde mycket väl ha flugit.

Carl Robert Nyberg föddes den 28 maj 1858 i Arboga som son till en skomakare. Sonen visade tidigt tekniska anlag. Han anställdes vid tolvårsåldern hos en guldsmed, ekonomi för studier fanns inte i familjen.

Efter några år flyttade han till en mekanisk verkstad i Stockholm. Där sysslade han bl a med lödningsarbete och upptäckte att utrustningen var ganska primitiv. Han började experimentera och hade i början av 1880-talet en ny typ av lödlampa klar. 1882 fick han patent på vad som

Den 4. Februari 1912, det svenska militärflygets födelsedag.

Källa: *Svenskt militärflyg 50 år. Flygstabens pressdetalj 1962.*

Det svenska militärflyget räknar 1912 som sitt födelseår, då ägde nämligen den första flygningen i militär regi rum. Det var bara nio år efter den första motorflygningen i världen, bröderna **Wrights** flygningar vid Kitty Hawk i USA den 17. december 1903.

Redan 1911 togs dock från privat håll de första initiativen till ett svenskt militärflyg. Bryggeridirektören **O-E Neumüller** sände då det första av tre gåvobrev till dåvarande Sjöfartsdepartementet. Donationen resulterade i ett flygplan för "spaning till sjöss". Planet var ett monoplan av Blériottyp med en motor på 50 hkr. Det byggdes av bröderna **Fredrik** och **Hjalmar Nyrop**, ägare till ett litet båtvarv i Landskrona.

Söndagen den 4. Februari 1912 flög löjtnanten vid flottan, **Olof Dahlbeck**, för första gången detta plan inför publik.

Som flygfält användes isen på Stora Värtan.

Det var en stor händelse i svensk flyghistoria. Tidningarna hade entusiastiska referat. Så här kunde man läsa i en av stockholmstidningarna:

"Löjtnant Dahlbecks vinterflygningar. svenskt rekord i passagerflygning.

Söndagen kan betraktas som en märkesdag i de svenska flyg-



Dahlbecks Blériot-Nyrop på Värtans is. Flygplanet hade en Gnome-motor på 50 hkr och gjorde omkring 80 km/t

ningarnas visserligen ganska korta historia. Löjtnant Dahlbeck gjorde därunder flera uppstigningar i omkring 10 graders kyla och byig vind. Flera gånger tog han passagerare med sig, sista gången på en 17 minuter lång tur, vilket är svenskt rekord hittills".

50 år senare, den 4. februari 1962.

Löjtnant **Dahlbecks** första flygning högtidlighölls med en minnesstund på **Kungl Roslagens Flygkår**. Flygvapen- och marincheferna lade gemensamt ner en krans vid den där befintliga minnesstenen.

Det var ju marinen **Olof Dahlbeck** tillhörde 1912 och det var till marinen **Neumüllers** flygplandonation året innan gått.

Trupp ur Flygvapnet och Marinen paraderade med sina fanor och en musikkår spelade.

I ett kort tal yttrade dåvarande flygvapenchefen, generallöjtnant **Lage Thunberg** bl a:

"De män, som för 50 år sedan verkade på aviatikens område,

voro framsynta män med medvetna planer för framtiden eller med instinktiv känsla för vart utvecklingen skulle bära hän. Både dem, som i aktiv flygargärning riskerade sina liv och dem, som satsade me-

del för ekonomiskt understöd, har vi mycket att tacka för. En sådan grund hade väl förr eller senare lagts, men det är dessa mäns förtjänst, att den lades så tidigt.

Utvecklingen under de gångna 50 åren har varit explosionsartad. Trots all den kunskap vi sedan dess förvärvat och vår fulländade tekniska utrustning ser vi dock med beundran tillbaka på våra pionjärer."

