

CAPRONI - Spaningsuppdrag under tiden 1944-05-08 - 1945-01-29.

Den 8 maj 1944 flög nya besättningar från F11 Nyköping till Everöd beläget cirka 20 km söder om Kristianstad för att ingå i flygflottiljens tredje division, som sedan början av 1943 utförde dagliga spaningsuppdrag längs södra delen av Östersjöns kuster mot öster, det gällde på polska och tyska kusten. När vi närmade oss Everöd, kunde vi se att Linderödsåsen var vit av nyfallen snö. Det var det sista, man såg av den stränga vintern som varit. Efter landningen på Everöds flygfält blev jag tillsammans med Stig Karlsson, Olle Ahlskog, Per Larsson och Elghorn inkvarterade hos familjen Haak, Everöds gård. Där kom vi att bo till 14 oktober 1944, då flygdivisionen flyttades till Rinkaby. Vi blev nästan som familjemedlemmar hos Haaks. Det innebar, att vi deltog i familjefestligheter och fick ofta både mat och bland annat kaffe på sängen, när vi haft en tidig morgontjänst.

Divisionen bestod av divisionschef med stab, fem stycken flygbesättningar - förare, spanare, signalist och flygskytt och därutöver ingick bland annat signalunderofficer, marksignalister, flygplanmästare och flygmekaniker, vapensmed, fototekniker, sjukvårdare, transportenhet och vaktstyrka totalt cirka 150 man enligt min uppfattning. Jag tjänstgjorde som flygsignalist, vilket innebar, att man under flygningarna hade kontinuerlig, kodad kontakt med vår markstation. Vi utförde krysspejlingar för att fastställa position och utföra observationer gällande fartyg, flygplan och annat som var av intresse för rapportering, men det var också för vår egen säkerhet. Avsikten med vår spaning var att rapportera till militärstaben var främmande krigsfartyg, transportfartyg befann sig eller om det var verksamhet i hamnar, som kunde vara trupptransporter eller liknande.

Ibland fick vi också utföra specialuppdrag. Jag deltog bland annat i ett uppdrag att fotografera flygfältet i Peenemünde, där tyskarna hade startfält för V1 och V2, förarlösa "flygplan" som bland annat användes mot England. Jag kom att delta i 84 spaningsuppdrag, och det var många spännande situationer. Det var stor skillnad på hur spanare och flygförare bedömde hur man skulle hantera olika svåra situationer. Det upptäckte vi genom att flygbesättningarnas sammansättning varierade ganska ofta. Situationer som uppstod var, att vi blev beskjutna från krigsfartyg och/eller beväpnade transportfartyg. Vi blev också beskjutna av flygplan. Att så här långt efteråt återge händelserna exakt är i princip omöjligt, då vi vet att en historia, som berättats ett visst antal gånger alltid blir bättre och bättre och till slut blir något helt annat än vad det var från början. Jag har testat vissa min-

nesbilder på kamrater från den aktuella tiden, och de har bekräftat vad, jag här nedan skall återge.

Det var på sommaren - vi hade startat mycket tidigt från Everöd, och vi flög rote d.v.s. vi var två flygplan, som utförde spaningsuppdrag tillsammans. Jag var flygsignalist i ett plan, vars förare var Erik Rosenberg och spanare var Winnerström. Det andra flygplanets förare var Lars Nilsson (ILO), spanare Hans Forslund och signalist Olle Ahlskog. Vi kom norr ifrån ner mot Danzigbukten. Där låg ubåtsmoderfartyget TANGA och ett stort antal ubåtar samt kryssarfartyget Admiral Hipper. Spanarna bestämde, att vi skulle gå på insidan av fartygsgruppen d.v.s. mellan fartygen och land. Vi flög på en höjd av cirka 400 meter. Plötsligt fick vi en ljussignal från kryssaren, och det uppfattades av oss som att den begärde en igenkänningssignal. Vi avfytrade nödsignal, det var det enda som fanns att tillgå, men det godtogs inte utan strax efteråt avlossades tempererade skott från kryssaren, och de exploderade inte långt ifrån flygplanet. Omgående bestämde förare och spanare, att vi skulle gå ner mot vattenytan för att inta lägsta höjd. Det gick på ett ögonblick, och där kryssade vi mellan ubåtarna bort ifrån kryssaren, och flyghöjden var så låg att, om ubåtarna skulle ha beskjutit oss, de hade riskerat att skjuta på varandra. Det var några spännande minuter. Vi lyckades ta oss bort ifrån det hela med några kulhål genom planet som minne. Om jag minns rätt, hade vi i vårt plan åtta stycken. Vi förlorade också antennloden, så vår kontakt med markstationen var obefintlig under den resterande flygningen, vilket givetvis oroade dem hemma på flygdivisionen.

Vid flera tillfällen blev vi förföljda och beskjutna av tyska jaktplan typ Messerschmidt 109 och 110. Vid ett tillfälle förföljdes och besköts vi även efter att vi passerat in över land vid Falsterbo. Vid flygfotografering av flygfältet vid Peenemünde var vi också förföljda av jaktplan. Det var förvånande, att vi överhuvudtaget kunde klara oss, men tydligen var träffsäkerheten så dålig att det var mycket sällan, som några farliga träffar åstadkoms.

Vår tjänstgöring var: Dag 1 spaningsflygning rote 1:a, dag 2 spaningsflygning rote 2:a, dag 3 beredskap d.v.s. vi skulle kunna utföra ett uppdrag med mycket kort varsel och dag 4 lediga.

Divisionen förflyttades till Rinkaby 14 oktober 1944. Där in- kvarterades Olle Ahlskog och jag hos en fru Andersson, en ensamstående dam mycket religiös, pingstvän. Vi bodde på övervåningen i hennes villa. Vi blev inbjudna på pingstmöten, som hölls i villan, och deltog ett visst antal gånger. Orsaken

till att vi deltog var, att vi bjöds på god förplägnad och att det deltog många snygga flickor i mötena.

Ledigheterna, som vi hade, användes under sommaren mest till bad vid Ringsjön och/eller dans i folkparker samt aktiviteter i Kristianstad eller närliggande orter. Vi hade ett mycket gott kamratskap, när det gällde flygande personal. Endast ett fåtal var s.k. udda personer, som vi hade besvär med. En av förarna, Erik Rosenberg, som jag ofta flög tillsammans med, var säkerligen en skicklig förare, men det hände ganska ofta, att han hade svåra magsmärtor under flygningarna, och det var ganska olustigt att stiga in i planet tillsammans med honom. Vid ett tillfälle fick vi vända, när vi var nästan framme vid Bornholm. Orsaken var, att han fått uppstötningar, och spanarna bestämde, att det var alltför riskabelt att fortsätta flygningen.

Jag tyckte liksom de flesta, att det var spännande uppgifter, som vi utförde. Vi var väl medvetna om, att det var en risk varje gång, vi utförde en spaningsflygning, men personligen kände jag mig inte särskilt nervös.

I februari 1945 var min tjänstgöring slut vid Rinkaby, och jag fick då flyga hem till F11. Där lades jag in på sjukhus och genomgick en svår operation, som utfördes av de Maré. Orsaken var, att jag hade fått en svår varbildning under pannbenet, troligen beroende på att jag deltagit i flygningar även när jag varit förkyld. Jag tillbringade tre veckor på sjukhuset och blev sedan placerad på flygflottiljen, där jag deltog i diverse flyguppsdrag fram till sista dagarna i april 1945.

Valborgsmässoafton på förmiddagen hade vi en genomgång i en lektionssal, då en officer kom in och meddelade, att det fanns möjlighet att mucka för dem som så önskade. Jag tyckte, att jag gjort mitt i flygvapnet och sträckte upp en hand och önskade att det skulle få ske snarast möjligt, och det skedde faktiskt redan samma dag. Orsaken till att jag ville lämna flygvapnet var, att jag inte var intresserad av att fortsätta i det militära eller som signalist i privatflyg, enär jag inte funnit den sedvanliga militära verksamheten särskilt intressant och inte kunde tänka mig att sitta som signalist i transport- eller passagerarplan. Jag flyttade sedan till Stockholm och skaffade mig där en utbildning för ett helt annat yrke.

Kontakten med kamrater från flygtiden tog plötsligt slut, men några har jag fortsättningsvis haft kontakt med hela tiden, och det gällde Olle Ahlskog flygsignalist och Sven Jonsson flygförare. Tack vare Hans Forslunds initiativ 1985 kom vi så småningom att bli en trupp av personer, som träffas ganska regel-

bundet och pratat om de händelser som förevar under spaningstiden, och det finns många som har haft bra både minnesbilder och dokumentation från händelser under spaningstiden, och dessa uppgifter finns sammanställda i en rad berättelser. När det gäller min övriga tid från F11 har jag berättat om det i en särskild sammanställning för att kunna informera mina barn och barnbarn om, hur och varför det blev flygvapnet och vad som skedde, innan jag fick möjlighet att delta i spaningsuppdrag.

Stockholm 1994-05-04


Sture Seger



Uppdrag nr 1 från Everöd i augusti 1943

Divch Tage Joneberg beordrade undertecknad att med fyra vpl resa till Kristianstad och där förbereda bas- och flygdivs ankomst inom en vecka.

När de voro på plats blev första uppdraget mitt efter kort genomgång av divch, som poängterade sekretess. Situationen ansågs allvarlig, så basen omgavs i början av såväl lv som andra förband. Med ordentligt underlag på distanser, kurser mm från och åter till basen till bla Rügen, Stolp, Kolberg, Bornholms uddar och Memel. Start och mellanlandning i Bulltofta (F 10) för tankning. Överste Zachrisson, som tydligen kände till uppdraget, sade allvarligt och lågmält något om försiktighet.

Så bar det av ut över vårt lands gräns, förbi Mön Klints vita klippor, Gedser, österut och runt Rügen o s v, hela tiden på betydande avstånd från kusterna. Intet särskilt hände eller iaktogs.

För min egen del kändes det bra, och min fina besättning Erik Rosenberg, förare, Stig Carlsson, fsig och Torsten Helg, fsk/mek, var lugn och koncentrerad.

Detta första uppdrag blev en fin början på en lång serie uppdrag med få tillbud.

I mitt minne har särskilt etsats fast divch förtroende att förbereda baseringen och att få utföra det första uppdraget, men även solglittret i vattnen söderut, Mön Klints vita klippor och den euforiska känslan i att vara ute på nog så främmande och spännande vatten.

Motala den 18 maj 1995

Karl-Erik Sandström

"SAN"

PEENEMÜNDE med svenska ögon: augusti 1943

Rubricerade anläggningar ha haft mycket stor betydelse i världens raketutveckling. 1937 flyttades raketexperimenten från Kummersdorf - söder om Berlin - till Peenemünde, som blev ett slags dåtida "Silicon Valley" för Europas främsta hjärnor.

- - -

Från augusti 1943 lät en klok och framsynt divch oss fyra, dvs Karl-Erik Sandström, spanare och ch, Erik Rosenberg, förare, Stig Carlsson, signalist och Torsten Helg, skytt och mek, förbli en sammansvetsad besättning. Vi litade på varandra och på våra vänner på marken. Vi trivdes ihop och hade en hel del tillsammans på fritiden, exvis gemensamma besök i Kristianstad för måltider av bättre kvalitet, än vad divköket tillhandahöll. Viktigt ansåg jag för andan och för förtroendet oss emellan.

Vid det första uppdraget (övervakning av militära och civila fartygsrörelser i södra Östersjön) rundades Rügen och vi nosade oss fram till Peenes mynning av egentligen orealistiskt skäl: i hemmets bokhyllor under Strindbergssvitens gröna Hedbergsband stod bland mycket intressant Carl Grimberg, Fältskärns Berättelser och annat historiskt, och jag minns G II A:s landstigning midsommaraftonen 1630, tackande Gud för lyckad överfart. Han hade flottan bakom sig på Greifswalder Bodder. När vi tog oss ut mot Östersjön, noterades plötsligt på den tidigare så tomma stranden märkliga installationer, ett flygfält, 100-tals långa vekstadsbyggnader med grönmålade (camouflerade) tak, annan bebyggelse, vilket allt fotograferades och rapporterades.

- - -

På förnatten 17/18 augusti under förberedelser inför nästa dags uppdrag, lyssnade jag på Königswusterhausen och andra tyska rundradiostationer. "Något stort" var på gång. Sk "Luftlagemeldungen" tydde så småningom på massiva anflygningar mot norr - möjligen kunde Peenemünde vara målet, som jag iakttagit några gånger och sökt förstå. Det, som låg så avsides på en i övrigt tom kustrem-

sa. Troligen funderade man även på Fst (Försvarsstaben) på det-
samma.

För att göra övervakningen mindre "tidtabellsenlig" hade vi fått
möjlighet att lägga starttiderna efter eget skön inom rimliga
gränser, och jag planerade nu med målankomst med hänsyn till so-
len.

Mycket riktigt hade Peenemünde varit målet för 600 tunga bomb-
plan ur RAF, som gjort sin insats i salvor om 6 med strandlin-
jen som gräns. Men mycket hade hamnat fel.

I boken "The Peenemünde Raid" av Martin Middlebrook (Penguin
Books) sägs bla, att Krigskabinettet i London först i juni -43
fått kunskap om Peenemünde, men att man där ej trodde på raket-
utveckling. Man beslutade dock att anfälla första molnfria full-
månenatt, som alltså blev 17/18 augusti. V1 och V2 drabbade Eng-
land först i oktober -44.

Vi ströko förbi på beordrat avstånd, såg bombkratrarna där men
ingen som helst verksamhet. Jag vinkade till "Rosa", Erik Ro-
senberg, och han svängde ut och tillbaka. Vi gjorde om rundan
i strandkanten, tog stereobilder i bra belysning, 20° lutning
enligt min bedömning. Att de, som överlevt nattens helvete, sov
och inte på något sätt skulle bry sig om ett enstaka nyfiket, o-
beväpnat och säkerligen välkänt fpl. Dessutom lätt att bekämpa.
Vi skulle enligt min bedömning på detta sätt få bättre under-
lag för utvärdering av pågående verksamhet.

Som fotoofficer hade jag fått pojkarna att vilja göra snabba,
bra jobb. Så en bil med två man tog kameran direkt från fpl till
labbet, framkallade och kopierade för snabbtolkning och följande
föredragning för divch av bilder och rapport, som senare sändes
per tåg(!) till Fst, som hade allt vid 18-tiden. Fotografbarna
var toppen och visade stor entusiasm.

På kvällen frågade divch allvarligt: "Vad har Du gjort?". "Som
rapporterat!". "Ja, ja, vi få avvakta, men jag har order att "lå-
sa" in Dig och besättningen, ni få ej tala med varandra eller
andra".

Vid 23-tiden var han tillbaka och meddelade: "Det blir visst inget, så vi glömmet det här".

Fst och UD hade väl fått "kalla fötter" och fruktat trassel i ett känsligt läge. Mitt orderbrott var väl knappast förlåtligt i beredskapstid, när transiteringsavtalet var i stöpsleven (men det visste ju ej jag). Min bedömning, att överlevande efter nattens upplevelser ej skulle bry sig om vårt övertramp, stod sig. Det var dock klart orderbrott. Nu hade vi stereobilder och bättre underlag åt dem, som kunde tolka bättre än jag. Jag antar, att man på Fst klart förstod, vad dessa olika starttorn, "Prüfstand", cigarrer, runda vallar med jvgspår mm kunde antagas vara. I varje fall sedan den sk "Bäckeboraket" slagit ned och flygdirektör Kjellsson dragit sina slutsatser.

- - -

Redaktör Sten Wahlström ringde mig hösten -93. Han uppgav sig ha bilder av Peenemünde med mitt namn på baksidan, och han bad mig komma till Malmslätt, där han skulle hålla föredrag om raketutvecklingen i världen. Bland alla uppgifter över utvecklingen nämndes bidrag från fpl ur F 11 från augusti 1943! Efter föredraget presenterade han mig, varefter jag sökte besvara ställda frågor. Muséet, som ansåg Peenemünde intressant, lät Wahlström ordna en utställning, och han öppnade densamma - "Peenemünde med svenska ögon" - på minuten 50 år efter uppskjutningen av den experimentraket, som 4-5 min senare skulle explodera på 2 km höjd över Bäckebo väster om Kalmar.

I mitt hemlän gjordes sensation i tidningar, radio och TV, vilket aldrig var avsikten. Därför håller man numera en pressträff före öppnandet, såsom gjorts i Karlskrona och Nyköping.

Anm: det här med raketutveckling har många aspekter - även med tidig svensk anknytning. Jag har kåserat över detta ganska okända men mycket intressanta ämne.

När jag på morgonen den 16 maj i år drog undan rullgardinen å Nyköpings vandrarhem med sitt fantastiska läge, såg jag slottsvallarna daggfriska i strålande sol - en helt magnifik miljö - kom tanken på mig, att här danades den blivande G II A.

Vid Veteranträffen den 16 maj fordrade "FEN" (G Stefenson) att:
"Du skall skall skriva en redogörelse över vad Du minns av Peenemünde". Det blev tvenne alster utan större dramatik. Bland alla uppdragen hade vi ett fåtal incidenter med lv-beskjutning, exvis från kryssaren "Prinz Eugen" efter molnngenomgång, då vi kom igenom i kryssarens omedelbara närhet, förmodligen var det ej verkningseld, men ändå pirrande, sedan jag sett splitter - men det och annat får bli en annan, senare historia.

Motala den 18 maj 1995

Karl-Erik Sandström

som fått vara med, och som ännu kan glädja sig åt allt gott och skönt jag upplevt, att ha fått träffa veteraner och allt annat, innan de "vita fläckarna" ta' över.

TYSK JAKT SKÖT NED SVENSKT SPANINGSPLAN

Föraren, Jens Reiman, berättar för tidningen Flyg.

Söndagen den 14 maj 1944 startade jag med en S 16 för att utföra en neutralitetsflygning i östra delen av Östersjön. Jag tjänstgjorde som förare och besättningen i övrigt bestod av löjtnanten E G A Eriksson flygspanare, korporal P J Ringström flygsignalist och flygskytten K B Karlsson. Vi följde baltiska kusten norrut ett stycke utanför tremilsgränsen. Då vi befann oss sydväst Windau fick jag plötsligt syn på spårljus alldeles under flygkroppen och kommande rakt bakifrån uppifrån. Instinktivt svängde jag höger inåt land och steg samtidigt en aning. När jag vände mig bakåt såg jag, att det redan hade börjat brinna inuti flygkroppen alldeles framför signalistplatsen. Karlsson försökte släcka elden med en handsläckare men bensin rann ut från den ena träffade extratanken och eldsläckaren föreslog inte långt.

Det stod snart klart för oss, att vi skulle bli tvungna att göra en nödlandning på havet. Vi befann oss c:a 13-14 km ut till havs och hade ingen chans att hinna in ^{till/} land, innan hela flygplanet var övertänt. Jag satte i alla fall kurs in mot land samtidigt som jag tryckte kraftigt för att snarast komma ned till vattnet. Under tiden kuperade jag motorerna, stängde bensinkranarna och kastade takluckorna.

Karlsson tömde eldsläckaren mot elden men det hade inte den minsta effekt. Då han skulle sätta på sig sin bröstfallskärm råkade han i hastigheten dra i utlösningshandtaget så att skärmen utvecklade sig över hela reglagebocken. Elden spred sig hastigt framåt och då vi närmade oss vattenytan brann det så kraftigt, att vi inte kunde se från förarplatsen till signalistplatsen. För att få lite frisk luft ställde sig Karlsson med huvudet ut genom högra takluckan och det blev troligen hans räddning.

Vid landningen, som skedde i medvind och med indragna landningsställ ^{och/} vingklaffar, flög han nämligen ut genom takluckan och hamnade ute i vattnet ungefär 15 meter från flygplanet.

Varken Eriksson eller jag var fastbundna och vid landningsstöten vrickade Eriksson ena tummen och jag slog huvudet i taket så att den blödde kraftigt. Då flygplanet stannat och Eriksson och jag upptäckte att vi fortfarande levde och kunde röra oss klättrade vi upp genom takluckorna och ut på vingen.

Vid landningen lön det in så mycket vatten genom takluckorna, att elden slocknade.

Då vi tittade upp i luften fick vi se två Messerschmitt Me 109 svänga en lön bort mot oss och sedan försvinna söderut utan att ta någon notis om oss.

VAR FANNS RINGSTRÖM?

Vår första tanke när vi kommit ut på vingen, gällde Ringström. Fanns han kvar på sin plats och levde han fortfarande? Jag hoppade in genom dörren till signalistplatsen för att leta efter honom. Han syntes emellertid ingenstans i flygplanet.

Då tittade jag efter gummibåten och fann den flytande i planet framme på skyttplatsen. Eriksson och jag hjälptes åt att lyfta ut båten genom ena takluckan. Stående på vingen blåste vi upp den och satte ut den. Vi försökte paddla bort från flygplanet men lyckades inte först, ty drivankaret hade fastnat någonstans i flygplanet. Så småningom kom vi i allafall loss och när vi hunnit c:a 10 m från källan försvann den i djupet.

Nu började vi paddla åt det håll Karlsson drivit och efter en stund hittade vi honom och drog upp honom i gummibåten. Sedan vi förgäves letat efter också Ringström började vi paddla mot land, som syntes vid horisonten i öster. För övrigt låg havet öde och tomt men efter en halvtimme fick vi syn på en ångare, som gick utmed kusten. Då den kommit närmare signalerade vi med hjälp av lyspistolerna och efter en stund upptäckte den oss och styrde ned mot oss. Det visade sig vara en tysk ångare och då vi blivit uppdragna fick vi byta kläder i maskinrummet och våra blesyrer blev omsedda.