Högtidligheten avslutades med att tre helikoptrar ur marinen hovrade vid Stora Värtans strand, medan en fyrgrupp J34 Hawker Hunter och en fyrgrupp J35 Draken på låg höjd defilerade över åskådarna. Det fanns flera där, som såg den första flygningen 50 år tidigare och som nu kunde frammana en unik synbild av 50 års flygutveckling

Red.



F2 - MINNEN från åren 1942-43

Av
Bengt Wahrgren

I mars 1942 inställde sig en ung man inför mönstringsbyråns (eller vad den hette) läkare och militärbefäl. Han hade ett halvår tidigare blivit fotbollsskadad i ett knä och hoppades därför slippa hård militärtjänstgöring.

Stod med realexamen och en viss hästvana från tidigare år inför en nämnd, som skulle avgöra hans närmaste framtid. Fick frågan om han ville bli hästskötare i Boden eller skrivbiträde i Flygvapnet. Med darr i röst framförde han att han föredrog Flygvapnet.

Svävande som på moln "flög" han ut från lokalerna på Regeringsgatan och såg nästan med glädje fram mot den augustidag då han med biljett till Hägernäs skulle infinna sig på Östra station. Där träffade han en periferisk bekant från Kungsholmen, som skulle till samma ställe och som bjöd på en sup på toaletten, - Nu var ju den unge mannen i de vuxnas värld, så varför inte

Från Hägernäs hållplats gick ett lämmeltåg i synnerlig otakt genom grinden, som för en tid skulle utestänga friheten. kläder utdelades, barackplats tilldelades och flygsoldatnummer gavs. Vägen till tillfälliga markan i gymnastiksalen beskrevs. Där fanns en "tvåtioörestelefon" som morsgrisar och killar som kilade stadigt stod i kö till. Halmadrass stoppades och alla

somnade in.

Rekrytskolan började. De viktigaste ämnena var erinran om soldatens skyldigheter mot Konung och Fosterland, gradbeteckningarna för alla vapenslagen. Ingen permission förrän dessa kunskaper kundes.

Två veckor innanför stängslet för en ung man var jobbigt, men det var ett rörligt utomhusliv och flygsoldaten lärde sig räkna ett, två, tre, fyra när han marscherade och han lärde sig höger- och vänster om. Fem veckor pågick rekrytskolan. Ett par veckor före "examen" var det övning på "elitsoldatnivå": Att springande med ett stort gevär i handen stöta kolven i backen och kasta sig ner i skyddsställning. Ambitiös som vår flygsoldat var, gick han ner med sådan frenesi och kraft att spricka på höger nyckelben uppstod. Befrielse från utomhus-tjänst och hälsningsplikt beviljades utan anhållan.

Nu uppstod frågan om det blivande skrivbiträdet skulle behöva göra om rekrytskolan i november, när nästa kontingent ryckte in. - Det var nära, men värnpliktskolans chef fanjunkare **N O Andersson** gav honom godkänt, antagligen med anledning av frenesin i skyddsställningssprånget och de fina kunskaperna om de 21 flottilj- och kårnumren samt kannedomen om att en kapten i kavalleriet titulerades ryttmästare. - Därför blev huvudpersonen i denna berättelse med på gruppfotot från november 1942 utanför kanslihuset.

Nu kom fördelningen på avdelningar. Tur i dragningen igen för honom som valde bort I19 i Boden. Det blev Avd 1, skrivbiträde, ordonnans och postbud. Den sistnämnda tjäns-

ten delades sedermera med centerhalvbacken i Sundbyberg och i F 2 segrande lag 1943, **Bernt Karlsson**. På Avd 1 tjänstgjorde 1942-43: Skrivbiträdena (vet aldrig att de hjälpte till att skriva) **Wahrgren, Karlsson, Fred...?**, fru **Bark-Holst**, herr **Larsson**, sergeant **Oscar Annerstedt**, löjtnant **S A E-son Almström** (chefens adjutant), flottiljchefen överstelöjtnant **Herman Sundin**, alla nämnda i rangordning. Under våren tillkom flottiljassistenten, löjtnanten **Eric Andersson**. Det delades t o m tjänsterum med honom.

Så gick med post mellan avdelningarna och cyklades mellan F 2 och postanstalten i Viggbyholm. För att passera grindarna var det tvunget att visa upp en permissionsbricka, men postväskan (av format större än brevbärarnas i Stockholm) var en "Sesam öppna dig" Bara att åka igenom. Ibland stod t o m vakten i giv akt och gjorde honör. Småningom lärde sig vår flygmalaj detta. Lämnade avgående posten och väskan på posten i Viggan, Steg på tåget och åkte in till Stockholm för att dansa. Steg på där morgonen efter och steg av i Viggan, hämtade väskan och ankommande post och gjorde svarshonör till vakten vid inpassering. Hur klarade han då den obligatoriska uppställningen kl 2100? Jo, han utverkade att få bli kommenderad till "arkivarbete till kl 2200. Vad som arkiverades är förträngt.

Att soldaten stod på god fot med närmaste chef vittnar väl följande historia om. Efter 60 år är väl syndarens liksom förlåtarens felsteg förlåtna "Det var en måndagsmorgon som rekryten var så trött att han somnade bakom en vedtrave på vägen mellan kasern 21 och kan-

slihuset. Först två timmar försent anmälde han sig för chefen och förklarade den sena ankomsten med att han varit ute och raggat tobakskuponger, vilka han överlämnade stående i stram givakt. Det bekoms en klapp på axeln och straffriförklaring. Han var fin, han som han aldrig blev Oscar med. - Allt är i det närmaste sant."

Vintern 1942 blev det bekantskap med en fyndig signalist högst upp i kanslihuset, **Kristian Boström**. Vårt postbud minns inte riktigt hur bananskalet lät honom halka en trappa uppåt. Där smiddes planer för en revy och det blev medverkan i

Revytidningen **Flygfiskens** ur- och enda premiär den 8 maj 1943. Vilken fest !! Nya Dagligt Allehanda hade helsida om evenemanget.

En och annan flygtur blev det också. En gång erbjöd chefens adjutant postbudet att flyga med runt till divisionerna i skärgården med avgående posten. Visst var det fint, men en missad tågavgång till Östra medförde ett missat möte med en skön dam, Så blev det sommar med segling och ny kärlek. Hösten förflöt också. Men så började det där gamla fotbollsknät spöka, åtminstone så mycket att det kanske kunde hjälpa till att förkorta de aderton månaderna som var

bestämda. Dr **Sundgren** kände att knät var instabilt i sidled och det blev remiss till Karolinska. Efter promenad uppför blev det hiss nedför och taxi till Östra med gipsat ben, kryckor och sjukskrivning i trettio dagar. - Både kärringar och gubbar reste sig i spårvagn och buss för den förmodade störtade flygaren Det blev muck efter 16 månader, förlovning, lägenhetsjakt och ...

De resterande två månaderna kan bli ett annat kapitel - kanske....

Flygmalaj 5426-1-42 eller flygsoldat 5 Wahrgren vid F 2.

Flygvapnet invaderar Skansen **Augusti 1943**

Källa: Urklipp skänd tidning.

Roslagens flygflottilj slog Sveaflottiljen i musikgissningstävling och fem kända och trevliga luftbevakningsflickor från ett förband i skärgården tävlade oavgjort med duktiga modellflygarpojkar i flygplanidentifiering.. Detta hände under en "Flygets kväll" på Skansen i augusti 1943, då man beräknade att ca 10 000 besökare samlats

Kvällen blev en verklig succé för arrangörerna, tidskriften Flyg och Skansen, men också en god propaganda för Flygvapnet. Visserligen utgjordes en del av publiken av vapnets egen personal, som inbjudits deltaga i festligheterna, men om man uppskattar den civila delen av publiken till sex tusen så tar man inte till i överkant.