Vi talade ögonblickligen om för kaptenen, att vi var svenskar, nedskjutna av tyska jaktplan och att vi saknade en kamrat. Kaptenen lät ångaren gå runt och vi sökte vid olycksplatsen ända tills det blivit mörkt. Sedan satte vi kurs på Windau, som var närmaste hamn, och där sattes vi i land efter att vi fått tillbka våra uniformer, som nu torkat.

I Windau blev vi mottagna av en tysk underofficer, som med dragen pistol ledsagade oss till kommandanten. Karlsson hade tappat ena skon och haltade därför genom gatorna i Windau i strumplästen. Då vi kom in till kommandanten, en kapten, tittade denne först bistert på oss och frågade, vad vi var för landsmän, Då han fick veta, att vi var svenskar blev han mycket vänlig och bjöd oss till sitt privata mottagningsrum och ringde efter militärläkare och sjukvårdare, som såg om våra sår, och sedan kom några flygofficerare och hälsade på oss trots att klockan var över 2 på natten.

RINGSTRÖM HOPPADE BRINNADE

Vi fick sedermera höra, att de jaktflygare, som skjutit ned oss, tagit oss för ryssar och att de sett Ringström hoppa med brinnande kläder, utan att fallskärmen vecklade ut sig.

På måndagsmorgonen åt vi frukost på kommandaturen men lunchen fick vi inta på ett soldatställe, som låg på en annan plats i staden. Här fick vi även tillstånd att få höra de svenska förmiddagsnyheterna i radio. Då fick vi höra, att vi var saknade och förstod att de svenska myndigheterna tydligen ännu inte hade fått något meddelande om vår räddning. Vi fick även höra eftermiddagsnyheterna och då visste man att vi var räddade. Men vi fick samtidigt höra den dystra nyheten att ännu ett flygplan ur vår division försvunnit med 4 man. Vi misstänkte, att det varit ute och letat efter oss och att det möjligen också blivit nedskjutet. Vi frågade kommandanten, om han kände till något om detta, men han påstod sig inte veta något härom. Senare på måndagskvällen blev vi presenterade för en ung flygofficer, som sade sig ha fått order att ledsaga oss ut ur Tyskland.

TYSKARNA FRUKTADE FLYKT

Han meddelade, att vi skulle få flyga till Königsberg vi Riga och tidigt på tisdagsmorgonen blev vi mycket riktigt skjutsade ut till ett flygfält, där två stycken Fiesler Storch stod och väntade på oss. Jag fick ta plats i den ena med vår följeofficer bakom mig och föraren framför mig under det att Karlsson och Eriksson fick åka tillsammans i det andra flygplanet.

Tyskarna fruktade, Att om Karlsson eller Eriksson och jag, som ju är förarutbildad, placerades tillsammans, kanske vi skulle lägga beslag på flygplanet och flyga över till Sverige. Nu fick jag sitta med en ksp-pistol i ryggen och då kände de sig säkra.

I Riga fick vi vänta någon timme innan resan fortsatte till Königsberg med en Ju 52. Till Königsberg anlände vi vid middagstiden och sedan beslöt vi att vänta där till kvällen och sedan ta nattåget till Berlin för att slippa övernatta där. Tisdagen fördrev vi med att ströva omkring i Königsberg och titta på dess sevärdheter. Vidare var vi inne på ett sjukställe, där Karlsson fick sina handlovar omlagda. Han hade nämligen bgänt sig rätt illa vid sina försök att släcka elden i flygplanet.

DYSTRA TYSKAR I BERLIN

Klockan 8 på kvällen kom tåget, som skulle föra oss vidare till Berlin. Det visade sig vara ett tåg, som kom direkt från ost-

fronten och var fullpackat med soldater på permission. Vi fick emellertid så småningom plats mellan några officerare. På morgonen därpå närmade vi oss Berlin och då trängdes alla vid fönstren för att se vad som fanns kvar efter de allierades flygbombningar. Det var alldeles dödstyst i hela tåget, när vi sakta åkte förbi den ena ruinhögen efter den andra. Det fanns knappast ett oskadat hus utmed järnvägen.

Så småningom kom vi emellertid fram och vi satte oss omedelbart på Ubahn och åkte till en annan station varifrån vi sedan fortsatte till Warnemünde. På tåget mellan Berlin - Warnemünde fick vi en egen förstaklasskupé. vid stationen i Warnemünde blev vi avhämtade med en bil, som förde oss ut till Fliegerhorst, dvs flygskolan. Där blev vi installerade i officershemmet och fick var sitt rum att disponera. På onsdagskvällen fick vi sedan låna en bil med chaufför, som körde oss till Rostock, där det fanns en svensk vicekonsul. För honom talade vi om hur det hela låg till och han lovade att hjälpa oss så mycket han kunde, så att vi snarast möjligt kunde få fortsätta till Sverige via Danmark.

IDELIGA FLYGLARM

Sedan blev det ett tröstlöst väntande på utresetillstånd från OKL, dvs Oberkommando der Luftwaffe. Det drog ut på tiden och en vecka efter det vi blivit nedskjutna blev Eriksson sjuk och inlagd på flygskolans sjukhus för observation, då man misstänkte, att han fått difteri. I samma veva fick vi meddelande om att Karlsson och jag skulle resa hem i förväg. Just då vi stod klara att resa kom emellertid kontraorder och vi måste fortsätta att vänta på utresetillståndet. Dagarna fördrev vi med att spela schack och lyssna på radio och promenera och titta på flygskolans flygövningar. Då och då blev det flyglarm och vi fick krypa ned i skyddsrummet. Första gången vi var med om flyglarm var det mycket spännande, men då vi varit med om det fyra - fem gånger utan att något annat hänt än en intensiv luftvärnseld utanför knutarna tog vi det lika lugnt som tyskarna och stannade t o m kvar ute och tittade på när amerikanerna kom med sina "Liberators" och "Flygande Fästningar" i stora vågor.

När de kom mitt i natten och vi var tvungna att krypa ned i skyddsrummet var det emellertid inte så roligt längre. Vid ett tillfälle blev ett tyskt skolflygplan nedskjutet av ett allierat jaktflygplan och piloten skadades svårt.

Så småningom blev det klart, att Eriksson inte hade difteri utan endast vanlig förkylning och han blev därför utskriven 11:e dagen efter vår nödlandning. Samma dag fick vi veta, att utresetillståndet äntligen var klart och

att vi skulle få fortsätta till Danmark nästa dag. Samtidigt fick vi meddelande att svenske flygattachén i Berlin, överste Gärdin, skulle komma och hälsa på oss dagen därpå.

Vi fick besked , att vi skulle avresa till Gedser i Danmark så fort överste Gärdin hade besökt oss. Fredagen kom och vi avvaktade med spänning överstens ankomst. Klockan närmade sig 12 och vi förstod, att vi inte skulle hinna med den första färjan. Då fick vi äntligen se överste Gärdin komma i sin svenska flyguniform nere i trädgården. Han hade kört ensam i sin lilla DKW ända från Berlin på morgonen.

ENGELSK BIFF PÅ DANSK FÄRJA

Anledningen till att han inte kommit tidigare var att han ej fått tillstånd att besöka oss förrän nu. Sedan vi kommit ombord på den danska färjan blev vi presenterade för kaptenen, som dukade fram en bättre middag för oss, bestående av bl a engelsk biff. Då vi anlät till Gedser på kvällen vid 18-tiden gick vi in på en restaurang och åt dagens tredje köttmiddag.

Så småningom kom vi till Köpenhamn och fick tag på ett hotell, där vi kunde få sova ett par timmar, innan den svenska färjan skulle föra oss vidare till Malmö. Vi fick veta på färjan, att svenska journalister dagligen i en hel vecka rest fram och tillbaka mellan Malmö och Köpenhamn för att få intervjua oss, men när vi äntligen kom, fick de inte se röken av oss. En svensk civilklädd polis satt utanför hytten och vakade över att ingen obehörig kom in. I Malmö väntade en bil från F 10 på oss för att föra oss till stationen för vidare befordran till Stockholm. Jämnt 14 dagar efter nedskjutningen återvände vi till F 11.

Jens Reiman



Foto via Joakim Reiman

Den tidigare i texten omtalade ".....ung flygofficer....." var Oberleutnant Max Dannheimer, en stabsofficer vid flygkommandot i Baltikum. Jens Reiman avslutar sin skildring av det passerade med följande

EPILOG

När vi skildes vid Malmö-färjan kom Max Dannheimer och jag överens om att söka kontakt med varandra efter krigsslutet.

I mitten av mars 1950 fick jag ett brev från honom, i vilket han kortfattat berättar om, vad som hänt honom från krigsslutet och till dess han återkom till hemorten Wiesloch i september 1949. Jag skrev ett svarsbrev några veckor senare med en lika kortfattad berättelse om, vad som hänt mig. Brevet förblev obesvarat. Förmodligen kom det på avvägar?

Inte förrän 1988 gjorde jag ett nytt försök att få kontakt, alltså nästan 40 år senare. Denna gång bad jag Thorwald Johannes (i Svensk Flyghistorisk Förening) att hjälpa mig med kontakterna. Thorwald hade tidigare av flera anledningar intresserat sig för min historia med Caproni. Han kontaktade en god vän - komminister Peter Fabritius i Täby - som ringde sin broder i Mannheim och bad honom leta i telefonkatalogen efter Max Dannheimer. Via denna telefonkedja fick jag på kort tid reda på numret. Max bodde fortfarande i Wiesloch. I början av april fick jag kontakt. Det var en fantastisk känsla, liksom att förflyttas nästan ett halvt sekel tillbaka i tiden. Vi kom överens om att träffas i hans hemstad snarast möjligt.

Tillsammans med min hustru Marita och Thorwald reste jag ner till Frankfurt den 28 april 1988. Max mötte oss med bil på flygplatsen och körde oss till Wiesloch, som ligger drygt 100 km söder Frankfurt. Vi blev hjärtligt mottagna av Max' rara och vänliga hustru Hilde. Vi stannade ett par dagar i den idylliska staden och dess omgivningar. Vi togs väl omhand och guidades runt på många platser, bl a Heidelberg, som ej ligger långt från Wiesloch.

Vi skildes efter dessa två intensiva dagar med en inbjudan till Max och Hilde att komma och besöka oss i Sverige.

Nu ha de varit här vid ett par tillfällen, och kontakten upprätthålles kontinuerligt per brev.

Vi hade ett samtal med Max om händelserna 1944 vid vårt första besök 1988. Marita, som behärskar det tyska språket bäst, fick hjälpa till att tolka. Här följer i sammandrag Max Dannheimers berättelse:

" Jag var placerad som förbindelseofficer i Riga och blev tillfrågad, om vi hört något om en nedskjutning av ett ryskt flygplan, en Pe-2. Det måste jag förneka, det hade vi ej. Jag blev också tillfrågad, huruvida en nedskjutning över Östersjön blivit rapporterad. Den ryska radiotrafiken nämnde inget om detta.

Efter en del motsägelsefulla rapporter fick jag order att flyga till Windau med två Fieseler Storch-maskiner. Där klarades allt upp, det var ett svenskt flygplan, som skjutits ned och besättningen hade tagits omhand. En flygare i besättningen hade inte återfunnits.

De tyska jaktflygarna förklarade, att man anfallit med solen i ryggen och att man ej sett några nationalitetsbeteckningar på vingarnas ovansida. Man hade betraktat planet som ryskt.

Jag, som ung löjtnant, skulle se till, att vi kom i kontakt med den svenska flygattachén i Berlin, så att vi skulle kunna överlämna den svenska besättningen vid tysk-danska gränsen. Vi flög svenskarna i våra Fieseler Storch från Windau till Riga, därifrån i en Ju-52 till Königsberg. Från Königsberg hade vi en reserverad kupé i ett tåg, som kom direkt från ostfronten och som var fullsatt med soldater på permission. Där satt vi fyra, och utanför stod ett tiotal soldater, som sedan dagar väntat på tåget och som voro mycket trötta. Jag fick ej ta' in dem i vår kupé, men då sade våra svenska gäster: -Låt dem komma in, vi kan tränga ihop oss - och så fick soldaterna komma in i vår kupé. Vi lämnade Königsberg på kvällen och anlände till Berlin nästa dags morgon. Svenskarna chockades av åsynen av de förstörda husen i staden, medan vi tyskar voro mera vana vid synen.

I Berlin bytte vi till ett tåg mot Warnemünde, där vi tvingades stanna en vecka i väntan på tillstånd att fortsätta resan till Köpenhamn.

Som tur var hade jag en bekant i försörjningsavdelningen, som försåg oss med livsmedel. Han var från mina hemtrakter och förplögade oss väl!

Efter denna långa väntan kom vi äntligen iväg mot Köpenhamn. Vid färjestationen i Köpenhamn, som var slutstation för mitt uppdrag, mötte en svensk officer, och jag överlämnade de svenska flygarna till denne. Vid vårt avsked fick jag av Jens Reiman ett kvitto på ett armbandsur, som han lämnat in i Königsberg för reparation, men som han aldrig fick tid att hämta ut. Jag skulle få behålla klockan, om jag hämtade ut den på vägen tillbaka. Så skedde, klockan kom troligen att rädda mitt liv. Efter krigsslutet blev jag nämligen fånge hos ryssarna. I fångenskapen kunde jag smugla in klockan i lägret, fäst under halsbandet på en hund, som obehindrat tilläts passera in och ut i lägret. Denna klocka lyckades jag vid jultiden 1946 sälja till en fångvaktare. Våra ransoner voro ytterst knappa, jag hade gått ned i vikt till 49 kilo och var ej längre arbetsduglig och fick därför ännu mindre matransoner.

För pengarna jag fick för klockan kunde jag köpa mat, på så sätt återhämtade jag krafterna under en tre-veckors period och gick upp i vikt. Jag förklarades åter arbetsduglig, fick därigenom höjda matransoner och kunde överleva mina fyra år i arbetslägret.

Ett halvår efter hemkomsten från fångenskapen, i september 1949, skrev jag till Jens, som jag dock ej fick något svar på.

Blev både överraskad och mycket glad över Jens' telefonsamtal 1988."

Denna epilög skrevs 46 år efter händelsen 1944.

Capronin fick ett oförtjänt dåligt rykte. I stort sett var den bra att flyga. Visst fanns det problem, men många av dem förorsakades av felaktig användning, handhavande och framför allt bristande utbildning. Beträffande användning så torde den glorifierade störtbombfällningsmetoden ha varit en starkt bidragande orsak till överbelastning av flygplanen. Det var inte bara flygledningens fel att olyckor hände, vi som flög bidrog i många fall, därför att vi överbelastade planen. Vi kom ofta direkt från grundutbildningen där vi varit vana vid att kunna misshandla kärrorna praktiskt taget hur mycket som helst utan att de tog skada. Alla var levnadsglada ynglingar i 20-årsåldern, fulla av flygarglädje och experimentlust. Många gånger fick man höra mer eller mindre sanna historier om överskridna dykvinklar och fartgränser. (Även jag syndade.) Faktum är att det ibland lossnade motorplåtar och vingduk, om det nu berodde på piloten eller på flygplanets konstruktion låter jag vara osagt.

I allmänhet ansågs Capronin vara svårflugan, men det var den egentligen inte. På grund av de många olyckorna blev några rädda för planet och spände sig inför flygningen och då kan man som bekant inte göra någon bra flygning. Den för den tiden höga vingbelastningen, 160 kg/m^2 , fordrade en annan landningsteknik än de vi tidigare varit vana vid. När man väl kommit över omställningssvårigheterna var den skön att flyga med dess goda roderharmoni och bra manöverförmåga. Det fanns förvisso några som aldrig kom riktigt överens med Capronin, men vi andra trivdes desto bättre och kände oss som något av tuffingar när vi träffade våra kurskamrater från andra flottiljer. Vi dementerade väl inte heller deras uppfattning om svårigheterna - snarare tvärtom.

Före varje flygning samlades berörd personal i en lektionssal där divisionschefen genomgick dagens övningar och uppdrag. Någon meteorolog hade vi i början av 40-talet inte tillgång till, men en assistent gjorde en genomgång med egna kommentarer. Så blev det naturligtvis några gånger inte alls så som han hade förväntat sig och se vips kom det ut en order som förbjöd assistenten att göra egna bedömanden utöver den officiella prognosen. Genomgångarna blev sämre och vi råkade ut för ett ökat antal negativa överraskningar. Dessutom måste man komma ihåg att meteorologerna hade en nästan hopplös uppgift eftersom det på grund av kriget inte fanns tillgång till väderinformationer från Atlanten och andra områden av vikt för prognosmakeriet. Prognosernas giltighetstid begränsades till några timmar.

Efter omklädning till flygkläder, som vintertid, p g a avsaknaden av uppvärmning i planen, omfattade björnskinnsfodrad overall, fårskinnsfodrade överdragsstövlar, s k mussepiggskor, samt kragtumhandskar av sälskinn fodrade med fårskinn, gick vi ut till det tilldelade flygplanet. Markmekanikern avlämnade, meddelade bränsle- och hydraulmängd, event syrgas och kvarstående anmärkningar. Ofta hjälpte han till med påtagandet av förarens ryggfallskärm och ibland med de övrigas selar till bröstskärmarna. Detta uppskattades framförallt vintertid då man var ganska otympligt klädd, särskilt om man också var försedd med flytväst.

Flygplanet äntrades, genom dörren på vänster sida ovanför vingens bakre del, i ordning spanare, förare, mek/skytt och signalist. Förberedelser och kontroller skedde helt enligt det som nu kallas scanningmetoden - checklistor och minneslappar existerade inte och förarinstruktionen förvarades i klädska-pet på förläggningen! Oftast gick det bra, men det hände också misstag som t ex när bränslekranen inte öppnades och bränslet räckte ända fram till lättningen men inte längre, beroende på att samlingskärlet (som låg efter bränslekranen) rymde 16 (20) liter. Katastrof!! Samlingskärlet avlägsnades på ett tidigt stadium och fanns inte kvar efter 1942.

Startningen av motorerna skedde på klartecken från markmekanikern (roterande handrörelse). Vänster motor startades först. Det fanns ingen talförbindelse med markmekanikern. F ö fanns det på den tiden inte ens radiotelefoni att tillgå, all radiotrafik skedde på telegrafi. Bromsklotsar och eldsläckare var obligatorisk säkerhetsutrustning. Själva startningen utfördes av mekanikern/skytten på förarens order sedan han hade kontrollerat att tillräckligt tryck fanns (lufttrycksstartsystem). Fanns inte tillräckligt tryck (8-18 atm) byggdes det upp genom att han startade Garellimotorn (i princip en gräsklipparmotor med inbyggd kompressor) genom att dra i startsnöret. Nämnas kan att tändströmmen ordnade mekanikern genom att veva på en särskild startmagnet.

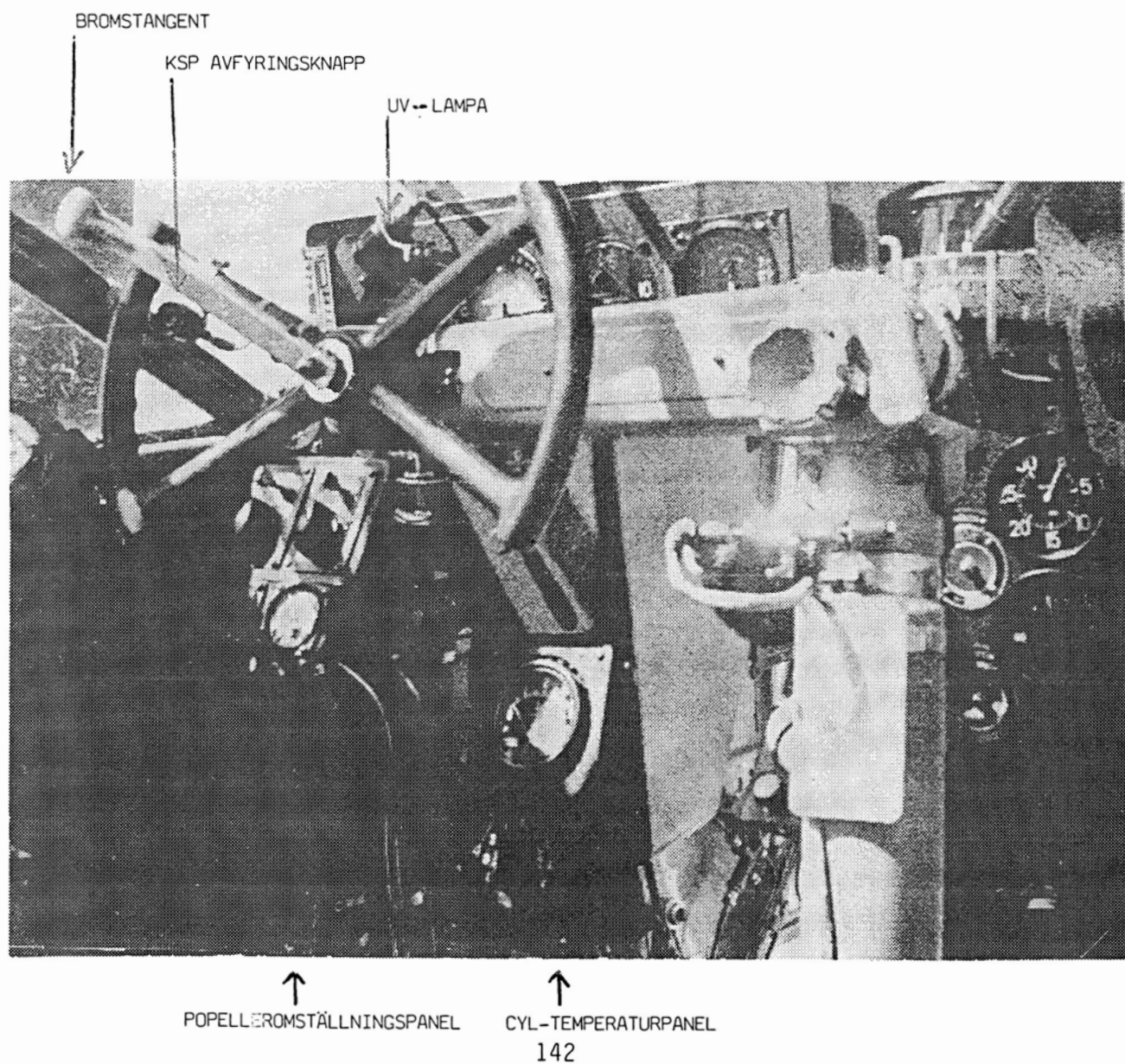
Före utkörningen skulle en hel del kontroller utföras t ex alternativ bränsleförsöjning, klaffvinklar och propellerfunktion. I avsikt att spara tid utfördes dessa kontroller under själva utkörningen, vilket kunde påverka säkerheten genom vissa missar.