Den festliga upptakten skedde redan kl 1900 då Svea Flygflottiljs till 24 man förstärkta musikkår gav promenadkonsert, varefter det egentliga programmet öppnades av samma flottiljs

klämmiga manskör. Kören, under ledning av **Sune Svenning**, framförde ett uppskattat och livligt applåderat program. Omedelbart därefter följde ett första kabaréuppträdande. "Artister" från Roslagens Flygflottilj bjöd på utmärkta muntrationsnummer. Korpral **Tergen** sjöng kupletter och vpl **Wahrgren** gjorde riktigt roligt en "monolog på divisionsexpeditionen". En trio en visa om "Grabbar vid flyget" på den trevliga melodin "Flickorna i Småland"

Kvällens konfrencier var kapten **Albin Ahrenberg**. Han

tillhör Roslagens Flygflottilj och försäkrade att han på grund av sin absoluta okunnighet på musikens område - han försökte vissla den enda melodi han kunde, men slutade när musikdirektör **Wiklander** skakade på huvudet- hade blivit utsedd till att leda kvällens musikgissningstävling.

Florentinermarsch av **Fucick** och Jalousie av **Garde** gissad roslagslaget bl a rätt på , men både de och svealaget gick bet på en menuett av **Beethoven**. Roslagen vann på poäng och omusikaliske **Ahrenberg** triumferade.(I F2-laget ingick dåvarande sergeanten **Annerstedt. Red ann)**

I nästa tävlingsmoment, flygplanidentifiering, ställde fem söta luftbevakningstöser upp mot fem unga modellflygare. Båda parterna klarade uppgifterna mycket bra, varför tävlingsjuryn inte vågade annat än att döma oavgjort.

Forts. sid 14

I förra numret av medlemstidningen kunde vi läsa om revyn *Flygfisken* som framfördes på F2 1943.

Här några verser ur en av de 23 tablåerna.

Mel: "Man får inte ha för stora pretantioner".

Revyns pappa Bosse är inte lång och stor han är Han skämtar nu med alla som går kring med ränder. Ja jag textar upp för hand när ord från honom flödar fram. Om han ändå ville ta dem ett i sänder.

Littis är en hygglig karl far och viftar alla dar För att vara överallt där något händer. Divisionens goda fe har varje dag en ny ide Om han ändå ville ta dem en i sänder.

Exercera varje dag det är NO:s föreslag Om nån drifrar han på hela världen vänder. Chassarna dom hjälper till att på manskapet få drill Om dom ändå ville drillen en i sänder.

I baracken där jag bor, den är inte alls så stor Stora baracker finns det blott uti legender. Men titta in till mig nån gång ni får plats i min salong Om ni bara ville komma en i sänder.

Vi en radio har fått, på den lyssnar vi så smått. Ja vi lyssnar uppå jordens alla länder. Och att stationerna är bra,

ja den saken den är klar Om dom bara ville sända en i sänder.

I min lilla paulun, finns ej bara ejderdun. Nej det finns små kryp som visar sina tänder. Och skulle jag mig vända om bits dom alla på en gång. Om dom ändå ville bita en i sänder.

I en flicka blev jag kär, ja hon bor i staden här. Fastän fästman hade hon med många ränder. Men då sade hon som så, jag er älskar båda två. Om ni bara ville komma en i sänder.

Men nu är jag gift och lycklig far, för det blev ett tvillingpar. Ja det är ju inte ofta som nåt sådant händer. Först det kom en flicka rar, sen det kom en liten karl. Om de ändå velat komma en i sänder.



Forts: Flygvapnet invaderar ...

Sedan blev det fortsättning på kabarén då en kvartett flygkadetter sjöng swingbitar och furir *Blom* till luta sjöng den trevliga visan som heter "Två små röda rosor". Kvällens lejonklo var emellertid vicekorpral *Månsson* på Sveaflottiljen, som på rolig och oförarglig slang gjorde en parodi på Rödluvan.

Forts: Händelser under verksamhetsåret.

2002-01-25 HALVÅRSGENOMGÅNG VID F16.

Den 25 januari var det dags för den sk halvårsgenomgången vid

F16. Som numera brukligt är var representanter från kamratföreningarna inbjudna. Vår förening representerades av sekreteraren *Kurt Jörgne*.

Efter välkomstkaffe var det dags att ta plats i gymnastiksalen för att åhöra flottiljchefen, *Christer Olofssons* redogörelse över verksamheten under det gångna året. Till sitt stöd hade han ett stort antal trevliga bilder. Arméns Trumkår avslutade med ett bejublat framträdande.

Efter lunch samlades representanterna för kamratföreningarna till en speciell genomgång. Stf flottiljchef *Patrik Dale* gav en orientering om Uppsala Garnison och F16 funktion fram till nedläggningen.

Flottiljen har stora problem med att hålla sig inom budgetramen, något som påverkar möjligheten att bistå kamratföreningarna ekonomiskt. Preliminärt beräknas bidraget för innevarande år utgå med 5.500 kr/förening.

Vår kontaktman vid F16, *Lars Flemström*, tog upp frågan huvudmannaskap för kamratföreningarna efter F16 nedläggning. Flera alternativ är tänkbara. Föreningarna bör agera för att få en önskad lösning.

Red

Glöm inte att ...

- meddela ändringar i medlemsmatrikeln.
- anmäla Dig till årsmöte och middag.
- lämna textbidrag till denna tidning.
- betala årsavgiften.



MEDLEMSLÄGET

Det är nu snart 28 år sedan F2:s nedläggning. En lång tid, som för Kamratföreningen innebär, att medelåldern för föreningens medlemmar blir allt högre, med en naturlig minskning av medlemsantalet som följd.

Under den senaste femårsperioden har medlemsantalet minskat från 330 till 300 (02-03). Högst var antalet medlemmar 1948 (800) och lägst 1961 (96).

Glädjande nog har minskningen kunnat hållas nere genom ett ganska stort tillskott av nya medlemmar. År 2001 beslutades om en stadgeändring, som numera gör det möjligt för var och en med intresse för föreningens målsättning och verksamhet att kunna bli medlem i föreningen. Kanske har Du som läser detta någon anhörig eller någon i bekantskapskretsen som skulle vara intresserad av medlemskap. I så fall hör av Dig !!

NYA MEDLEMMAR

Vi har under det gångna verksamhetsåret haft nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i föreningen:

*Mikael Axelsson Sven Axengard Karl J Andersson
Gunnar Johansson Birger Karlsson Gert Larsson
Ulf Larsson Lars-Erik Larsson Gunnar Milles
Stig Skoglund Henry Singstedt Gunnar Åhs*

Det är vår förhoppning att Ni skall trivas hos oss.



Kamrater som lämnat oss

*Sten Colliander Tore Ekekrantz
Erik Magnusson Gösta Pettersson
Anna-Lisa Almeberg*



Till Minne



En av föreningens hedersmedlemmar, Gösta Pettersson, har lämnat kamratkretsen.

Dödsfallet inträffande under kamratföreningens besök på flygdagen på F16 den 25 augusti. Vi fick dödsbudet under samlingen för hemfärd, vilket innebar att Göstas plats i bussen kom att stå tom.

Gösta föddes den 18 april 1914 i Linköpings Domkyrkoförsamling.