Starten fick i allmänhet utan svårighet, utom i stark sidvind, då det kunde erfordras en del hjulbromsning på lähjulet såvitt man inte lyckades hålla kursen enbart med sidorodret. Eftersom propellrarna var motroterande erhöles ingen girtendens vi motorpådrag, till skillnad från motorstarka enmotoriga flygplan och de tvåmotoriga plan vars propellrar roterade åt samma håll. Startsträckan var c:a 340 m.

Hjulen fälldes in av mekanikern på förarens tecken "Tummen upp" genom att föra ett par spärrar åt sidan och föra reglagen till UPP. Det fanns ett reglage för varje ställ!! Efter att de gröna varningslamporna slocknat och de röda tänts återfördes landställsreglagen till LAST så snart trycket återgått till 100-110 kg/cm². Vingklaffarna fälldes in på c:a 100 m höjd med en fart under 200 km/t genom att trycka ned reglaget och föra det till UPP. Då indikatorn visade infällt läge ställdes reglaget i STOPP.

Start och stigning skedde med 2.400 varv och med propellerreglagen i läge A (Constant Speed) men efter inställning av marscheffekt ställdes de i M (manuellt= fast bladvinkel). Normalt marschvarv 1900-2000 varv.

Motorernas temperatur reglerades manuellt, dels med oljekylarspjället och dels med kylklaffarna. Med en väljare kunde man kontrollera fyra olika cylind-rars temperatur/motor. Längre glidflykt med helt avdragna motorer undveks p g a att både cylindertemp och oljetemp hade en tendens att bli för låga.



Själva planflykten vållade inga problem, planet var stabilt i alla tre planen och instrumenteringen var för den tiden mycket bra (när den fungerade).

Vid ingången i landningsvarvet öppnades bränsleförbindelsekranen, bromstryck och magneter kontrollerades och med fart under 250 km/t togs stället ut. Propellerreglagen ställdes i A varefter varvtalet reglerades till 2.400 v/min. Propelleromkopplarna ställdes på M (bladvinklarna var då 26 - 29 grader). Fart 200-240 tills planén började och klaffen togs ut, varvid farten minskades för att vid upptagningen vara nere i c:a 140 km/t. Sättningen skedde med 13 strecks klaff vid 115 - 127 km/t, beroende på flygvikt. Landningssträckan på gräsfält rörde sig om c:a 420 m. Hård bromsning kunde medföra stjärtlyft.

Trepunktslandning var det enda som räknades. Man hade alltså stallfart i själva sättningen och tämligen små marginaler för event vindbyar och lävindar. Fördelen var naturligtvis att landningssträckan blev minimal, en stor fördel på de ofta korta fälten. Att hjullanda ansågs osportsligt och visade på bristande flygskicklighet.

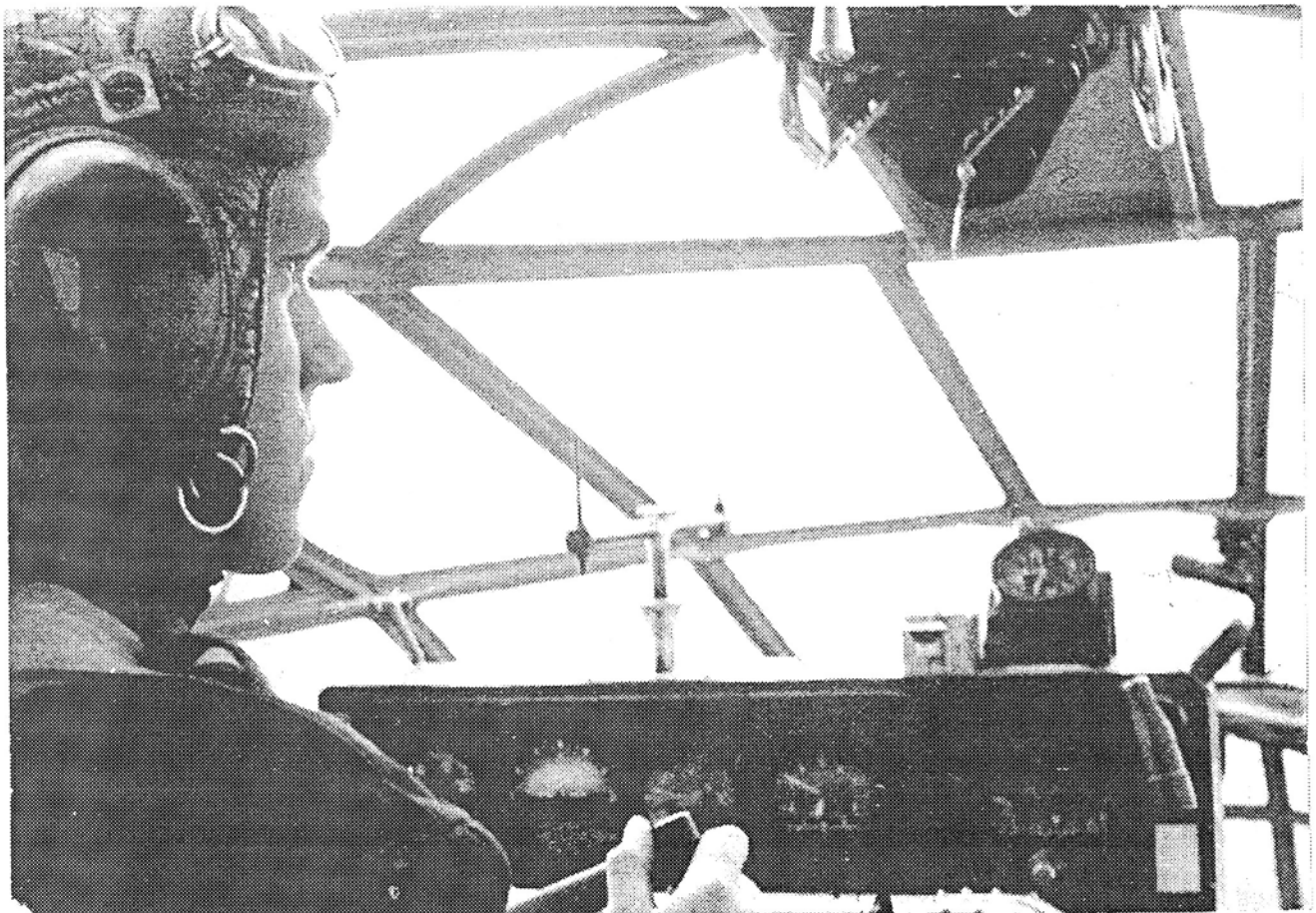
Markkörning var i början en svår konst. Vi hade ju tryckluftsbromsar, som manövrerades med en tangent på ratten. Vid neutralt sidoroder bromsades båda hjulen lika mycket. Asymetrisk bromsning styrdes med sidoroderpedalerna så att fullt sidoroderutslag gav bromsning endast åt det håll som sidorodret sparkades. Det var många som i sidvind hade problem med körning på de smala förbindelsebanorna. Capronins spårvidd var stor. En elev kom helt i otakt med bromsar och sidoroderutslag och fick en alltför hög fart in mot 2:a divisionens hangar. Då det blev kritiskt skrek läraren, Brink, med högsta röstvolymen påkopplad: "Kör du in i hangaren din dj-1 så får du stryyyk!"

Det visade sig att pitotrörselementen ofta brändes sönder och var svåra att ersätta p g a reservdelssituationen. En flottiljorder utfärdades, som förbjöd användandet av pitotvärme utom vid isbildningsrisk. Man kanske hade kunnat begränsa förbudet till markkörning där fartvinden inte kunde svara för kylningen. Resultatet blev ett flertal gånger att fartmätaren slutade att fungera då vi missbedömde isbildningsrisken (isbildningsrisken är ju stor även vid några plusgrader i undertryck, något som vi inte kände till). Det förekom även andra fel på hastghetsmätaren så vi blev ganska duktiga att landa på känsel och det var faktiskt inte så svårt som det låter. Man kände ju rodertrycket och hörde fartvinden, det var rent av uppiggande att få lita helt på sina sinnen och känna tillfredsställelsen av att klara sej på samma sätt som pionjärerna hade gjort. Den tredje gången jag råkade ut för detta fel landade jag som alla andra på ban 28 (över kanslihuset). På något sätt fick C F11 reda på detta.

Jag blev uppkallad och fick en ordentlig utskällning för dåligt omdöme genom att ha riskerat både kanslihuset och dess personal. Jag framförde min åsikt att det inte alls var svårt att klara sej utan fartmätare, men då blev han blodröd i ansiktet och skrek "Uuut!" (En oppkäftig furir!)

Lågflygning (lågsniff) var populärt som omväxling till trista spaningsflygningar - detta var före radarns tid. Om man bara höll sej borta från rävfararna (risk för att honan blev rädd och bet ihjäl ungarna med resulterande skadeståndskrav) och från att skrämma hästar i sken så var det oftast ofarligt. Sikten genom nosen var ju enastående och man försökte med: "Lite lägre går det nog!" Oftast gick det bra, man hade ju hjälp av spanaren i nosen. Han var ovärderlig när det gällde att hålla reda på kraftledningarna och annat skräp. Över vatten kunde man med hjälp av slipströmmen från motorerna bedöma sin höjd.

Både Capronin och vi som flög den hade våra brister men kärran var fin att flyga, hade bra fart jämfört med den tidens svenska flygplan och vi älskade den nästan utan undantag. Vi kände oss som riktiga saltningar redan då - men det är ingenting mot vad vi känner oss nu, mer än 50 år senare.



I taket: Trimvevar och magnetbrytare.. På panelen: Ksp-sikte, telearafinyckel och klocka

Jag tillhörde en spaningsgrupp, som var förlagd på F 7 Såtenäs, med uppgift att spana på marina rörelser på västkusten och på bevakning av den norska gränsen. Det var en söndag i augusti 1943. Vi hade reservtjänstgöring. Det var en underbart vacker dag och vi sökte och fick faktiskt tillstånd att gå ned till Vänern och bada. Det brukade sällan vara utryckning. Vakten underrättades om vår befintlighet.

Efter någon timme kom en ordonnans i full fart och meddelade att vi skulle ut på uppdrag. Ordergivningen var knapphändig. Försvarsstaben hade fått informationer om tyska truppförflyttningar i trakten av Rjukan i Norge och önskade bilder. Vi bestämde att utföra uppdraget på högsta höjd beroende på den extremt goda sikten, vilket väl kan ifrågasättas. Av säkerhetsskäl fick planen inte stå i hangarerna med laddade syrgasflaskor ombord och den syrgas som vi skulle ha fanns i Lidköping. Eftersom det var söndag så var syrgaslagret stängt. Vi beslöt trots detta att flyga på högsta höjd 7.000 m. Max höjd utan syrgas var 5.000 m.

Vi hittade vårt mål och spanaren tog från nosen en serie bilder. När vi svängde och spanaren slängde över kameran till den andra sidan så tuppade han helt enkelt av på grund av syrgasbrist och låg sedan sött på golvet. Jag lämnade snabbt målet och svängde österut under brant dykning för att komma ned i tätare luft. Så småningom vaknade spanaren och det var förvånansvärt så pigg han blev när vi talade om för honom att vi hade en Me 109 långt bakom oss och på samma kurs. För säkerhets skull dök vi ned till lägsta höjd och besvärades inte vidare av den.

Vi tog det hela ganska lugnt eftersom vi hade uppfattningen att Me-piloterna i Norge var helt ofarliga. Dom lär ha varit gröngölingar under inflygning på typen. Senare blev dom farligare eftersom Norge användes som rekreationsort för att rehabilitera mentalt ansträngda piloter.

På natten lär ett flygplan ha landat och åter startat på F 7. Rykten cirkulerade att det hade varit en engelsk Mosquito, som hämtat våra bilder. Kanske vi trots allt inte var så neutrala som man försökte inbilla det svenska folket.

Några gånger hände det att båda motorerna stannade samtidigt. Två av dessa fall upplevde jag på nära håll och de skildras härnedan.

1. 17 mars 1943.

Vi hade legat på vinterövningar på F 21 Luleå och skulle flyga hem till F 11. Vi tilldelades fpl nr 19 och hade en beräknad flygtid på 3 tim.

Som vanligt lastades fpl upp till minst fullvikt vid denna typ av flygning. Det gällde ju att få hem så mycket som möjligt av fältutrustningen. Besättning: ff undertecknad, spanare Wibom, signalist Eriksson samt flygplanmästare Helmer Larsson.

Start och stigning gick u a till 600 m höjd. Vädret var strålande och vi njöt av den underbara utsikten. Det var ödsligt och jag tittade ut genom vänster fönster och såg bara skog, massor av snö och sjöar. Helmer hade kommit fram och stod lutad över reglageplinten, även han fullt upptagen med att beundra utsikten. Plötsligt blev det dödstyst - båda motorerna hade stannat. Rent rutinmässigt valde jag ut en långsmal sjö där jag räknade med att kunna göra en buklandning vid strandkanten i det djupa snötäcket. Jag startade felsökningen systematiskt från vänster, via instrumentpanelen, reglageplinten och kastade slutligen upp blicken i taket just som Helmer skriker att båda motorerna är kupérade. Huvudmagnetströmbrytaren stod i läge OFF (de individuella magnetbrytarna stod i läge båda). Vi hade kommit ned till c:a 200 m och börjat ta ut klaff då Helmer tyckte att vi skulle göra ett startförsök. Han påstod för några år sedan då vi träffades på hans arbetsplats "Teknis" att jag skulle ha sagt: "Nej, nu landar vi, man skall inte ändra sej på ett så här sent stadium. Det kan sluta i en katastrof". Enligt Helmer skulle min röst ha varit absolut lugn och allvarlig, vilket jag betvivlar. Vi gjorde i alla fall ett startförsök genom att dra av gasen, slå till huvudmagnetströmbrytaren och se motorerna startade hur snällt som helst. Dom var ju fortfarande varma och fartvinden var tillräcklig för att dra runt propellrarna med ett bra varvtal.

Som lägst uppskattade vi höjden till 70-90 m. Vi fortsatte flygningen till F 11 utan några särskilda kommentarer. Jag kunde inte märka någon särskild reaktion eller nervositet från någon ombord. Jag tror inte ens att vi tyckte det var värt att rapportera.

Efteråt kunde vi konstatera att orsaken till motorstoppen var att Helmer vid huvudvridning hade "råkat" komma emot magnetströmbrytaren med sin huvudbonad. Jag minns huvudbonaden som skärmössa men själv påstår han att det var en båtmössa modell vinter (så mycket för vittnesmål).

Att Helmer var den förste som upptäckte "felet" berodde väl på hans personliga "huvudproblem". Vi andra koncentrade oss på det som var Capronins huvudproblem, nämligen bränslesystemet.

2. 13 dec 1943.

Eleverna från FRS 6 (1943) hade inflygningsövningar på Capronin. Det var dags för Öströms första ensamflygning. Bana 28 var i bruk. Allt verkade normalt tills fpl befann sig NO om fältet på c:a 700 m höjd - då stannade båda motorerna plötsligt. Öström gjorde en högersväng in mot fältet och bana 28, men han kom inte riktigt runt. Han hade dessutom mycket för hög fart och sköt över banan på c:a 240 gr kurs. Han tryckte ned planet mycket bryskt bara 200 m från den skogsdunge som skiljde div 1 från div 2 (där låg bensinförrådet helt öppet).

Div ch kapten Duvander och jag iakttog det hela från 2 divisionens stationsplatta och väntade på den oundvikliga katastrofen, men vid den hårda markkontakten brakade båda motorerna igång på fullgas. Fpl studsade upp och reste sig bokstavligen som ett kors mot himlen. Öström fick emellertid ner nossen och planet försvann ur vår åsyn bakom skogsdungen för att till vår förvåning och glädje åter dyka upp i SV. Efter en lugnande sväng kom Öström åter in i trafikvarvet och gjorde en fullt normal landning. Varken Duvander eller jag kommenterade händelsen. Duvander gick, blek i ansiktet, in på sin expedition och jag förmodligen lika blek anslöt mig till kadett Forsberg ute på devieringsplatsen och allt var åter frid och fröjd.

En undersökning visade att orsaken till motorstoppet var glapp i huvudmagnetströmbrytaren (det fanns en magnetbrytare för varje motor och en huvudmagnetbrytare som kuperade båda motorerna samtidigt !!!). Motorerna hade helt enkelt blivit utan tändning p g a glappet. Vid markkontakten blev det åter kontakt och eftersom gasreglagen stod i framfört läge blev det som tur var full effekt på båda motorerna. Tala om änglavakt!

Kommentar: Tändsystemet modifierades
senare genom borttagande
av huvudmagnetströmbrytaren.

Nils Holm 2 div F 11

DAGBOKSANTECKNINGAR av Nils Holm.

Under min flygvapentid förde jag dagbok. Här är några anteckningar från min F 11-tid som omfattade tiden 1 nov 1942 - 1 maj 1944. Jag började som värnpliktig och avgick med furirs grad för att fortsätta på Ljungbyhed som flyglärare.

Fick ett intryck av god stämning på 2.a div. Befälet var bra, vilket i allra högsta grad gällde div ch kapt Rehnberg och flygläraren ljt Knabe. Förläggningen var bra även om det var trångt med 5 pers på ett rum. Inte alls så omänskligt militäriskt som på F 5. Här betraktades vi nästan som människor.

1942

- Nov 4 Första flygningen med B 3. Flygning från h sida
5 Flyger från v sida
11&12 Start- och landningsövningar
13 Ek i B 3 efter 3 tim 50 min. 29 landningar.
14 I och med Ek-flygningen ligger vi nu i beredskap var tredje vecka. I praktiken betyder det permissionsförbud.
16 Enmotorflygning B 3. Inte så svårt som väntat. Knabe är en lugn och behaglig instruktör.
19 Första spaningsuppdraget.
20 Knabe muckar
23 Studiebesök och båtkännedom i Oxelösunds hamn
24 Får Brink som flyglärare. Han skäller nästan hela tiden på en egendomlig skånska. Är det komplex att så många underoff och underbefäl skäller och på så sätt gör eleverna mindre receptiva. Inläringen blir absolut sämre.
25 Flygning F 11 - F 1 - F 3 - F 11. Fel på bränslesystemet. Reparation på F 3. Tid 1 tim.
27 Navigeringsövningar i Tp 5 (Ju 52). Rätt tråkigt. ~~N~~ådde illa. Såg flygplankryssaren Gotland och en massa U-båtar.
- Dec 6 Maten i allmänhet bra, men i dag blev vi matförgiftade Tredje gången på på lika många veckor. Stuvade morötter!
7-8 Det snöar kraftigt. Vi tilldelas antika skidor. Markutbildning på kulspruta. Svårt att skjuta skurar.
15 Vpl ff Schoultz och sp Ståhl råkar ut för dåligt väder under flygning till södra Sverige. Landar trots förbud i Kalmar och plöjer upp fältet. Startförbud.
18 Stor flotttiljparad i stan med "Krigsmans Erinran". De värnpliktiga får inte längre bära vit krage utan förses med en vit tygremsa som knytes runt ~~h~~alsen!!! Förfärligt fult och besvärligt. Till andra egendomligheter i klädseln bär även manskapet koppel. På andra flotttiljer är det förbehållet off och uoff. På andra orter hälsar vpl på F 11 vpl och ubef.
21 Utbildas på gummibåt av tysk konstruktion.
22 Halva styrkan åker hem på julleddigt
24 Flotta julklappar av kronan - tandborste och hårvatten. Under julen pryddes matsalen med bordsdukar. Bra mat.
29 Andra halvan åker på permission (till 6/1)

1943

- jan 11 Första flygningen sedan 15/12.
12 Aspirant Gustavsson i B 3 kör på Vpl ff Svesse i
Tp 5. Endast mindre skador
15 Upp 0330 för tåg till Stockholm och buss till Hårs-
fjärden på studiebesök. Ombord på Gotland, Gävle,
Patricia och ubåten Tumlaren. Intressant och lärorikt,
men vill inte byta vapenslag.
20 Lär oss deviera B 3- kompasser.
21 Blir korpral!!!
22 Fallskärmspackarkurs
28 Destination Malmö med spaning mot kustflottan i Karls-
krona. Alla andra vände i trakten av Kalmar men jag,
med Mide och Hellstrand som spanare fortsatte och
tvingades lågsniffa i Karskrona hamn (och över Mides
hem). I Skåne minskade molnhöjden snabbt till 10 m.
Hellstrand tycktes inte gilla lågflygning till skillnad
från Mide. Malmö rapporterar sikt 200 m och molnhöjd 0.
Flyger till F 3 för att tanka.
- Feb 1 Lasse Larsson Kvaddar B 3 (nr 10) utanför fältet i
Malmö. Bränslekranarna ej standard. Det ena landnings-
stället viker sej och nosen trycks in. Fänrik Sjögren
vrickar därvid foten.
- Får motorfel på B 3 (nr 12) och enmotorlandar på
Norrköping - Kungsängen för reparation.
23 Överste Schyberg inspekterar vår flygning till Visby.
24 När översten skulle flygas hem hjälptes Ljt Ahlin och
Elghorn att navigera så att dom förlorade orienteringen.
27 Navflygning i Tp 5. Nocke Nordquist sumpar hängande
antennen i Karlsborg.
- Mar 8 Första genomgången på S 16
9 Till Kallax via Östersund (tankning). 30 min efter start
från Östersund får vi order att återvända. Orsaken
var att Egéus fått motorstopp på båda motorerna p g a
att det varit vatten i bensinen. Båda motordrivna
bränslepumparna skar. Motorerna kom igång med hand-
pumpning (på 30 m höjd).
Vid landning på Kallax får vi se en B 3 utanför banan
med nosen i marken. Reiman hade fått anvisning att
landa i medvind. Även vi blev anvisad fel bana, men
var ju varnade.
- 11 Jag TLM, i väntan på inflygning på B 4. Flygningen in-
ställd p g a att Schoultz i kraftig sidvind kom in
i en snövall och hamnade i ryggläge. Propellerbitarna
flög omkring och då jag kom fram hängde han upp-och-ner
med bensinen droppande ner på cylindrarna. Otäckt!
17 Dimma Kallax. Landar Boden. Missar landning och får
gå om (kort fält) Egéus kommer ner på 4:e försöket.
22 Flygning F 21 - F 11 (4 tim)
29 Min första flygning med S 16
- Apr 9 Samtliga S 16 med dubbelkommando trasiga.
Brandel på F 3 störtar. Nu har en sjundedel av kursen
störtat
- 12 Ek S 16 (4 tim 15 min 13 landningar)
- Maj Kapt Rehnberg avgår som divch och ersättes av
kapt L Bunke

- Maj 7 Då jag efter starten minskade gasen fick jag gasrelaget i "näven". V motor fixerad på 2000 varv. Missar första landningsförsöket p g a hög fart. Stoppar ej motorn p g a hög vikt och endast 3 tim flygtid efter Ek. Landar med tummelisametoden d v s kontakt-kupé på motorn som ju inte gick att dra av.
- 14 Fanj Stark kvaddar en Focker vid landning i hård byig vind.
- 20 Jag blir linktrainerinstruktör.

Under den gångna månaden har alla förarna fått skriva på en förbindelse att inte lågsniffa. På vår division var den allmänna meningen att lågsniff bör tränas så mycket som möjligt eftersom det p g a flygplanets dåliga fart är det enda sätt på vilket vi skulle kunna klara oss undan ett förföljande fiendeplan.

- Jun 6 Flottiljparad för fanan i Nyköping (Stora Torget). Musiken spelade dåligt och Bunke kom i otakt med de övriga divisionerna. Vid inmarschen på torget utmärkte han sej genom att byta fot med en fantastisk påföljd för alla eftervarande. Flaggan hissades dessutom felaktigt.
- 16 Kungens födelsedag. Parad igen. Åter utmärkte sej Bunke genom att komma i otakt.

Kommentarer: Det märks en avsevärd skillnad på divisionsandan sedan Bunke kom. Jämfört med Rehnberg är han gnatig, mån om sin värdighet och dessutom rädd för att låta oss flyga om det skulle råka blåsa en aning i Kina. Det goda kamratskapet på Rehnbergs tid har försämrats. Det verkar som om alla går omkring och är lite rädda.

Beträffande flygning är det dåligt med tidstilldelningen eftersom Capronin mest står på marken med olika fel. Det blir mest Tp 10 och Sk 11.

Frånvaron av uppvärmning i fpl har medfört att jag fått smärtor i axlar och knän. Går på behandling (reumatism?)

- Jul 1 Min första långflygning med S 16: 2 tim 30 min. Det är den hittills längsta flygningen med S 16 sedan ombyggnaden. Har Westberg som spanare men han hittar inga fält i Västergötland på egen hand. Jag får rycka in. Han får spaka (spanare) på hemvägen men det går väldigt dåligt. Han verkar spänd och ur balans och gräver ner kärran i svängarna. Blir irriterad då jag ingriper.
- 2 Schoultz, Westberg, Jansson och Gullberg kommer inte inte hem på beräknad tid. Jag som är TL på märket slår larm. Med ljt Ribbing som spanare (+ ERI och ERG) spanar vi efter planet i Östersjön och hittar nedslagsplatsen 7 min flygtid S om Landsort. När vi tittat på oljefläcken kommer en S 17 från F 2 rakt emot oss på samma (låga) höjd. Jag svänger i överensstämmelse med OSF höger, men han svänger vänster!! Jag trycker för att komma under men det gör han också. Med ett ryck i spaken lyckas jag undvika en kollision men det var så nära att jag kom in i hans propellerström. Det var nära att vi fått 3 havererade plan på samma ställe. Det

enda vi såg var oljefläcken och några spillror, som vi fotograferade

- Jul 7 Spänt politiskt läge. Flygande personalen deltar i kamoflering av lv-ställningarna.
- 8 Kadetten Torell får punktering i starten och havererar en S 16
- 12 Hastighetsmätaren slutar fungera. Landar utan problem.
- 14 Fortfarande spänt läge. Kvällsnöjet består av att bygga flygplanvärn.
- 21 F 11 etablerar en spaningsgrupp på F 7 Såtenäs. Endast två plan till att börja med. Förare: Furir Lind och korpral Holm. Spanare: Trybom och Ståhl. Signalister: Palmquist och Elghorn. Anflygningen till Såtenäs gick i rote och var i roligaste laget. Vi dök in framför märket på fullgas. Tappade en hängande och två fasta antenner.
- 23 LIND får motorstopp på båda motorerna. Självt får jag vända från ett specialuppdrag på grund av överhettning.
- 26 Förläggningstruppen kommer
- 27 Spaningsflygning mot Norge.
- 28 Resten av flygstyrkan kommer. Ljt Jakobsson chef för gruppen.
- 29 Markstyrkan kommer
- 31 Spaning mot Norge

Kommentarer: De allierade har nu efter segern i Nordafrika börjat anfallet på Italien där Mussolini har "avgått". Sverige har sagt upp transiteringsavtalet med Tyskland. Flygvapnet har krigsmobiliserats, vilket märks på vår beredskapstjänst. Vi ligger på pappersmadrasser utan lakan. Många gånger tycker man att det är trist att ligga i beredskap i hangaren utan att kunna komma ur kläderna. Ingen belysning, ingen radio. Ingen permission.

- Aug 1 Spaning mot Norge. Flyger över en amerikansk flygande fästning. Mina motorer går dåligt. Måste handpumpa oss fram.
- 6 Dc 3 (kurir) landar på natten och startar igen.
- 10 Eskaderövning börjar
- 12 Upp o230 för spaning mot kusten
- 19 Vi blir överklass och får riktiga papperslakan
- 20 Berkenstam, Brink, Malmström och Fagerlund störtar med S 16 nr 52 i en sjö utanför Uddevalla. Orsak bränslebrist därför att fpl tog bränsle från endast en tank, vilket hade avlämnats! Berkenstam tappar av och finner vid uppvaknandet att han sitter upp- och ner i vattnet. När han kommer upp håller Brink på att sjunka men räddas av Fagerlunds dykning ner efter gummibåten. Brink och Malmström till sjukhus där de får stanna.
- 25 Har uppvisning i avancerad flygning med Sk 11 (negercykeln) för ÖB, CFV och C F 11. Clas Smith har kommit hit med P 21 (J 21) för markprov inför utprovningen.
- 27 Tyskarna beskjuter svenska fiskebåtar.

N A V I G A T I O N

Det hände ganska ofta att vi över Östersjön totalt förlorade orienteringen. På F5 Ljungbyhed kände dom alltid till när jag var ute och flög. Var vädret det minsta tveksamt kom hela aspirantskolan ut med 90 plan i två separata formationer. Den första visade var vädret var bäst för landning och den andra formerade sig till en lång pil och visade vägen. Det fungerade alltid. Ett stort tack för hjälpen!

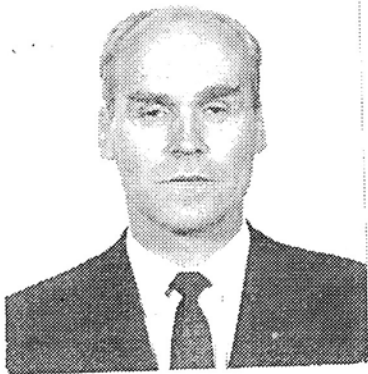
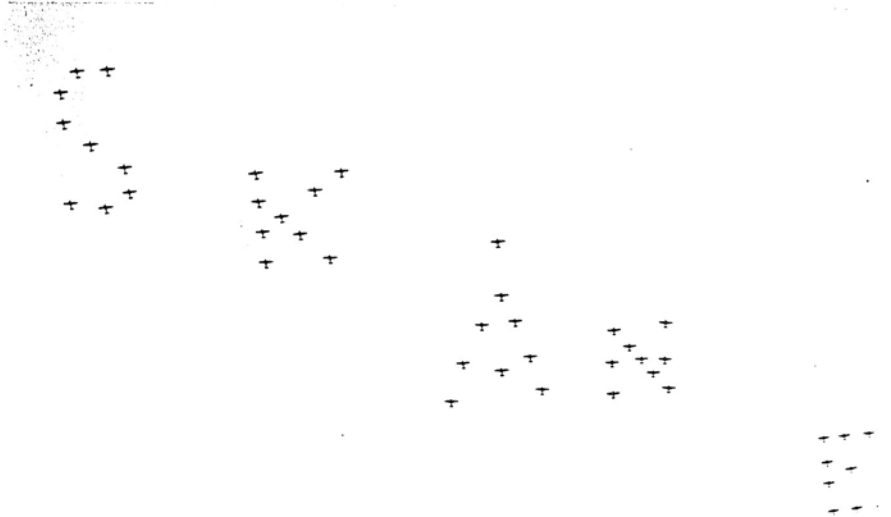


Foto Stockholms Krim



Anvisning av landningsområde!

Landningsfältets riktning = Follow me/us

Foton via Anders Jost Ehrenstråle d y

- Aug 28 Start vid 6-tiden för spaning mot Karlskrona hamn. Dåligt väder. Går över hamnen i moln och gör en kraftig dykning under sväng för att komma i fotoläge (fs Ståhl) Kommer ur moln precis framför nosen på en annan S 16. Nära ögat (och några m från döden)!
- 31 Den bekräftade omplaceringen till hemmabasen inställes, dock inte för alla. Tyska pressen gör hotfulla utfall mot Sverige. Smärre upplopp i Danmark och Norge.
- Sep 15 Konstateras att fpl bebos av råttor, efter att dygnet runt ha fått stå i fpl-värn. Planen får nu hangarplats. Själva kastades vi ut ur kasernerna och bor nu i en lek-tionssal i Stallmästargården.
- 29 Gruppchefsbyte. Ljt Jakobsson går. Ljt Rosén kommer.
- Okt 27 Efter 95 dagar utan permission återkommer jag till Skavsta. Underbart med en riktig säng.
- " 5 ↙ Spanar på tyska trupptransportfartyg på väg mot Norge
- Nov 5 Asp Forsberg får motorstopp på S 16 och även den andra motorn stannar. Landar på ett 300 m långt fält med stället ute(!), trots att micropumpen inte fungerade. Stannar 5 m från ett dike. Tur och skicklighet!
- 18 För att stävja busflygning monteras barograf i vissa fpl. Duvanders initiativ men tyvärr ineffektivt. Barogr. synlig.
- Dec 7 Genomgång i matsalen av S 16 brister. Fel på allt!
- 13 Vpl ff Öström på ensamflygning i S16 får stopp på båda motorerna. Försöker landa bana 28 efter h-sväng in mot fältet på 150 m höjd. Skjuter över banan i hög fart med riktning mot skogen. Kraftig markkontakt varvid båda motorerna brakar igång på fullgas. Som ett kors mot himlen stiger han för att omedelbart försvinna bakom skogen under trädtoppshöjd. Dom klarar sig. Glappkontakt i huvudmagneten blev kontakt vid den hårda markkontakten. Otäck syn var det.
- 1944
- Jan 1 Dåligt väder med snö. Fick kraftig isbildning så att hastighetsmätaren fastnade på 220 km/tim. Landningen gick bra med ledning av känsel och hörsel.
- 11 Sgt Lindberg nödlandar i trakten av Västervik, en bit ut i havet. Buklandning på isen, som går sönder, men fpl vilar i 40 min på vingarna innan det sjunker. Det var bara 10 m djupt så stjärten stack upp en bit. Innan planet sjönk plockade besättningen ut bl a radioutrustningen.
- 12 Flygspaning i 2 t 05 min. Temp -35 till -40°. Fryser trots vinterkläderna så att mekanikern måste massera mina fingrar som börjat bli vita. Det gjorde så ont att jag skrek av smärta.
- 12 Kadett Malmström och fänrik Forslund får motorstopp. "MAL" vet tydligen inte hur man skall göra för att få ut bästa effekt ur den aktiva motorn och tydligen inte heller hur man skall trimma för minsta luftmotstånd. Klarar inte att flyga utan höjdförlust. Nödlandar i trakten av Drottningholm. "MAL" har flera ggr visat en nervös läggning.

1944

- Jan 13 Jag var reserv ff åt Hennings och Malmström. Verkligen kontraster. Hennings rå, saklig och nonchalant. Malmström försiktig, okunnig och rädd (det beror inte enbart på gårdagens händelser). Vi hade lite lågt bränsletryck på v motor. Genast fick han för sig att motorn gick dåligt, fast ingen av oss andra hörde det minsta fel. Han var alldeles genomsvett trots kylan. Han borde sluta innan det blir katastrof.
- 13 Rosenberg kör sönder en S 9 genom att kollidera med S 16.
- 18-19 Aker återigen till Sätenäs - med tåg. Fick sällskap med ett gäng norska flyktingar som berättade hur svårt det var i Norge. Brännvinet kostade 100:- lit, cigaretter ända upp till 2:- st. (jmf min lön 90:-/mån) Kött förekom en gång varannan månad. Samtliga studenter fanns antingen i Tyskland, Sverige eller undångömda i Norge. I Sverige fanns spioner som tog reda på pojkarnas namn för att sedan smita över till Norge och rapportera till tyskarna.
- 20 Barmark och blött fält hindrar all flygverksamhet. Tjänsten består mest av idrott, någon lektion om något som man redan kan, flygplanbesiktning och "halmpressning" d v s sängläge.
- 26 Äntligen flygning. Samverkan med infanteriet i skymningen. Lågspaning med synnerligen besvärande spegelreflexer i glasnos. Mörkerlandning utan flodljus och lyktrad. Riktigt spännande.
- 29 Provflyger nr 61 med Alund och Erlandsson. Rent straffbar nedgång från 5.300 m. Överskred maxhastigheten betydligt och försökte göra vingover. Efter landning konstaterar vi att en motorplåt sitter löst.
- Feb 1 Provflyger ett plan som inte flugits sedan det i F 3:s regi havererade 28/7 1941 (nr 3304; det plan som Öström hade vid nedskjutningen 15/5 1944). Det märktes på motorerna att det var ett "nytt" plan. Problem med höga temperaturer och vid landningen visar det sig att bromsarna inte fungerar, vilket inte gjorde något eftersom fältet var så löst att det blev två fina plogfårar efter hjulen.
- 9 Ny provflygning med 3304. Återigen lossnar en motorplåt.
- 11 Idag gick 3304 till CVV med ljt Simmons (F 7) som förare. Ljt Rosén följde med som spanare. Nu när kärran var provad vågade dom skitarna och jag som var yngst i tjänsten kunde naturligtvis inte komma ifråga.

Rosén, som ju inte är förarutbildad, har för oss varit en stor besvikelse. Han är överdrivet försiktig och det blir dåligt med flygning. Kanske han känner sig osäker!

28

Hem till Skavsta.

29

Får den femte instruktionen i handhavandet av bränslesystemet - på tre månader !!!!

Under feb "råkar kadett Forsberg träffa ett träd med en Sk 12 men kan oturligt nog inte skaka bort dom grenar som fastnade i planet. Det blev buren!

1944

- Mar 1 2130 börjas ett väldigt skjutande nere vid hangarerna. Enl rykte tyckte sej någon ha sett mystiska personer smyga omkring. Ingenting hittades. Spionskräck och nervspänning??
- 3 Får förfrågan om jag kan tänka mej en flyginstruktörs-kurs till hösten. Skulle tills dess kunna få tjänst-göra som instruktör på S 16 för ett 15-tal nya aspi-ranter.
Den sedan den 1:a uppskjutna flygningen blir äntligen av. Isbildningsrisk förekommer i moln och vi förbjuds att flyga imoln!!!! Jag gjorde molngenomgång.
Flygtid F11- F21= 3 tim.
- 5 Får ägg till frukost!!!
- 6 Föreställer tillsammans med Brink en bombflottilj och anfaller i grupp två flygfält. Förvånas återigen över Brinks flygning.
- 8 Under landning går bromswiren av. Lyckas med fullgas klara en gärdesgård men fastnar i en snövall. Loss av egen kraft. En förare kommer ner först vid femte försöket. Vpl ff Rosenberg avpolleteras efter busflyg-ning i trafikvarvet. Skall stoppas även civilt. Se även 13/1 1944!
Kadetten Malmström får avsked som flygare p g a flyg-skräck. Väntat!
- 10 Har ännu inte fått svar på min ansökan om att i dag få resa på tjänstledighet till min systers bröllop i övermorgon. Cornelius anser att jag inte kan få åka förrän lördag(11) jag skulle ju vara framme ett par tim före bröllopet. Återkommer när Schyberg är inne och anhåller ånyo om tjänstledigt. Nu går det väldigt bra.
- 7 F 21-F 11. På 600.m höjd lutar sej flygplanmästare Larsson framåt för att titta på v motor. Plötsligt stannar båda motorerna. Vi är tungt lastade och sjunker snabbt nedåt och jag siktar in mej på att landa på en isbelagd sjö medan vi systematiskt går igenom bränslesystem, instrument och reglage. Finner huvud-magneten fränslagen. Båda motorerna går igång på 100 m. Det var Larsson som kupérat motorn med sin mössa då han lutade sej fram och vred på huvudet. Övrig besätt-ning ljt Wibom och furir Eriksson (Eri).Flygtid 3 tim.
- 23 En spaningsgrupp ombaseras. Detta omtalas samma dag på de ryska nyheterna.
- Apr 5 Samövning med F 8, som skulle skjuta ner oss under spaning mot Stockholm. På 7000 m får jag lågt oljetryck och återvänder hem utan någon strid. Efter landning konstateras kraftig rök från h motor och oljan rinner i strömmar från flera lagringar.
- Påskafton: Segelflyger med Schyberg, Duvander och Brink.

1944

- Apr 21 Till Såtenäs igen. Ljt Rosén erbjuder mej utan vidare att få bo i kadettförläggningen. Förra gången gick det minsann inte att ordna trots att ljt Jakobsson tidigare lovat det (låg i en skollocal tillsammans med en massa bassar). Jag har kantänka blivit finare nu när jag uttagits till flyglärare på aspirantskolan.
- 25 Spaning mot trupper i trakten av Falköping. Vingduken lossnar på ena sidan under dykning.
- 29 En hel massa amerikanska "Flygande Fästningar" och Liberators kom hit för "internering".
- Maj 1 Tar avsked från F 7 och F 11. Tar tidiga bussen till järnvägsstationen men fastnar i vakten. Från högsta ort hade utgått påbud att ingen p g a det ånyo kritiska läget fick lämna förbandet. Flygvapenordern hjälpte inte trots att det uttryckligen stod att jag samma dag skulle börja min tjänst på F 5. Med dagofficerens hjälp lyckades jag dock att komma loss från F 7. Det skedde utan saknad

I och med detta var det slut på F 11-tjänsten.

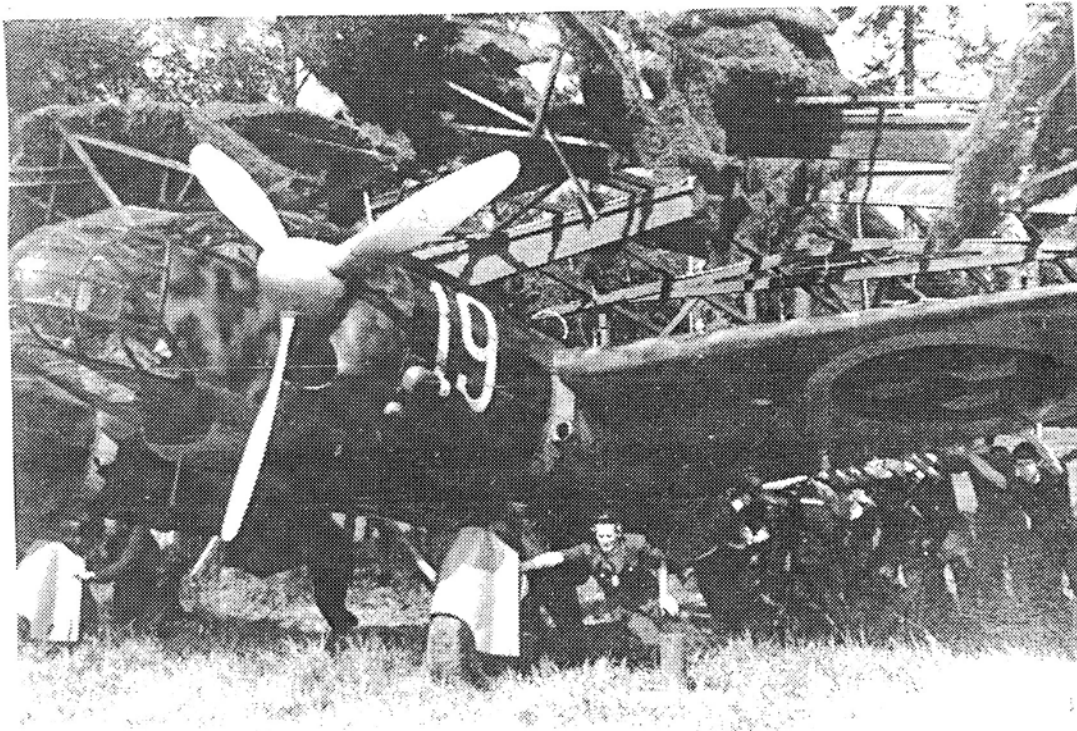


Foto via Flygvapenmuseet

Ett spaningsuppdrag

Det är i December 1944 och jag befinner mig på F7, Såtenäs, där 2. spaningsgrupp, F11, vilken jag tillhör, är baserad. Det är morgon och min tur att flyga, och det första man gör är att kasta en yrvaken blick på vädret. Jo, det ser ut att var fint, sett med en spaningsflygares ögon, vilket inte betyder att solen strålar från en klarblå himmel. Nej vi har lärt oss att i molnen se vår bästa bundsförvant. Där kan vi gömma oss för luftvärn och närgångna jaktplan, och i dag är det idealväder. Tunga mäktiga moln på två- trehundra meters höjd.