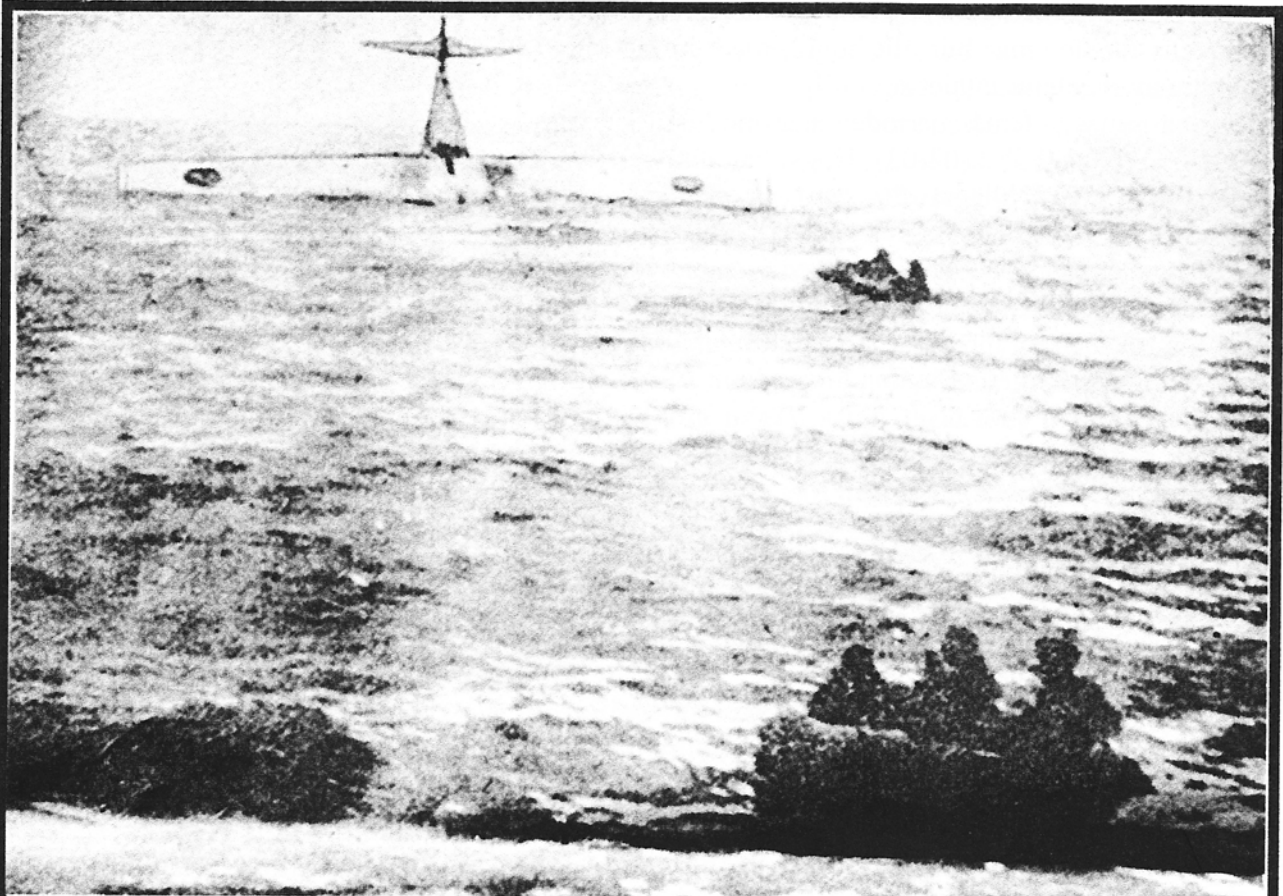
Den 1 november 1932 anställdes han som volontär vid 2. Flygkåren F2 i Hägernäs. Han gick underofficersutbildning 1940-42 för att den 1 juli 1942 utnämnas till underofficer i Flygvapnet med placering vid F2.

Efter kriget hade det sjöbaserade militära flyget spelat ut sin roll. F2 fick andra uppgifter, vilket innebar att många fick förflyttning till andra förband. Detta gällde även Gösta. Han behövde dock bara flytta söder om stan, till den då relativt nyuppsatta flotttiljen F18 i Tullinge. Gösta blev tidigt medlem i F2 Kamratförening, för vilken han alltid visade ett mycket stort intresse. Han kommer att lämna ett stort tomrum efter sig i kamratkretsen.

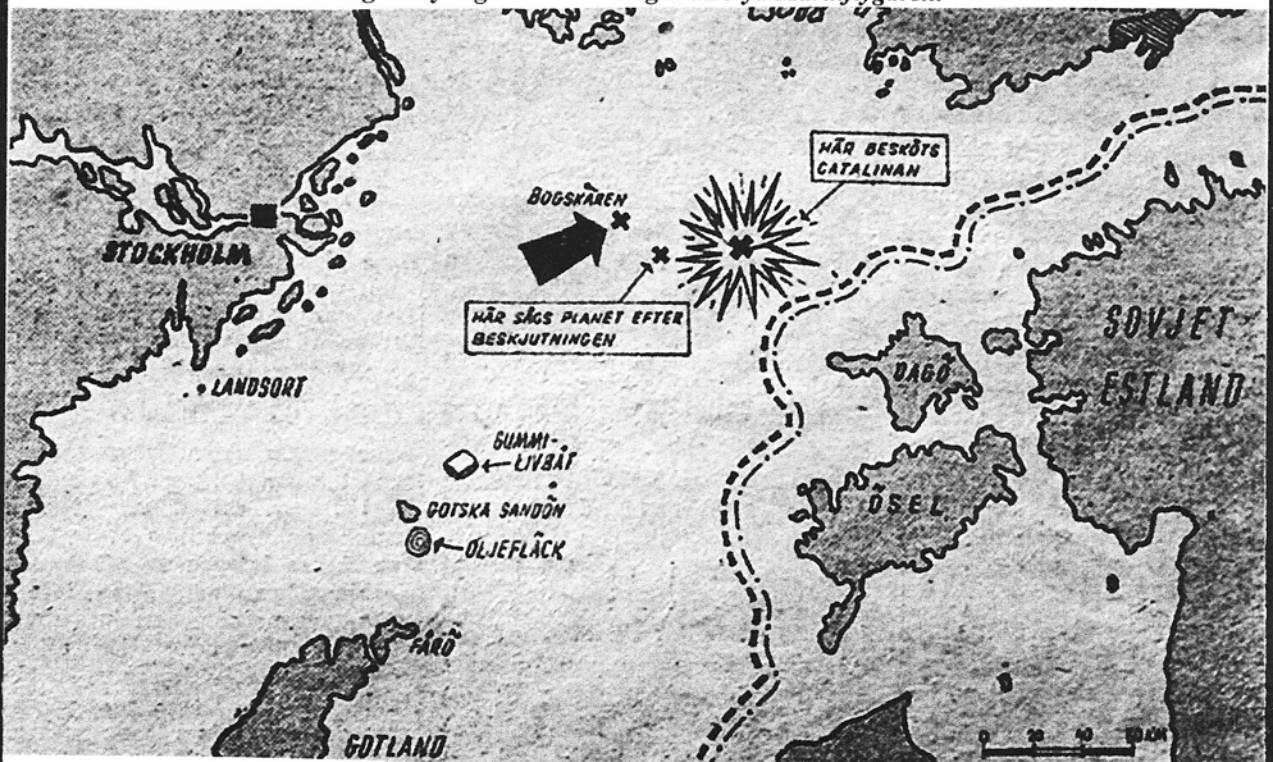
Under åren 1984-89 var han föreningens ordförande och utsågs 1994 till hedersmedlem.

Begravningen ägde rum i Heliga Korsets Kapell, Skogskyrkogården, den 20 september 2001. Kamratföreningen representerades av Paul Eriksson och Kerstin Engström. På plats vid baren fanns Kamratföreningens fana.

Red



Catalinabesättningen lämnar det sjunkande flygplanet i gummilivbåtarna och paddlar mot Münsterland. En bild som varit införd i många betydligt större tidningar än *Nya Marinflygaren*.



Beskjutningen inträffade över internationellt vatten. De svenska planen hade order att inte gå närmare ryskt land än 15 sjömil. (Grov streckad linje) (*Expressen*)