Ännu är det ett par timmar kvar till start, men innan dess skall många förberedelser göras. Först skall jag ned till chefen för att tillsammans med spanaren få order för dagens flygning. Han bjuder oss på en liten extra sensation. Vi skall försöka ta några fotografier av nyanlagda tyska flygfält på Jylland. Det blir nog gemytligt. Nästa steg i förarbetet blir att gå upp till meteorologen för att ta del av väderleksutsikterna. Han förutspår låga moln av ganska stor mäktighet, men så småningom uppklarnande västerifrån, och sikten till en början ganska dålig. Det låter bra i våra öron, varför vi traska uppför spiraltrappan till trafikledarens torn, för att delge honom dagens system för positionsangivning, som ändras från dag till dag. Under tiden har signalisten varit på radiostationen, för att diskutera radiotrafiken, vilken även den varierar så ofta som möjligt.

Nu återstår endast att taga på sig flygkläderna och gå ut och krypa i "kärran", som mekanikern har varmkörd och klar. Så sitter då besättningen på sina platser, skytten drar igång startmotorn, jag för fram gasreglagen ett stycke, ger kontakttecken, slår till strömbrytarna, och startluften släppes på. Propellrarna börjar röra sig och i nästa ögonblick brakar motorerna igång, först den ena och sedan den andra. Efter en hastig överblick av instrumenten att allt är all right, ger jag tecken åt mekanikern utanför, Han tar bort bromsklossarna från hjulen och jag kör ut och startar. Motorerna vrålar på fullgas, "kärran" lättar snabbt och vi drar in landningsstället och, sedan vi kommit upp ett stycke, även vingklaffarna. Vi går omedelbart upp i molnen och går in på kurs mot Grebbestad där vi skall utpassera. Jag säger till signalisten att ta in Grebbestads radiofyr.

Vi flyger alltså mot Grebbestad, vilket vi passerar efter 20 min flygning. Vi är nu ute över havet och ändrar kursen några grader åt norr samt byter ut Grebbestad mot Oslo radio, då vi ju skall ett stycke upp mot norska kusten. Efter en halvtimme beräknar vi att vi befinner oss alldeles utanför kusten, varför vi gå ned under molnen. Men vinden har lurat oss och vi befinner oss ett gott stycke upp i oslofjorden, och vad värre är, vi kommer ned dykande rakt över tre tyska jagare på utgående. innan vi ännu riktigt hunnit fatta vad det är frågan om smäller det. Jagarnas luftvärn öppnar en våldsamt eld. Rent instinktivt ger jag motoren så mycket gas de tål, slänger in "kärran" i en vertikalsväng och hissar den rakt upp i molnen och undkommer. Efter en stund anser vi oss mogna för en ny titt men råkar åter ut för en obehaglig överraskning. Vi hamnar rakt över lv-kryssaren Emden. Samma intensiva eld och samma våldsamma undanmanöver, men i stället för att gå upp, dyker ja ned mellan ett par bergiga öar, där de ej kan nå oss. Vi fortsätter i höjd med vågtopparna ut mot havet och stryker över tre mindre fartyg, som ej ägna oss någon uppmärksamhet. Snart är vi ute över Skagerack och faller in i den gamla rutinen. Vi har ett par timmars flygning på sydlig kurs, vi se inget annat än moln och hav. Motorerna sjunger sin entoniga sövande sång och ingenting annat händer än att signalisten var femtonde minut meddelar positionen till basen. Efter en dryg timmes flygning få vi syn på någonting i vattnet på rakt mötande kurs. Det är fyra tyska ubåtar, som gå i kolonn. Vi svänger undan, för att iakttaga dem på behörigt avstånd. de ha tydligen ej upptäckt oss ännu, men nu händer något. Ubåtarna gör en hastig omformering, de svänger upp på linje och den sista lägger en rökridå omkring dem.

Sedan händer något ganska förbryllande, de öppnar en våldsamt luftvärnseld, men de skjuter rakt upp i luften och ser ju dessutom ingenting på grund av röken de lagt ut. Vi går ett varv runt dem och tittar. Hela tiden skjuter de intensivt. Luften ovan dem är full av svarta bollar efter briserande granater. Vi återtar den sydliga kursen och håller den ytterligare en knapp timme, varefter vi svänger till västlig kurs för att göra en avstickare mot Danmark. Efter en stunds flygning västerut upptäcker vi en hel massa fartyg i närheten av ön Anholt. Det är en konvoj som samlas och här är det bäst att hålla sig på avstånd. Där finns en hel del krigsfartyg och dessutom är de större handelsfartygen beväpnade med IV. Upp i molnen en stund, ned igen för att försöka få en uppfattning om konvojens storlek. Vi gör några hastiga framstötter från olika håll och anser oss snart vara klara med dem och brummar vidare västerut. Här börjar molnen glesna, solen tittar fram här och var. Vi svänger norrut och följer danska kusten på respektfullt avstånd. Omedelbart söder om Laesö passerar vi ett fartyg som blivit sänkt under natten, det har ej funnits där förut. Det visar sig vara ett av Danska Amerikalinjens fartyg, det är en vacker vit ångare och ligger på grunt vatten med skorstenarna och livbåterna, som endast sitter fast i ena däverten, stickande upp över vattenytan. Vi undrar vad som blivit besättningens öde, de tycks ej ha fått en enda båt i sjön. Snart befinner vi oss i höjd med Fredrikshavn, där vårt fotomål skall vara beläget. Vi svänger tillbaka in mot molnen och komna dit börjar vi klättra uppåt. På 3500 m höjd tas syrgasmaskerna på men vi fortsätter till 5000 m. Det börjar bli ganska kallt och vi längtar ned till varmare luftlager igen. Nu har vi kommit i lämpligt utgångsläge för anflygningen mot fotomålet. Jag lägger "kärran" på rätt kurs och dyker. Om några ögonblick är vi ute ur molnen och inne över Jylland men var är målet, spanaren är klar för tagning där framme i nosen, men flygfältet är omöjligt att upptäcka. Jo där nere är det något, det är två prickar som rör sig med stor hastighet över ett fält. Tyska "jakten" startar, antagligen är det Messerschmidt 109, så det är bäst att vara kvick i vändningarna. Spanaren "plåtar" och kommenderar "sväng vänster – rakt ut – sväng höger – klart". Jag vänder nosen hemåt och dyker mot molnen så mycket "kärran" tål och snart har vi lämnat solljuset och befinner oss i det skyddande molntäcket dit inte "jakten" vågar sticka in. Vi lägger kursen mot vår vanliga inpasseringspunkt, Nidingens fyr, och under flygningen dit skriver spanaren sin rapport som omedelbart efter landningen skall skickas till högsta ledningen. Vi har nu kommit ned under molnen och Nidingens dubbelfyr skymtar långt borta, men vi närmar oss snabbt och passerar den på lägsta höjd för att vinka åt fyrvaktaren som sin vana trogen står i trädgården utanför sin stuga för att hälsa oss. Han har aldrig svikit och i dag står han på samma plats som alltid förut.

Efter en halvtimmes flygning därifrån landar vi på flygfältet i Såtenäs, befriar oss från remmar och fallskärmar och kryper ur Capronin, något stelbenta efter fem timmars flygning utan chans att kunna sträcka på benen. Efter rapport till chefen att allt gått bra och sedan journaler och rapportböcker fyllts i känns det skönt att få befria sig från flygoverall och huva. Sedan traskar tre hungriga besättningsmedlemmar till matsalen där vi får ett ordentligt skrovsmål, och efter detta gå vi hem och lägger oss trots att det är mitt på dagen, men det är skönt för flygare att få sova.

Lennart Vennerström

Nils Wachtmeister: Caproniminnen.

Jag hade länge närt en önskan att själv få lära mig flyga. Somrarna 1934 och 1936 hade jag med familjen fått följa med på två uppstigningar som Ahrenberg företog med sin Junker, dels från södra Lidsjön vid Råby-Rönö och dels från Långhalsen i Tistadviken. Och sedan fanns ju en flygskola på Stigtomtafältet, som man for och tittade på, och det ökande reguljärflyget - särskilt postflyget på nätterna - som passerade över mitt föräldrahem Nääs i Bärbo s:n (6 km norr om nuvarande F 11), vilket man i högsta grad blev påmind om när man såg flygfyrarnas ljuskäglor ständigt svepa i nattmörkret.

Egentligen ville jag bli ingenjör, men i och med kriget och frågan om den obligatoriska militärtjänsten, blev det aktuellt att bestämma sig när jag var hemma på jullov från skolan på Lundsberg i Ring IV 1940/41. Jag minns att min pappa gav sitt skriftliga tillstånd - jag var ju inte ens 18 år fyllda - till en ansökan till FV ett par dagar efter den olyckliga mörkerflygningen på Ljungbyhed, där dimma orsakade flera haverier med döda och skadade äldre-kadetter (offkurs 1941 - C-E Abramson (Abo), som jag senare mötte på F 11, var en av dem). Min pappa sade sig vara beredd att också i sin tur "betala sin tribut" för vårt försvar, om så måste ske. Men det var ju i en tid då "Blitzen" mot England pågick, och jag var bara en av hans (då) fem söner. Våren 1941 framskred med studentskrivningar, mönstring i Storfors och för min del läkarundersökning i Göteborg. Så småningom kom ett besked om att jag var antagen som aspirant och jag anträdde resan ner till Ljungbyhed den 25 juni 1941, 3 dagar efter tyskarnas storanfall mot Sovjetunionen. Om ankomsten till Ljungbyhed och tiden på flygskolan finns naturligtvis mycket att berätta, men det förbigås här. Vi fick våra vingar vid vår examen den 16 april 1942 och därefter några dagars ledighet innan vi skulle inställa oss på våra resp. flottiljer.

F 11 sommaren 1942

Jag hade uttryckt önskemål om att få komma till F 11 i första hand. Det ansågs väl inte särskilt gloriöst - störtbomb eller jakt skulle jag väl egentligen ha velat välja först, men eftersom jag visste att min pappa tog för givet att jag skulle komma till F 11 - flottiljen låg ju till stor del på familjens gamla marker - så blev det så.

Måndagen den 4 maj 1942 gjorde jag mitt "intåg" på F 11. Jag minns att jag var litet generad över att komma till en flygflottilj med hästskjuts, men något annat fanns inte på landet vid den tiden. Jag anmälde mig hos flottiljadj, löjtnant Rehnberg före 10.00 och han hänvisade mig vidare till ch 2. div, kapten Ripa, nere i mittre hangaren och pekade ut vår förläggning - aspirant- och kadettbaracken. Där mötte jag mina nya kompisar, som jag visserligen kände väl från Ljungbyhed, men aspirantkullen 1941/42 utexaminerade över 100 st (det var 170 som började i juni 1941) och dessa ynglingar hade inte varit på min pluton och inte heller i de olika gäng som jag hamnat i på Ljungbyhed.

Det var Sten Brycker, Lars Blomberg, Carl-Gustaf Torell, Bo Penner, Jan Olof Borg, Hans Gustafsson, Edde Iacobi och Per Krongvist samt fliasp Bengt Bjuggren (vissa förnamn kommer jag inte ihåg - vi använde ju på den tiden bara efternamn eller flygarssignaturen, ibland något kompletterad. Själv med signaturen "Wac" kallades jag alltid "Wacke", vilket många gör än i dag). Våra äldrekursare, statkadetterna Hasse Wesslau, Åman, Gunnar Nykvist, Axelsson, Berkenstam och Bertil Ljungberg ställde upp oss på e.m. för att poängtera den respektfullhet vi borde visa, men lade i alla fall bort titlarna med oss.

Andra dagen på F 11 började tjänsten på allvar nere på 2. div. Kapten Ripa var som nämnts divisionschef och jag tror att Duvander var chef för markstyrkan. Flygstyrkan var uppdelad på en övningsavdelning, där Ripa själv var chef och där några äldre förare, spanare och signalister ingick och som bedrev FFSU (och AFT) och en skolavdelning med elever i GFSU:1 och 2 och ett antal lärare (se kopia av F 11 depåorder nr 27/1942 som ingår i denna samling av Capronipapper). Chef för skolavdelningen var löjtnant Lennart Bunke (från 1 juli kapten) och flyglärare på S16 var fänrik Dalborg och sergeant Brink. Flygplanparken bestod av några S 16, några B 3, en Sk 11 och en Sk 15. Vi som var stataspiranter skulle börja direkt på Caproni, medan övriga började med B 3, däribland våra samtida kategori B-are, furirerna Ehrenstråle, Lindh och Hamrin. Fpl räckte inte till för mera, särskilt som det fanns sex kadetter och furir Lindberg som gick GFSU:2. Därutöver ingick 5 spanare (off ur armén och marinen) som skulle göra GFSU:2. Våra Fsig på div hade FFSU eller AFT och alla Fsk var samtidigt mekar. Men det pågick också GFSU:1-utbildning samtidigt på 1. div, där de nya fsig fanns (Nordqvist, Elghorn, Björcke m fl).

Sten Dalborg var lärare på S 16 för mig, Sten Brycker och Lasse Blomberg. Vi samlades framför ett fpl ute i hangaren där Dalborg på sin västgötska inleder med orden: "Det skall jag säga er med en gång - det här är Flygvapnets djävligaste kärra". Det hade vi väl kanske anat, men den därpå följande introduktionen och genomgång av alla bränslekranar gjorde inte att man blev lugnare. Nå, så småningom insåg vi väl alla att det gick att ställa dem på rätt sätt om man var noggrann. På grund av en larmövning kommande natt, då alla fick hjälpas åt att belamra hela fältet med de spanska ryttare som stod klara vid fältgränsen och senare på f.m. bära tillbaka dem, dröjde det ytterligare en dag innan jag fick mitt luftdop på resff-platsen med Dalborg som förare, och nästa dag, den 8 maj, fick jag mitt första pass på förarplatsen. Vi tyckte nog att flygtjänsten var litet dåligt organiserad, när vi tänkte på Ljungbyhedstiden, men det berodde naturligtvis mycket på svårigheterna att hålla S 16 i luften och på mängden flygande personal, som alla skulle ha sin andel. Så flygtjänsten på f.m. blev ju mest väntan. På eftermiddagarna var det sedan teorilektioner några timmar, avslutat med exercis på 3. div:s platta och sedan idrott, mest terränglöpning. Eftersom 2. div hyste två gamla allsvenska HIF-are, Lennart Bunke och Arne Sjöstrand, var det där

träningen av ett F 11-fotbollslag sköttes. Jag ansågs kunna vara tänkbar i laget och fick delta till en början. Men träningen bestod bara i att på kommando rusa fram och tillbaka och kasta sig ned och snabbt komma upp igen. Någon boll behövdes inte och mina bolltalanger hann jag aldrig visa innan jag lämpligen återgick till terränglöpningen.

Det var dock inte bara Caproni som gällde i flygtjänsten. Dels fick vi hålla våra kunskaper i avancerad flygning vid liv på Sk 11 och Sk 15, dels skulle vi stataspiranter också utbildas till spanare och hade grundläggande fotoövningar i B 3, som våra andra kompisar flög, åkte med som fsig för att lära oss få morsekontakt med Q-förkortningar. Ibland gick det, ibland gick det inte, men det spelade inte någon större roll, det fanns en trafikledare på märket med flagga och något krav på radiosamband fanns inte. Det fanns väl i början alltid någon lärare vid märket även om vi elever fick turas om att stå där med flaggan. Vi turades också om att vara trafikledare i tornet. Anställda trafikledare fanns inte på den tiden. Men å andra sidan bestod uppgifterna i tornet bara i att anteckna start- och landningstider. Att gå ut för att höra "motor i norr" vid ZZ-landning blev aldrig aktuellt.

Efter 7 veckor på F 11 och 9,5 timmar på förarplats i S 16 och 45 landningar gjorde jag mina två första "ensamma" landningsvarv. Jag minns hur knäna skakade ordentligt när jag närmade mig marken före sättning, men det gick bra. Som sällskap i fpl och fmek hade jag den modige korpralen "13 på 2" Johansson (Falkenbert), "Nyköpings skräck" kallad. Han hade varit med om det mesta i Caproni sades det. Som alltid var fmek (fsk) inte fastspänd på något sätt. Konstigt att detta accepterades. Vi hade ju själva sett när fänrik Torberger knäckte ett landställsben vid sättningen nedanför kanslihuset och fpl åkte iväg i en vid sväng efter oss, som sprang så gott vi kunde. Hela asp-gruppen hade stått vid märket för att se hur man skall landa.

Det var alltså en lång utbildning vi fick gå igenom på S 16 innan vi efter skriftliga prov och många landningsövningar släpptes ensamma. För övningar i landning användes det lilla fältet vid Enstaberga, nu Larslunds plantskola, som var omgivet av skog i de flesta riktningarna. Man "måste" ju på den tiden alltid starta och landa i motvind. Jag ser fortfarande framför mig bilden av Dalborg till höger med raka armar hålla spaken framåt upprepandes "bättre fart, bättre fart" tills vi fått in stället och passerat tätt över grantopparna i fältkanten. Sten Dalborg var nog litet för orolig för att vara flyglärare. Jag tror inte att han någon gång vågade hålla fingrarna i styr och hålla armarna i kors på bröstet vare sig i start eller landning. Det smittade nog av sig litet och det var nog därför som jag fick detta kraftiga knädarr vid min första ensamlandning. Men en sak lärde han mig och det var att parera vingtippling vid låg fart med sidoroder och inte skevroder. Det har suttit i och gjorde det självklart för mig att hantera 29-an på samma sätt - där det för övrigt var ännu nödvändigare, vilket många onödiga 29-haverier vittnar om.

Utöver Sten Torbergers misslyckade sättning hann vi bli vittnen till en värre katastrof. Det var när en rote J 9 ur F 8 var på F 11 för att öva oss och sig själva i luftstrid. Ett fpl S 16 med besättning ur divisionens övningsavdelning "tog upp kampen". Caproni var ju fin att manövrera och den klarade sig ganska bra. Jag tror att Arne Sjöstrand hade varit uppe och frestat på f.m. och på e.m. var det furiren Edin som höll i spakarna (och manövrerade trimroder?). Ena vingen bröts plötsligt och fpl föll ned vid Gättsäter strax bortom Christineholm. Ingen hann lämna fpl. Detta var den 10 juni. Militär-begravning av de omkomna, utöver furir Edin, fänrik Cederström, krp Fogelberg och vpl Lindblom ägde rum i Nicolai k:a i Nyköping lördagen den 13 juni. Den 11 juni på e.m. inställdes flygningen och vi engagerades alla i stor besiktning av fpl S 16. Nästa dag den 12, var det heller ingen flygning utan vi devierade alla fpl under ljt Kierkegaards (Fl) ledning. På måndagen den 15 juni var det dock flygning i full omfattning igen. Jag kommer ihåg att den gångna veckans dramatik på intet sätt påverkade min inställning till flygning eller till fpl S 16. Att jag darrade i knäna vid ensamflygningen den 17 juni berodde nog enbart på Dalborg. Det var ju en extrem manöver som orsakade vingbrottet och bestämmelserna hadeskärpts. Efterhand infördes accelerometrar i några fpl.

Sommaren 1942 skred vidare. Någon semester fanns inte och inte var det någon som hade "övningsuppehåll" i tankarna. Vi flög på så gott fpl-läget medgav och nu ingick såväl instrumentflygning bakom det stora skynket som skjutning och bombfällning i programmet. Vår lärare i luftnavigation ljt Kierkegaard höll oss varma under lektioner och kollektiva nav-övningar i Tp 5. Ljt Rudberg övade oss att skjuta med fpl-kulsprutorna i en grusgrop bortåt Larslund. Numera ljt Dalborg lärde oss under mycket roliga lektioner allt om bombfällning, 50-procentig spridning "i 90 % fall" o.s.v. Kapten Bunke hamrade i oss TjRF och serg Gagner ledde vårt "knuttande". Exercisen som dagligen drabbade oss leddes omväxlande av ljt (A) Lundgren, ljt Rudberg och serg Sjöstrand. Ibland tog Bunke själv ett pass och övade oss bl.a. i "Avdelning på - knä". Det var samma övning som fällde "knäfallsöversten" på I 17, sedermera generalmajor Skoglund, för olämplig befälsutövning, men det var på 70-talet. Och vi utbildades också i fotografering av ljt (Fl) Häggmark och flottiljfotografen Dennler. Idrotten utövades inte så sällan på Folkungavallen i Nyköping (på F 11 fanns ingen idrottsplats då) och kände man sig krasslig fick man ta en kronbuss på morgonen till sjukvisitation hos dr Erik Malmström, som höll till i ett utrymme ovanför Svenssons Järnhandel på Ö. Storgatan. Flottiljchefen, övljt (öv den 1 juli) Birger Schyberg bodde i Ålstastugan, alldeles söder om officersmässen och obehagligt nära vår barack. Men han besvarade oss aldrig. Major Liljhagen var Regoff, men honom såg vi egentligen aldrig. På 1. div avlöste kn Sandberg kn Norström som divch den 1. juli och förutom GFSU:Fsig var det en ren övningsdivision. Någon flygande 3. div fanns inte. Den sattes upp först våren 1943. 3. div nu leddes av kn Jansson och var den vakt- och beredskapsdiv som våren 1943 blev 4. div.

Av mina gamla anteckningar framgår inte särskilt många noteringar om tjänsten, de handlar mest om brev till flickor eller till kamrater från skolan och från Ljungbyhed. Ibland var vi några stycken på Storan, ibland gjordes en Stockholmsresa, ofta cyklade jag hem till mitt föräldrahem, som f.ö. den sommaren var "ockuperat" av ett krigsorganiserat Lv-förband från Linköping. Någon allmän permission på icke tjänstetid fanns inte. Högst en tredjedel av resp kategori, senare hälften, fick vara borta från flotttiljen samtidigt. Det hade på F 11 lösts så att dagbefälet på div hade ett visst antal livremmar som delades ut, och livrem måste man ha för att kunna passera vakten. Det fuskades väl med livremmar och i juni byttes de ut mot livrem med axelrem. Det gjorde ju att t.o.m. vpl gick omkring med "koppel" på stan - annars något förbehållet off och uoff. Detta ledde till trassel om man var i Stockholm, vilket jag själv råkade ut för. Men ett par saker finns antecknade i juni-juli. Den 29 juni nödlandade Kronqvist med sin B 3 på Vängsö och samma dag kvaddade furir Gösta Lindh en 16 A i landningen. Jag tror att 16 A var ett av de Caproniplan som hade passagerarstolar i stället för bombställ. Självt orsakade jag en spin med S 16 den 16 juli, när kad Bertil Ljungberg som spanare hade i uppdrag att höghöjdsfotografera Bromma. Höjden var väl 5.500 m och Ljungberg dirigerade mig till rätt fotoriktning. Men det blev litet fel och han beordrade mig att svänga bättre. Fpl låg tydligen på gränsen och jag kände precis som i Sk 14 på Ljungbyhed att något var på väg. Vi låg i vänstersväng och i Sk 14 visste jag att jag skulle ha rollat åt vänster, men det vågade jag inte med så mycket "löst" folk som nu fanns i Capronin. Jag försökte därför i stället att skeva upp fpl åt höger, men det blev för mycket för vänstervingen som vek sig tvärt. Jag tyckte att det var mycket genant att hamna i denna situation med så många vittnen i fpl, men jag var inte det minsta orolig - visste väl inte bättre. Det var fråga om skolmässig urgång ur spin för mig. Jag gjorde inget gasavdrag, jag kommer nu inte ihåg om man skulle göra det vid urgång ur spin med någon fpltyp, trampade fullt sidoroder och tryckte spaken framåt. Vad jag kommer ihåg nu, så hände ingenting, tyckte jag. Jag kanske inte lyckats trampa tillräckligt höger sidoroder. Jag beslöt mig för att ta sats en gång till. Fpl fick litet värre spinfart när jag lättade på rodren. Fmek, k 13/2 Johansson (Falkenbert), som hittills varit med om "allt" i Caproni utom spin gick då fram och satte sig i högersätet. Jag trampade till höger sidoroder så mycket jag orkade och förde fram spaken igen. Ljungberg försökte nog att ge mig råd där han satt framme i nosen, men det har jag inget minne av nu, de var väl antagligen självklara för mig just då. Nåväl, jag visste att större fpl behövde flera varv än mindre fpl för urgång och nu med bottenroder höll jag ut. Plötsligt stannade rotationen och jag lättade direkt rodren för att inte åka i högerspin i stället. Fpl låg nu i kraftig dykning med i stort sett fullgas och Ljungberg upprepade flera gånger "tänk på farten". Det gjorde jag också, men som i Ljungbyhed att den inte skulle vara för låg och ge en ny spin. Så vi brakade på rätt bra, men jag har inget minne av hastighetsmätarens ställning. Däremot hade jag klart för mig

att man inte fick ta upp för våldsamt med hänsyn till vinghållfastheten. Men höjden var fortfarande god - jag tror att vi låg i planflykt på väl över 1.500 m. Om Sten Bryckers erfarenheter som fsig där bak i spin-periferin berättar han utmärkt själv. Centrifugalkraften där bak gjorde det mer eller mindre omöjligt att få tag i och få på sig bröstfallskärmen där den satt i sitt fack. Annars hade vi fått erfara ännu ett fallskärmshopp ur Caproni. Efteråt kan man ju spekulera om jag gav upp för tidigt, när jag trampade roder första gången, eller om det inte var tillräckligt kraftigt. Jag tror emellertid att fmek Johanssons förflyttning från bombställen till höggersitsen genom tyngdpunktsförskjutningen gjorde sitt till. Efter landningen var det inte så roligt när Ljungberg anmälde oss för Bunke, särskilt som en del plåtar och plywoodbitar fläkts upp litet i stjärtpartiet. Annars kunde inga skador konstateras.

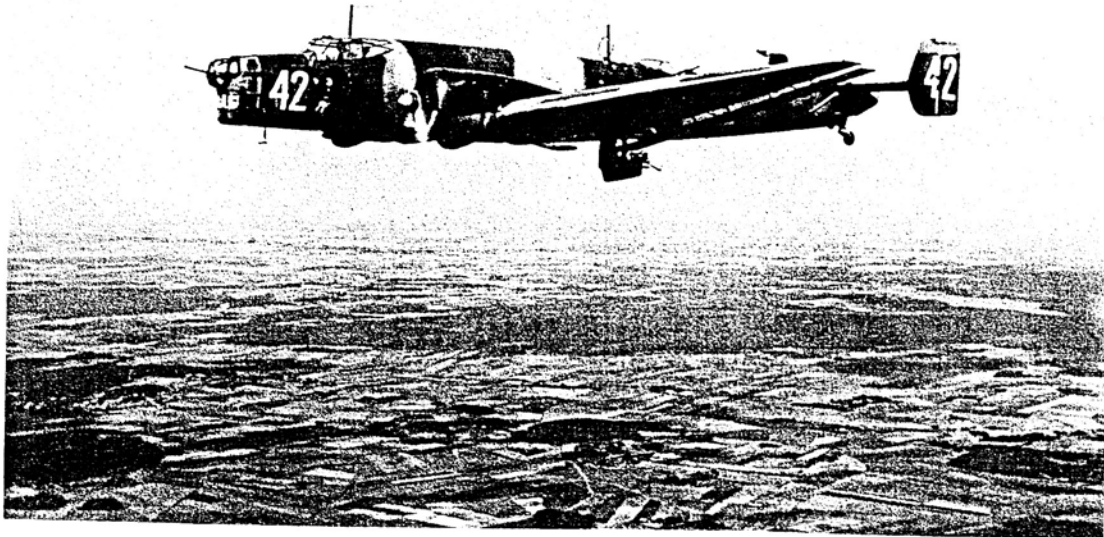
Torsdagen den 23 juli kom order från Stockholm om tillfälligt flygförbud på Caproni och onsdagen den 29 juli blev det definitivt. Vi övergick till att flyga in oss på B 3 och fortsatte med det under resten av vår GFSU:1, men det är en annan historia. Jag kommer ihåg att en av mina reaktioner vid det definitiva flygstoppet var att nu måste jag som statofficersaspirant vara beredd på att inställa mig på kadettskolan i Ljungbyhed i oktober. Vi var väl inte livrädda, men folk dödades ju ideligen i alla de slakter som förekom just då och man var tydligen i det undermedvetna alltid beredd på att livet skulle ta slut. Det var ödet. Men så, plötsligt, skulle man bara flyga B 3, och då upptäckte man att det tydligen kunde finnas en framtid också. Ja, jag måste berätta detta. Det var faktiskt en mycket konkret medveten känsla som plötsligt kom över mig. Jag som egentligen skulle bli ingenjör fann det plötsligt nödvändigt att acceptera - eller inte - att fortsätta utbildningen till statofficer i FV. Jag gjorde inget - d.v.s fortsatte utbildningen till off.

Yngre kadettkursen på Ljungbyhed 1942/43

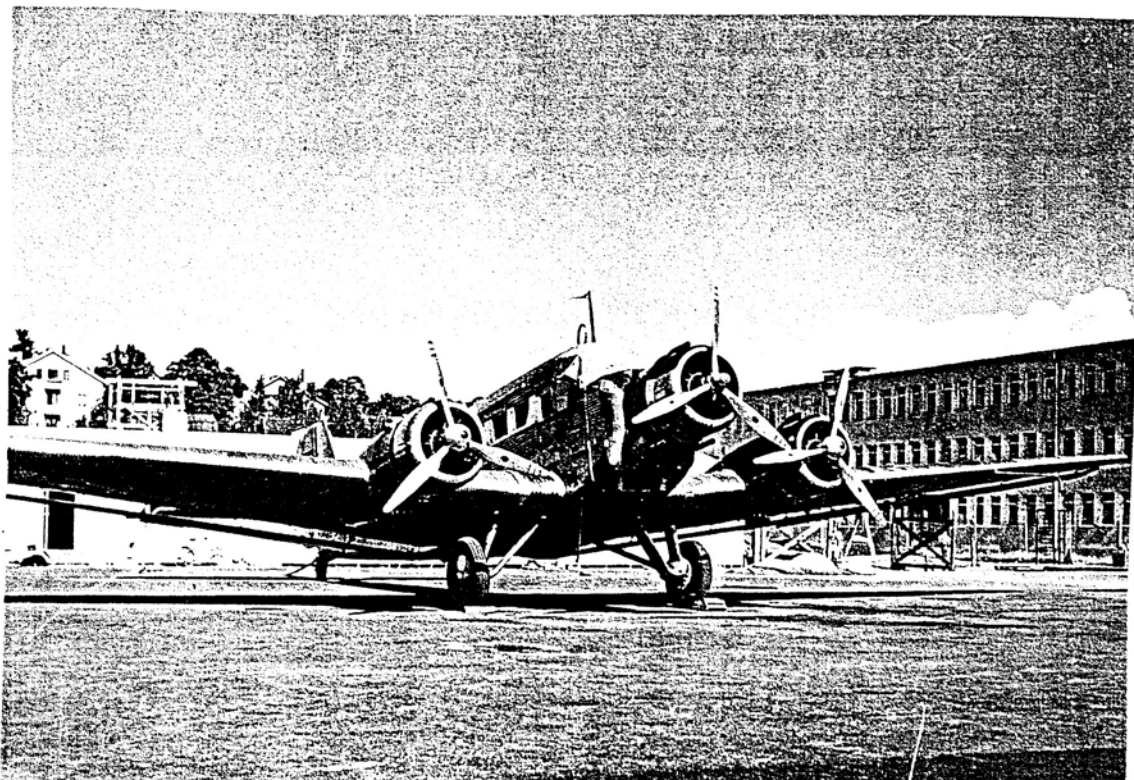
Som alla kan förstå hade vår GFSU:1-utbildning på F 11 varit ganska virrig - minst sagt - men Bunke och hans rådgivare hade i alla fall gett oss ganska fina sifferbetyg. Dessa betyg sammanställdes med våra betyg från aspirantskolan och blev grunden för vår inplacering i tjänsteställning på kadettskolan. Jag kom på plats nr 3 och Sten Brycker på nr 7. Kad nr 103 resp 107 alltså. Eftersom det var fyra kadettplutoner kom vi båda på tredje plutonen och fick kampera ihop i samma rum - liksom på F 11 - under två år på YK och ÄK. Men livet i Ljungbyhed vintern 1942/43 är också en annan historia. Fast det var en rolig och intressant tid som var mycket utvecklande.

Sommarhalvåret 1943 på F 11

Men tillbaka till Caproni. Kadettskolans yngrekurs avslutades den 15 april 1943 och vi fick fara hem på ett par veckors ledighet. Måndagen den 3 maj före 0800 inställde jag mig på F 11. Det visade sig att vi skulle tjänstgöra på 1.div och den skulle förläggas till Roma på Gotland under



Surrogat var vanligt förekommande under kriget. Här i form av B 3, som ersatte Capronin under modifieringsperioden 1941-42. Foto via Lars Grundström.



JU 52: Vår flygande lektionssal (navigation). Här på Bromma

Foto: AB Aerotransport

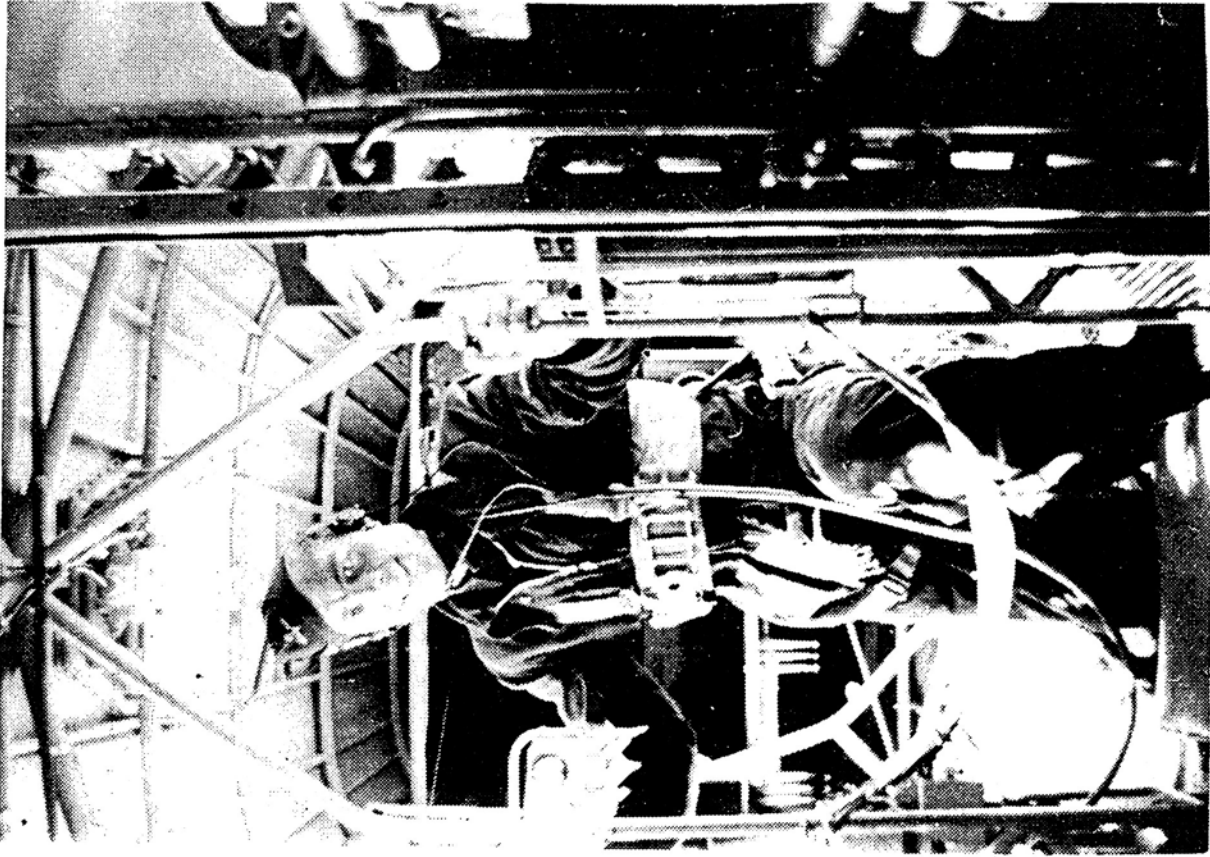
ett antal veckor för skjutningar mot mark- och luftmål. Ja, vi hade förvarnats av F 11 någon vecka tidigare. Det blev att packa och ordna. Vi fick ta tåget från Nyköping kl. 12.15 och båten från Nynäshamn kl. 23.00. Till Visby kom vi vid 9-tiden på morgonen och sedan med tåg till Roma 17.00.

Chef för div var kn Sandberg, men han skulle avlösas av kn "Trompen" Cornelius den 1 juli och denne var också på Gotland. Han var genom sitt gifte kopplad till ett bruk i Mellansverige och ansågs ha gott om pengar. Han bodde med familjen i Visby och tittade ut till div då och då i sin bensindrivna Mercedes. På den lät han vapenmästaren göra om stjärnan på kylaren till ett V, och med detta V-tecken på nosen körde han till tyska konsulatet i Visby och tutade för att retas (enligt honom själv). Ljt Ek och Kullenberg hade nyss bytt till FV uniform (fr Fl resp A). Av kommenderade fs fanns ljt Taube, Eriksson (Iks), som ledde de dagliga exercispassen om morgnarna för hela div, ljt Häggmark och Gottschalk och fk Lagercrantz. FV-fk Torberger, Ljungberg och Axelsson fanns med och (enl listan, men det kommer jag inte ihåg) också Stefensson och J.O. Ohlsson samt serg Sjöstrand. Bland fsig vill jag nämna fanj Paijkull och fu Nyrén, Edin och Olsson (Olo) och 9 korpraler, bland dem Häger.

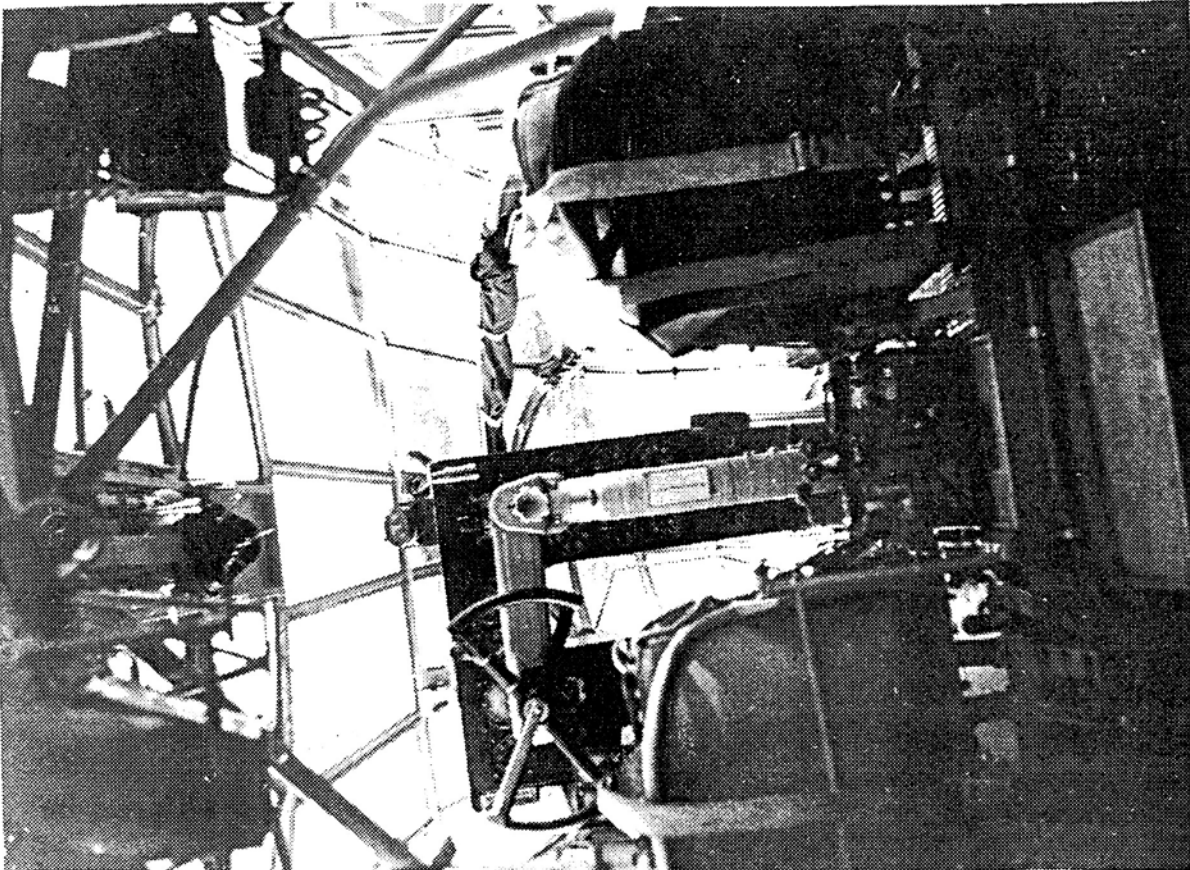
Så var det dags att flyga Caproni igen. Alla fpl hade under vintern totalöversetts och förstärkts och verkade betydligt driftsäkrare än 1942. Av mina då drygt 300 flygtimmar hade jag 18,5 tim på ff-plats i S 16 (73 landn) och 33 tim som ff i B 3 (37 landn), varav 4 tim under mörker. Redan den 6 maj 1943, efter någon dags SFI-pluggande, lyfte jag åter i en Caproni, men nu med serg Arne Sjöstrand som lärare. Han fingrade inte i onödan på ratten utan satt med armarna i kors och gav bara muntliga instruktioner när det behövdes. Han in jagade verkligen förtroende för Caproni i en. Nödlandningsövningar, enmotorflygning, enmotorlandningar och mörkerflygning kändes som barnlekar. Fpl gjorde aldrig något tokigt - det var i så fall man själv.

1. div vistelse på Roma, som avslutades med återflygning till F 11 på pingstaftonen den 12 juni, var som nämnts en skjutperiod och flygningarna med dykning och skjutning mot markmål och med de fasta och rörliga ksp mot bogserad korv gav verkligen en utmärkt träning i att hantera spakar och reglage och alla vi kadetter kände totalt självförtroende i "vårt" fpl. Dessutom innebar Roma-perioden att vi fick flyga också gamla B 4 när vi fick turas om att dra korv och växla dem efter skjutning i Vitviken söder om Slite.

Under veckan efter midsommar hade vi övningsuppehåll och Brycker, Torell och jag hade då hyrt en segelbåt i Saltsjöbaden, som vi seglade med i Stockholms skärgård. Den 2. juli hörde vi på radio att ett fpl ur 2. div hade försvunnit i Östersjön. Det var ljt (A) Westberg, vpl ff Schoultz, fsig fu Jaensson och vk Gullberg som saknades. Senare spårades haveriplatsen till området där vi just då seglat. Det hade varit bleke dagen innan men den 2. juli blåste det litet från nordost, så vi drog så småningom slutsatsen att fpl helt enkelt hade flugit för lågt. Vi



Signalisten på sin plats med bröstfallskärmssele. OBS: Remmen i knähöjd är ryggstödet och dynan är sittplatsen.
Foton: Curt Hallquist



"Glasverandan" sedd från mekanikerplatsen. I taket syns trimrattar för skev- och sidoroder samt de tre magnetbrytarna

visste ju att det var en fantastiskt fin upplevelse att "åka motorbåt" med Caproni. Andra teorier om orsaken kom senare i svang, men fynd på haveriplatsen gjorde klart att fpl slagit i vattnet med man och allt och helt splittrats. Den 23. juli var det minnesgudstjänst över de saknade och troligen omkomna.

Flygningarna fortsatte som vanligt efter övningsuppehållet. Ett litet äventyr inträffade dock den 13 juli, när Sten Brycker som fs med mig som ff och J.O. Ohlsson som fsig och kontrollant skulle genomföra en lågnavigering över havet upp mot Dalarö och kusten tillbaka. Vi fick emellertid korta av litet och vi kom att passera in från Örsbaken över Ånga herrgård. Senare på e.m. kallades vi till vår lärare i nav, ljt Gottschalk. Han var nämligen dagoff och hade fått ett telefonsamtal från en mycket uppbragt Fru Hanna Palme von Born på Ånga (f.ö. farmor till Olof P.), som ondgjorde sig över att "Flyget" tvingade sina unga flygare att flyga så lågt att hennes radioantenn körts av. Gottschalk som var en hedersman sa åt oss att snarast åka till Ånga och sätta upp antennen igen, så skulle han inte föra saken vidare. Vi cyklade dit på kvällen och gjorde visit. Hanna Palme var älskvärdheten själv och bjöd på té. Inte skulle vi sätta upp antennen, för det ville hon ha en expert till. Det var bara för oss att beställa jobbet hos Westlings Elektriska. Jag har en notering om att jag betalade kr. 6:25 och Brycker lika mycket till Westlings.

Måndagen den 19 juli började det hända mystiska saker. Vi fick lämna in privata grejor och nästa dag högg och grävde vi för nya fplvärn i skogskanterna runt fältet, som vi på onsdagen körde ut kärrorna till. Dagen därpå var det omorganisation och vi kadetter delades upp på alla tre div. Jag kom till 2. div där asp och vpl ff genomgick GFSU:1 samtidigt med en grupp GFSU:Fsig. Några dagar senare var det någon sorts fältmässig "inryckning" och för 2. div höll vi till på Tåå gård, där vi övernattade också och nästa dag flög vi över till Såtenäs. Jag tror mig minnas att 1. div hamnade i Gräveby, v Örebro, och 3. div på Everöd. Det pratades om att det skulle bli övningar av något slag, men några närmare besked gavs inte. Som vi nu vet planlade tyskarna att ockupera Sverige i september 1943 (Operation "Polarräv"), och det visste troligen riksledningen i Sverige redan då, samtidigt som man var i färd med att säga upp transiteringsavtalet med tyskarna. Men Sverige hade partiellt mobiliserat och var berett.

Med 2/F 11 på Såtenäs sommarhalvåret 1943

Verksamheten på F 7 blev ju litet splittrad. Det var GFSU:1 och GFSU:2 för ff, GFSU:Fsig och vanliga spanings- och samövningar såväl i västra som i östra och södra Sverige. Litet havsövervakning genomfördes väl också, men det var aldrig jag inblandad i. Tre saker minns jag särskilt från Såtenästiden. För det första att ett provfpl J 21 en natt kom med en båt från Trollhättan och några dagar senare började med markkörning och slutligen flög för första gången. F 7 låg ju i "ödemarken" och det hela blev lättare att hemlighålla. Det andra jag minns är när kadetten Per Kronqvist, nyss kommen från res. kadettskolan i Ljungbyhed,

fick order att provflyga en Caproni efter någon tillsyn. Han hade tydligen sett filmen "Test Pilot" och steg och dök och svängde brant under en halvtimme ovanför fältet. Bunke var inte lycklig, men utan radioförbindelse var det bara att vänta och se. Nåväl, landningen gick bra i motsats till hans första landning på F 7, som skedde "i hög". Mitt tredje minne är att under en instrumentflygning under skynke och Brink som lärare fick Berkenstam motorstopp och man nödländade på Kärnsjön vid Svarteberg. Man tog sig ur, men Brink hade utlöst flytvästen och höll på att kvävas av fallskärmssele. Nästa dag fick hela div repetera vad vi övat i gummibåtar tidigare i Väneren och alla andra nödåtgärder.

På kvällen den 11 augusti blev div:s flygstyrka och annat befäl kallade till ordersalen i hangaren. Vi informerades om att en eskaderövning skulle börja kommande morgon. Vi tillhörde 2. flygesk under numera genmaj Aage Lundström och med staben placerad i Göteborg. 1. flygesk under Paul af Uhr med stab i Stocholm skulle ha övning samtidigt och skulle tydligen vara vår fiende. Nog verkade uppläggnigen litet improviserad, men med så mycket av FV mer eller mindre mobiliserat och ute på olika krigsbaser var det väl nödvändigt att göra något. Högsta krigsledningen hade väl fått klart för sig att faran för ett tyskt anfall från Norge inte längre var akut, trots att Sverige nu definitivt sagt upp avtalet om transitering av tysk militär genom Sverige, men detta visste vi vanliga inget om. Ingen av oss reflekterade det minsta över obehaget att i sin Caproni ev behöva möta en fientlig Messerschmitt. Vi var nog ganska godtrogna optimistiska fatalister och tänkte nog mer på hur man skulle kunna få det så trivsamt som möjligt i den situation man befann sig, på ett krigsflygfält - eller som vi på en så kommunikationstekniskt isolerad plats som flottiljen Såtenäs. Några weekendresor eller liknande var det ju aldrig tal om på den tiden. Och privat bil hade bara kapten Cornelius på 1/F 11 som låg på fält 36, Gräveby, väster om Örebro. Hans unga söta fru var från ett bruk uppe i Bergslagen, och eftersom han helst höll till där var det utomordentligt viktigt att snabbt kunna ta sig tillbaka till Gräveby, när ljt Kullenberg, hans divadj, per ilsamtal informerade om att Öv. Schyberg låg i landningsvarvet eller kanske t.o.m. redan landat. Men vi andra fick åka buss och tåg om vi skulle någonstans - och det var inga snabbtåg i Västergötland på den tiden. F 7:s divisioner låg ju utflyttade på olika fält på västgötasläkten, och nog var det en eller annan av F 11-folket som kastade mer än varma ögon när gräsänkekjolarna svepte förbi dem såväl inne på flottiljområdet som på biograf-restaurangen Vingen. Många skämthistorier kom i omlopp och något låg det väl ibland i dem, men det har ju inget med Caproni att göra.

Eskaderövningen pågick väl någon vecka. Den innebar för min besättning, fsig, k. Björcke, fsk, vpl k. Berglund och jag själv, som flög ihop under alla flygningar vi gjorde på F 7 men olika spanare varje gång, s.k. "väpnad spaning" mot såväl Göteborg som Karlskrona och Hårsfjärden, ibland med start eller landning under mörker, samövning med jakt på "högsta höjd". Vad resultatet blev, informerades vi tre

andra i fpl inte om och några lägeskartor fördes mig veterligen inte nere på div. Skjutning mot korb över Väneren var också ett övningsmoment, men det gick sällsynt dåligt för Berglund med tornkulsprutan - den gick inte att hålla still p.g.a. glappet i tornkonstruktionen. Tydligt ganska ofarlig för en Messerschmitt.

Ja, så gick livet vidare på Såtenäs. Det gick rykten om att det var litet lugnare för Sverige och flygvapnets div. i fält sades skola återgå till resp depå i slutet av augusti. Och mycket riktigt, den 31 augusti kommer F 7:s div tillbaka till Såtenäs, men 2/F 11 blev beordrad att t.v. kvarstanna. Så vi på F 11-div blev tvungna att byta förläggning och packa ihop oss. Den befarade tältförläggningen behövde dock inte tillgripas, det gick hyggligt att samsas ändå. För att pigga upp oss litet beslöt divch att vi skulle göra ett studiebesök på SAAB i Trollhättan. Efter J 21:ans uppvisande på Såtenäs var ju detta något mycket spännande för oss. Men när den dagen grydde, tisdagen den 7 september, kom order om packning och hemfärd till F 11 och vid 17-tiden landade jag med besättning och ett fullastat fpl på Skavsta - vi fick för övrigt punktering på vänsterhjulet efter utrullningen.

På F 11 i september 1943

Resten av vår GFSU:2, som avslutades med inlämning på e.m. fredagen den 8 oktober 1943, skulle nu utnyttjas för all den utbildning i luften och på marken, som det hade varit litet si och så med sedan "pådraget" i slutet av juli. Det innebar att jag som regel hade min flygtjänst på 2. div under f.m. och sedan markövning och teori under e.m. på 1. div. För mig gällde mest instrumentflygning och bombfällning, medan min utbildning som flygspanare kom bort. Även offasp-gruppen på 2. div skulle nämligen också ha spaningsövningar och därför var jag ff för det mesta. Det var under våra bombfällningsövningar, som samordnats med 1. div:s, som Sten Brycker i fpl framför mig i bombfällningsvarvet kom in för nära målet så att dykningen blev för brant. Den fjärde övningsbomben, som hängde överst i bombstället, kom då att träffa vingbalken och krutsatsen utlöstes inne i fpl. Det såg ganska farligt ut bakifrån, men jag såg att fpl snabbt kom ur dykningen och steg med en lång rökslinga efter sig i en vänstersväng. Att Sten Brycker och besättningen hade det ganska jobbigt därinne i röken fick jag veta först efteråt. Möjligen var det efter detta som Edde Iacobi gav honom namnet "Il Salto", det var ju italienska som gällde på den tiden. Möjligen var det en skröna att han också haft en sådan fart att de framåtriktade luftintagen till förgasarna vänt sig bakåt.

Äldre kadettkursen 1943/44

F 20, Flygkadettskolan, hade brutits ur F 5 och var en självständig enhet som skulle ligga tillsammans med F 16 i Uppsala. Nu skulle vi dit. Men byggnationerna, framför allt flygfältet, var tydligen inte färdiga, så F 20 låg kvar på Ljungbyhed och det var också där som vi utexaminerades som fänrikar av glt Nordenskiöld den 17 april 1944, den sista offkursen på Ljungbyhed. Dagen efter flög vi upp F 20:s fpl till Bromma, Ärna-fältet var för lerigt.

Som nybakad fänrik på F 11

Tisdagen den 25 april 1944 inställde jag mig på F11, där det visade sig att jag skulle tjänstgöra på 2. div under kapten Berthel och det framgick också att jag var div:s idrottsofficer. Div var skoldiv med GFSU:2 för kadetter (Hjelm, Muchow, Larsson och Sjöqvist) och GFSU:1 för off ur A och M (bl a Ramvall och Mannerström) furirerna (Nilsson, Almkvist, Elmegård och Thelning), offaspar (bl a Wängström, Olsson, Stensson och Baecklund) och 10 vpl fsk. Div hade också en "fältmässig" spaningsgrupp, som var baserad på Såtenäs. På motsvarande sätt låg en grupp ur 1. div på Gotland och en ur 3. div på Everöd i Skåne.

På F 11 sommarhalvåret 1944

I slutet av mars, när vi alltjämt var kvar i Skåne, blev det plötsligt någon sorts "pådrag" och permissioner drogs in. Vi fick stanna kvar i Ljungbyhed. Det visade sig sedan vara en tysk konvoj med hjälp till Finland som svensk spaning möjligen trodde vara ett anfall mot Sverige.

Nåväl, vi fick sedan i alla fall åka hem under påskhelgen. Men nu tillbaka till 2/F 11 på Skavsta i maj 1944: Livet för en ung fänrik på en skoldivision blev ju att få hjälpa äldre off med det mesta. Eleverna i de olika GFSU-grupperna skulle ju ha sitt. Hasse Wesslau godkände snabbt min återinflygning på S 16, men sedan blev det inte så mycket flyga av för mig. Stig Wibom (Lv), adj på div och lärare i spaning för de kommenderade off ur A och M använde mig till utläggning av vita dukar på olika platser i Sörmland inför dagens spaningsövning. Eftersom jag inte hade körkort var det med en vpl chaufför i en bensin-Opel som jag varje morgon gav mig ut till de förutbestämda platserna. Jag lärde mig känna landskapet ganska bra på det här sättet och som sörmlänning kunde jag också få en liten lunch då och då på någon gård, där jag hade bekanta. Och på eftermiddagen hämtades dukarna in och färden gick tillbaka till F 11.

Under Valborgsmässohelgen hade tydligen någon Caproni upptäckt sjötransporter norrut i Östersjön. Vi blev alla återkallade från vårt firande, men det blev bara beredskap och så hände inget mer den gången.

Den 9 maj börjar ryssarna aktiveras i Narva-området och söder Pejpusjön och spänningen tilltar i norra Baltikum efter en tid av relativt lugn. 1/F 11:s fpl fortsätter sin rutinmässiga övervakning i grannskapet utan att ana vad som är på gång innanför kusten. Fpl S 16 nr 3335 med ljt Eriksson (Iks) som fs och Jens Reiman som ff skjuts överraskande ned den 14 maj av tyska Me 109 13 km från baltiska kusten SV Windau (Ventspils). Fsig k I. Ringström lämnade det brinnande fpl, men någon fallskärm sågs aldrig och han har aldrig återfunnits. Övriga, inkl vpl fsk K.B. Karlsson med brännskador på händerna, plockades i övrigt oskadade upp av tyskarna och kom ett par veckor senare åter till Sverige. Hemma på F 11 gjordes ett stort pådrag - det var söndag - i samband med de eftersökningar som påbörjades. Besättningsens öde var ju då totalt okänt. Själv fick jag sitta i TL-tornet den kvällen.

Nästa dag, måndagen den 15 maj, när spaningarna efter det försvunna fpl fortsatte, blev vpl Engelberth dödsskjuten av våda i flj-vakten, men skolflygningarna fortsatte som vanligt på skoldiv. På e.m. fick vi reda på att ytterligare en S 16 ur 1. div saknades utanför Baltikum (Håkansson, Öström, Blomström och Ekstrand - aldrig återfunna, men senare har klarats ut att också detta fpl sköts ned av tyskarna). Till råga på allt detta hörde jag på radionyheter senare på kvällen att fliasp Bengt Bjuggren, som var på väg tillbaka till F 11, hade omkommit i en B 17 under sin fljverkstadspraktik på F 6.

Spaningsgruppen på Såtenäs

Den 23 maj försvann S 16 nr 3319 tillhörande 1. sgrp ur 2. div, som var baserad på Såtenäs, under ett spaningsuppdrag över Kattegatt (besättning: Rosén, Egéus, Erlandsson och Boström). Långt senare kunde bekräftas genom danskarna att fpl slagit ned 11 km väster Anholt. Fu Erlandssons kropp återfanns under hösten av danskarna men av den övriga besättningen fanns inga spår. Vissa fynd gör det sannolikt att också detta fpl skjutits ned. Ett par dagar senare fick jag en eftermiddag plötsligt order att flyga ned ett nytt fpl till F 7. Elghorn och en GFSU:1-signalist följde med. Under någon vecka deltog jag i de rutinmässiga uppdragen över Kattegatt och Skagerack. Under kvällen den 5. juni märkte vi att något måste vara i görningen. De flesta tyska fartyg som gick sin trad till och från Norge hade nu spärrballongerna uppe ett trettiotal meter. Invasionen i Normandie började nästa morgon. Å andra sidan var nu kraftanspänningen dessa dagar för båda parter koncentrerad till invasionsområdet och inom 2/F 11:s spaningsområde utanför vår västkust var det ganska lugnt. Det haveri som drabbade 3. div på Everöd när S 16 nr 3345 genom en dimbank gick i havet S Utlängan den 7 juni hade inget direkt med storkriget att göra. Besättningen, Ahnfelt, Borg, G. Persson och A. Andreasson återfanns aldrig.

1/F 11 på fält 36, Gräveby

Just hemkommen från Såtenäs blev jag den 12 juni (måndag) beordrad till 1. div och på e.m. flög jag med divch Cornelius på resff-plats till Gräveby V. Örebro. Där bedrev vi sedan rutinmässiga flygövningar medan vi låg i beredskap för något som vi inte visste vad det var. Men våra flygningar gick som regel västerut i Värmland mot norska gränsen. Och så fick vi plötsligt övningsuppehåll från midsommar i 14 dagar, då jag mestadels seglade med Sten Brycker i Stockholms skärgård.

Praktikantofficer

Åter i tjänst på Gräveby onsdagen den 5 juli på morgonen fick jag reda på att jag skulle ta hand om ett litet gäng skolpojkar som skulle praktisera på en flottilj under några veckor. Detta ansågs kunna vara rekryteringsbefrämjande för FV olika yrkeskategorier. De var vad som senare kom att kallas flygpojkar. Sådana praktikantgrupper fanns på de flesta flottiljer, och jag skulle ta hand om F 11:s grupp. Fredag morgon anmälde jag mig för depåadj, Abramson, och söndag kväll och måndag morgon den 10 juli mötte jag pojarna på Nyköpings central. Så gick några veckor med

litet flygteori, reglements-kännedom, verkstadspraktik, pistolskjutning och litet exercis samt idrott med orienteringslöpningar. Jag fick också göra en flygning med var och en i Sk 12, där de fick känna på spaken och vara med om några avancerade manövrer. Jag gjorde också tre uppstigningar med 5 praktikanter åt gången i den Tp 16 som fanns på F 11.

På 2. div resten av sommaren 1944

Efter praktikantperioden gick jag tillbaka till skoldiv och de olika biträdesuppgifter man använde mig till. GFSU:1 höll på med sin bombfällningsperiod och den 2 augusti bröts vingen av på S 16 nr 3373 efter en för kraftig upptagning över målet i Aspafjärden. Alla fyra ombord, ff asp Ahlberg, bombf asp Jonasson, fsig vk Jonasson och vpl Englund, omkom. Fsig kom ur fpl, men slogs ihjäl av stjärtpartiet mot vattnet. Asp Jonasson, som satt i nosen, återfanns först flera månader senare, sedan hans familj privat bekostat nya dykningar efter det att FV gett upp. Det var många vittnen till olyckan eftersom GFSU:2-eleverna, bl a kad Hjelm, Muchow och Sjöqvist samt vpl ff Landin, Andersson, Holmström och Wennerström var på studiebesök ute vid bombmålet och deltog i inmätningarna av resultaten. Alla var djupt tagna på div - det var inte bara ett fpl som försvann någonstans med man och allt. Denna gång hade många varit "med om" olyckan. Och begravningarna som följde på olika håll var ju inget nöje. Själv blev jag också engagerad i inventering av de dödas saker och därav betingade boutredningar.

Men tjänsten, även flygtjänsten, fortsatte som vanligt. Vissa restriktioner infördes för fpl S 16, erinrar jag mig, men de påverkade egentligen bara övningar i bombfällning, vilka också upphörde.

Den 19 augusti bildades 2. sgrp ur 2/F11 med basering på Säve. Min besättning bestod av Sjöqvist, fs, Skarp, fsig, och Albringer, vpl fsk. Vi deltog först i olika momentövningar med jakt eller sjöstridskrafter och avslutade med 2. flygeskaderns eskaderövning och därefter hemfärd till F 11 torsdagen den 31 augusti. Nu vidtog förberedelser för FV-övningen, som började den 7 september. Skolavdelningen på div flyttade över till F 7 för att inte vara i vägen och för att öva mörkerflygning på en plats som var litet rymligare än F 11 var då. Där inträffar den 12 september det sista Capronihaveriet med omkomna. Under start- och landningsövningar i mörker kolliderar fpl med en skogsdunge strax före sättning. Fu S.Welen omkommer omedelbart, ff asp Rasmussen av skadorna dagen efter. Den tredje besättningsmedlemmen klarar sig med lindrigare skador.

På F 11 organiserades vi litet "fältmässigare" än vanligt. FV-övn skedde tillsammans med arméförband och Skavsta sades riskera att bli invaderat. Vad vi skulle göra om detta inträffade var det ingen som berättade. Nåväl, fpl kördes ut i värnen runt fältkanten och maskerades. Jag hade samma besättning som under E 2:s övning i Göteborg och våra olika uppdrag blev spaning mot hamnar och flygfält på Gotland, fotospaning på "högsta höjd" mot Oxelösund, där

"fienden" landstigit. Den 12 aug jagade vi invasionstrupperna på väg från Oxelösund. Nätterna blev rätt sömnlösa med ideliga flyglarm och den 13 på morgonen invaderades F 11. Vi hann aldrig komma åt fpl utan bedrev i stället "det fria kriget" i skogarna runt flottiljen. Den 14. var flottiljen "återtagen" och vi fortsatte vår flygspaning mot Gotland på lägsta höjd.

Navigationsofficerskurs på F 1 hösten 1944

Någon specialkurs måste de flesta off gå igenom under sin tid som subalterner. Jag blev kommenderad till navoffkurs och inställde mig vid 1. div. F1 på Hässlö torsdagen den 21 september med anmälan för kurschefen, major "Jocke" Johansson. Det blev två månaders mycket intressant utbildning i radionavigering och instrumentflygning, vädertjänst m.m. Vi flög omväxlande B 3, B 5 och B 17, halva tiden som ff, halva som fs/fsig. Vi var runt Sverige från Kiruna i norr till Ystad i söder och Jocke J. hade rätt att beordra flygning även om QGO utfärdats, vilket skedde ganska ofta mot slutet av kursen.

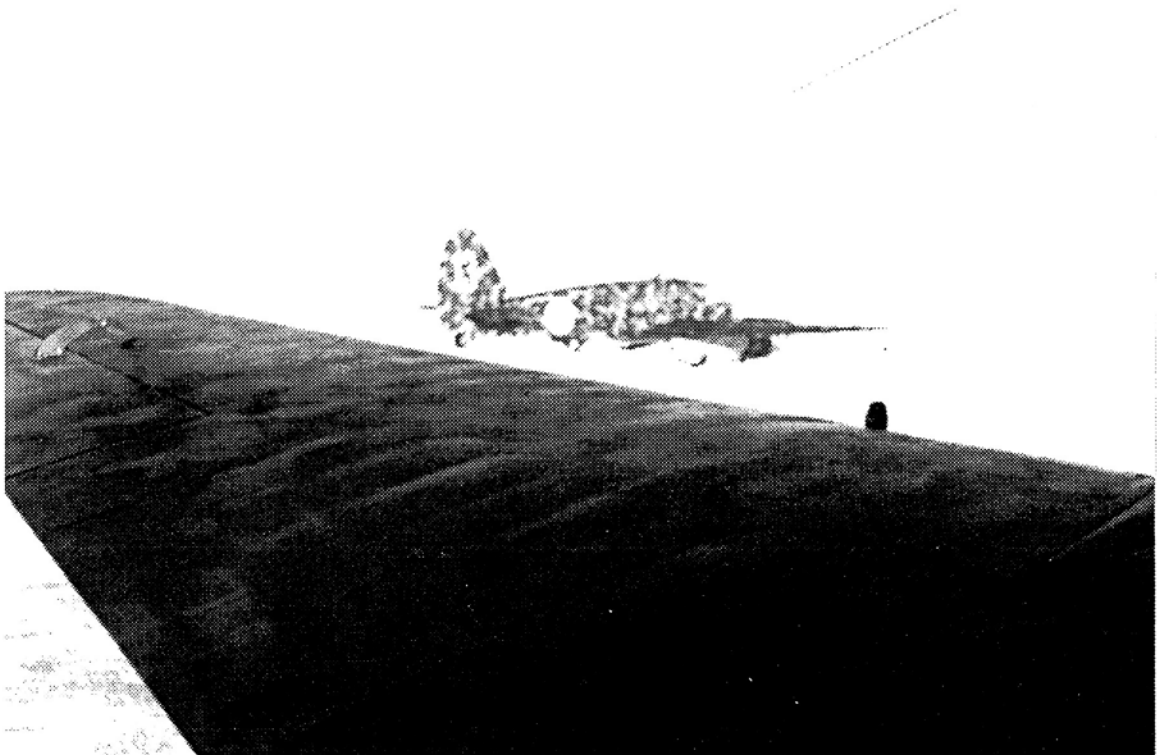
Navoff och 2. depåadj på F 11 vintern 1944/45

Måndagen den 20 november anmälde jag mig för adj, Abramson på F 11. Jag var utnämnd till navoff på flj, vilket i stort endast innebar att ta hand om kartförrådet och inventera och kompletteringsbeställa en mängd olika kartor och sjökort. Jag var också 2. depåadj och satt ofta utanför fljch Schyberg och sorterade och lottade post. Och min flygtjänst var nedklassad till AFT, som skulle bedrivas på 1. div, där Lothigius var chef. Berthel var chef för 4. div och 2. och 3. div var reducerade till sgrupper med fyra besättningar var och en liten markstyrka. 2/F 11 låg på Såtenäs med Lt Sundberg som chef. 3/F 11 på Everöd och där basade Lt Jonsberg och Fk Ljungberg. Verksamheten på dessa F 11:s detachement under detta det sista vinterhalvåret för Caproni får andra berätta. Jag kom aldrig att få höra något särskilt spännande därifrån.

På 1. div bedrevs GFSU:2 för fs (Ramvall, Ericson, Mannerström och Eckman) och för ff (Elmegård, Thelning, Stensson, Baecklund, Lundh och Lundin), men även all övrig flygverksamhet på flj skedde i 1. div:s regi. Själv försökte jag utnyttja mina nya kunskaper från navoffkursen. Radionavigering gick alldeles utmärkt när fsig instruerade "höger 4", "vänster 2" o s v. T.o.m. ZZ-landning gick mycket bra på F 11. Och Link-trainern började komma i användning under mer realistiska former. Annars upptogs min tid mest av att vara sekreterare åt Schyberg, som fått i uppdrag att utarbeta en moderniserad OSF. Jag fick också fljch uppdrag att hålla ett föredrag för all flygande personal om alla de nya navigeringsmetoder som användes av de krigförande. Jag kom därigenom väl att få en liten stämpel på mig som navexpert och tilläts därigenom att själv lägga upp mina flygövningar. Jag flög därför mycket i och över moln och i relativt dåligt väder och försökte med Caproni tillämpa mina lärdomar från Västerås. Jag kunde konstatera att fpl S 16 var i stort sett lika bra i dåligt väder eller utan marksikt som B 3:an och egentligen bättre än B 17 när samarbetet mellan ff, fsig och fs fungerade metodiskt. Att ta sig hem till fältet i

moln och sedan göra en slinga och molngenomgång mot landningsbanan var minst lika säkert i en S 16 som i senare fpl med radiokompass e d.

Denna sista Caproni-vinter var en relativt lugn period på Skavsta. Visserligen hände det ibland att det blev trassel med bränslesystemet på fpl, men snart lärde sig fmek att vid sådana tillfällen knacka med en skruvnyckel på några ventiler och så fungerade det igen. Den 15 december i skymningen sent på eftermiddagen slog det emellertid eld i vänster motor på S 16 nr 3311 under hemväg mot fältet över Kiladalen. Ff, Baecklund försökte nödlanda längs bana 10, men fpl "drog sig" åt vänster, tog mark tvärs bana 16/34 norr om bana 10 och studsade in i skogen österut. I kanslihuset hade vi blivit larmade av TL och jag kunde följa händelseförloppet. Fpl brann rejält och det tog eld i skogen, spårljusammunitionen i de laddade ksp åstadkom ett riktigt fyrverkeri och att någon skulle överleva var det ingen som kunde tro. "Bamsen" Ericson på fsig-plats hade fått en sträckning i ryggmusklerna, när han höll i sig, men han var snabbt ute och försökte få ut Baecklund och Björcke ur det sönderslagna nospartiet. De klarade sig undan med benbrott, Björcke med svårartade. Fmek Örtengren hade fastnat inne i fpl och hade svårt att komma ut. Han fick svåra brännskador på huvud och händer som gett men för livet. Men alla överlevde trots allt. Detta var det sista totalhaveriet med Caproni. Den 27 maj 1945 gjorde jag min sista flygning med Caproni. Omkring den 31 maj blev det flygförbud och J 9:or och B 3:or kom flygandes från F 8 och F 1, så när det blev fred i Europa var det också slut med Caproni-epoken i flygvapnet.



Efter nedskjutningarna i maj 1944 spanades i rote.

Foto N Holm

-Inflygningen.

Flygplanet "drabbade" mig våren 1941, då jag efter avslutad GFU (Grundläggande FlygUtbildning) vid F 5 inställde mig vid 4:e divisionen på F 3, som då var embryot till F 11. På linjen stod ett antal 16, och omkring rörde sig ett antal seriösa svenska mekaniker, samt ett överraskande stort antal italienska motsvarigheter, vars egentliga aktivitet syntes utövas på fritiden i Linköping (läs: Frimis). Flygaktiviteten var ringa. Vi elever fick vår första kontakt med ett krigsflygplan i form av B 3, ett snällt plan, lite "drögigt" men som var en lämplig avstamp till den modernare 16. Detta plan med sina rena linjer, inkapslade motorer, "italienskt" motorljud var inspirerande. Här var verkligen något nytt och modernt.

Den tekniska undervisningen fann jag tunn, troligen beroende på att det inte ännu fanns så mycket kunskap om planet, det skrivna underlaget var knappt. Exempelvis fick jag en ganska summarisk lärdom om bränslesystemet, ett system, som var onödigt komplicerat och som skulle komma att skapa problem och även haverier med dödlig utgång.

Min flyglärare var Sten Dahlborg af Tidaholm. Flygprogrammet omfattade i huvudsak start- och landningsövningar, blandat med primär instrumenttillvänjning. Introduktion i en-motorflygning skedde inte, varför vet jag ännu inte. Det förelåg synbarligen stor tveksamhet om planets prestanda hos de ledande på divisionen. Flygplanprestanda rent generellt fick jag ingen kontakt med här, det var något relativt okänt i dåtidens FV. Det fanns en rekommenderad effektsättning för motorerna att ständigt brukas vid våra övningar på initialstadiet.

Fpl 16 uppfattade jag omgående som "häftigt" för att låna ett nutida uttryck bland våra ungdomar. När man drog på för start upplevdes motorljudet som en njutning, accelerationen på novisen högst imponerande, elektriskt omställbara propellrar, hydrauliskt landningsställ med snabb verkan, runt-om-sikten föredömlig, utmärkt roderharmoni - men varm. Sommaren 1941 var varm och som förare satt du över oljkylaren. Man var svettig dubbelt upp, dels av att stolen var så placerad och dels av respekt för det faktum att man satt i FV modernaste, läs senaste anskaffade, plan i novisens händer. Vid midsommartid var jag klar för Ek, vilket enligt läraren lär ha gått bra, men jag tillstår gärna att jag då kände mig som en nyfödd kalv på vingliga ben. Men vanan kom snabbt, och det tog inte lång tid att bli vän med planet och uppskatta det samma. Hur många timmar fick jag före Ek? Jag vet inte då jag inte har den

s k flygdagboken kvar, men jag är säker på att det var under 10 tim. När detta nedtecknas 1991 med bättre kunskap om vad en sådan här introduktion bör innehålla står det helt klart att min kurs inte var tillfyllest. Men då visste man i ledande ställning inte mer och krävde därför inte mer. Man gick på i de invanda spåren, även om det borde ha stått klart, att här var något nytt, som krävde mer. Vi tog emellertid de första stapplande stegen i det under uppbyggnad modernare flygvapnet.

- Hur var det då att försöka försvara sig med fp1 16?

Skjututbildning ingick på ett relativt tidigt stadium. Mitt resultat gav vid handen att jag var ofarlig för min fiende. Det var enligt min uppfattning praktiskt taget omöjligt att skjuta tillfredsställande med de kroppsmonterade kulsprutorna beroende på att siktet vibrerade på ett förödande sätt med sin montering ovanpå instrumentpanelen och på optiska brytningar i siktlinjen genom den sluttande frontrutan. Jag genomgick utbildningen sommaren 1941 under utlokaliseringen till Tierps krigsflygfält. Målet låg i vattnet norr om Karlholms Bruk i norra Uppland. Flytmålet fick en del träffar under slutet av de alltför långa eldskurar man gav, men någon "nedkämpning" var det inte tal om från min sida.

Den stackars skytten, som skulle bekämpa målet med ett vapen, som var mer en skrivbordsprodukt än ett krigsmässigt dylikt, hade det bedrövligt. Medan planet flögs i en cirkel runt målet på anbefalld lutning och hastighet. Det var omöjligt att hålla planet stabilt under vackra sommarmoln, med turbulens och oerfaren förare vid rodren. Hela viken kokade av spridda nedslag. Tyvärr - jag uppfattade och tror alltjämt att vapnet hade mer psykologisk än praktisk funktion. Någon Wilhelm Tell blev vår skytt inte - det torde ha varit säkrare på målet än på annan plats i viken under denna övning!

Det bör nämnas att jag senare hade tillfälle att söka få bättre på förmågan. Sommaren 1944 låg jag på Everöd i Skåne, och nu skulle komplettering av skjutinlärandet äga rum på kusten söder om Åhus. Jag var nu väl influgnen på S 16, förhållandena var bättre än sommaren 1941, men dessvärre bestod mitt intryck av att S 16 i stort sett var försvarslöst, åtminstone i min tappning. Ett bestående minne av den första avlossade "salvan" med de mellan motorerna och kroppen placerade fasta kulsprutorna var: Vilket oljud, vilken överraskning - jag trodde för ett ögonblick att planet exploderade (!) och att slutet var kommet, det var för sent att hoppa! Att ingen hade informerat oss!!!

- En oplanerad landning, dock inte nödlandning -

Nöd var det alltså inte, men det gav erfarenheter som följde av bristande kunskap om prestanda. Under uppdrag vid gränsen mot Norge började varvtalet på höger motor att sjunka på grund av vandrande propellervinkel. Det gick inte att kontrollera med de kunskaper besättningen hade. Till sist blev vi tvungna att stoppa motorn och vända åter mot basen, som nu var Åkerby väster om Örebro. Vi saknade uppgift om rätt bruk av den gående motorn, jag provade mig fram men hade börjat med för lågt effektuttag, vilket medförde att jag prestandamässigt kom i "underläge" med följd, att jag vid ökat pådrag fann, att den började bli okomfortabelt varm. Jag valde att landa Ölme (Kristinehamn), där ett förband ur F 3 var förlagt. Så skedde - inga problem. Men en lärdom: Då jag fann att planet agerade trögt meddelade jag skytten att han skulle vara alert med stället när vi närmade oss fältet. "Uppfattat" svarade han. Planet flög trögt med ökande motortemperatur, så vi kom in onödigt lågt. Ger order om stället ut så sent som möjligt, varvid han svarar: Det har varit ute se'n du sa till för länge se'n"! Vilken uppmärksamhet av mig - vi flyger dåligt och jag uppmärksammar inte orsaken i tid!

Felet var trivialt. Elmäster Ansar kom över och lokaliserade det, klippte ned en 10-öring och blockerade kretsen, varefter planet flögs tillbaka till basen.

Moralen: Ingen, men vad som förvånade mig var att ingen, jag jag själv inbegripen satte sig ned och analyserade vad som inträffat för att fastställa behovet av prestandaunderlag ombord. Jag såg det för första gången ombord så sent som vid min sista flygning med S 16 i okt 1944.

Alltså: Inte nödlandning men väl ett avsteg från vardagen, som borde tagits bättre omhand.

Trots att jag tillhörde fjärrspaningen på 4:e div F 3 sedan S41 och senare F 11 från första dagen (15 okt 1941) blev det för min del inte förrän 1944, som denna typ av operation blev min verklighet. Tiden 1941 - 43 bestod i huvudsak av utbildning av olika slag, varvad med brist på flygplan - 16 var ju "markad" en längre period. Vintern 43 - 44 var jag dessutom fri för civil utbildning. Inkallelsen våren-44 verkade mycket lovande ur spaningssynpunkt, mycken flygning med basering på krigsflygfält. Det visade sig bli i Skåne, av en infödd stockholmare ett verkligt landet "Gosen" som det skulle framstå.

I april inställde jag mig i Nyköping, "kvitterade" ut en S 16 och satte kurs syd med destination Everöd (där f ö Kristianstads civila flygplats nu ligger)

Dessa 6 månader blev tvivelsutan den bästa tiden av beredskapsåren vid F 11. Jag kände att jag/vi gjorde nytta och bedrev den typ av operation, som vi var avsedda för. Fjärrspaning behöver ju inte vara att angöra ett avlägset mål, och sedan åka hem igen. Vårt klart definierade mål sommaren -44 var södra Östersjön, ett för S 16:s prestanda på gränsen till dess förmåga (räckviddsmässigt). Som i tidigare inlägg belysts hade den tyska krigsmakten börjat utrymma Baltikum bl a över havet, varför skärpt uppmärksamhet söderut var nödvändig. 3/F 11 (Wille Lothigius) hade tilldelats denna uppgift.

Divch, Fk Lars Blomberg och undertecknad inkvarterades hos det generösa paret Svensson - "träbaronen af Everöd" - där vi trakterades som barn i huset.

Vi opererade från det gräsbevuxna fältet på stabilt underlag (sandjord), som höll i alla väder och väl bar de tunga planen. Vi hade aldrig det minsta problem med fältytan under vår tid på platsen.

Utflygningssvägarna var hinderfria, enda "hinder" att hålla reda på var Linderödsåsen i söder, som dock fick påhälsning vid ett tillfälle under perioden (se annan artikel).

P g a uppdragens längd startade vi alltid med fyllda tankar, vilket betydde 1600 ltr ombord för c:a 5 tim flygning. Det betydde å sin sida start med hög vikt. Jag fann alltid planet tungt under accelerationen och efter lättningen. Det är min personliga uppfattning - nu som då - att ett motorbortfall i kri-

tiskt läge strax efter lättningen knappast skulle ha gått att klara av. Det gällde att snabbt välja stråk rätt förut att landa på och hoppas på det bästa. Jag sökte alltid att memorera åtgärder enligt ovan före avgång för att ej bli totalt överraskad. Vi flög så många starter från detta fält, så jag föreställer mig, att samtliga förare väl visste, vad som låg framåt i samtliga startriktningar. Det hände aldrig någon besättning något obehagligt i detta avseende - föredömligt skötta plan genom mekanikerna samt korrekt flygning före, under och efter lättningen tog hand om ev problem.

Det är här plats att säga något om det illa beryktade fpl S 16. Vi som brukade det konservativt i spaning hade bara gott att framföra - vi upplevde det som alltmera driftsäkert ju mer vi lärde känna detta sydländska fullblod. Det gick under våra många och långa flygningar "som en klocka" mest tack vare våra kunniga och motiverade mekaniker, i kombination med föreskriven hantering under uppdragen av besättningarna. Medverkande i sammanhanget var naturligtvis, att våra uppdrag innebar långa flygningar på relativt konstant höjd och d:o effekt, vilket minskade slitaget. Ofta avslutades mina uppdrag med avlämning av fpl till 1.mekanikern med ett ".....utan anmärkning, tack för lånet - håll'et så".

De prestandaunderlag som förelåg i form av "Speciell förarinstruktion för fpl 16" stämde bra och visade, att vi på våra premisser skulle kunna "hänga uppe" dryga 5 tim. Med hänsyn till basvädret och valt alternativ för basen, om den "stängde", låg uppdragen på upp till 4 1/2 tim. Det gällde ju att ej flyga snabbt, det gällde att hålla ut, vilket gav distans. Spaningssträckan var c:a 1000 km och vår bästa räckviddshastighet fann vi vara 250 kmt på 500 m höjd.

Kuriosum: Jag minns än i dag, att de i bombställen monterade tankarna inte medgav mätning av kvarvarande bränslemängd. Erfarenheten lärde oss snabbt, att efter omkoppling till dessa tankar på säker höjd efter start gav dessa 2 x 270 ltr en flygtid på c:a 1 3/4 tim till tom tank. När tiden närmade sig fick föraren dela sin uppmärksamhet mellan flygning och passande av bränsletrycket. När det började falla och innan motorn tilläts tappa effekt gjordes en snabb omkoppling till ving/huvudtankarna. Vi visste nu, hur vi låg till för dagen ur bränslesynpunkt, och att vi hade 1000 ltr kvar. Huvudtankarna hade ett enkelt men brukbart mätsystem.

Vårt spaningsområde sträckte sig från kusten NV Königsberg (nu Kaliningrad) norr Danziger Bukt, utmed den tyska kusten runt Rügen till Möen och åter via Falsterbo.

Sträckan flögs alltid med "solen i ryggen" för bästa utbyte, d v s västerut på morgonen och österut på kvällen. Till en början uppträdde vi enskilt, men sedan flj förlorat fpl p g a befarad "fi" motverkan fastställdes, att uppdragen skulle ske i rote. Så skedde under hela den kvarvarande tiden av min tjänst vid 3. div. Detta innebar mycket flygtid för besättningarna och snabb konsumtion av tid mellan tillsynerna på fljverkstad för fpl, men vi kunde trots detta genomföra avsedd uppgift.

En besättnings tjänstgöringspass såg ut sålunda: Dag 1 rotetvåa, dag 2 rote-etta (=uppdragsledare), dag 3 beredskap och dag 4 och 5 vila. Detta program följdes kontinuerligt, vecka ut och vecka in, varför besättningarna alltid visste, vad som gällde när. Bra personalvård ! Vi sökte flyga med fasta besättningar så långt möjligt, men detta var inget krav. På så sätt lärde alla känna alla och vi skiftade deltagare i besättningarna utan problem. Vi hade en verkligt fin sammanhållning i hela div, vilket jag tillskriver en engagerad divch. "Wille" var som en omtänksam far för oss.

Målen: Sjöfarten på angivet område. Vi hade hela tiden en klar bild över vad som rörde sig där nere. Målen rör sig ju långsamt och som div "var på dem" kontinuerligt, visste vi alltid, vad som fanns var. Vi hade dessutom tur med vädret denna sommar. Dis och dimma kunde vara problem enstaka dagar, men vi tappade aldrig "greppet" om läget. Det är min tro, att div skötte tilldelad uppgift bra. Vi förlorade tyvärr ett fpl med besättning, men detta var tvevelsutän ett väderhaveri söder om Blekinge i svår havsdimma.

Flygväder: Totalt sett inget problem, men vädret är alltid en faktor i planering och genomförande av operationerna. Vädret till havs hade vi genom de oavbrutna operationerna under bra kontroll, basvädret likaså genom egna erfarenheter och väderbriefing. Men det kan slå fel - det vet vi ju alla. Vi önskade alltid avsluta flygningen genom landning på basen. Dit skulle vi anlända med önskad bränslereserv. Om det "drog igen" eller något annat förhindrade landning - vart går vi? Bulltofta (då = F 10), eller Kalmar (F 12) eller F 5? Vi hade bränsle för en av dessa platser. Vi genomförde uppdragen "radio-tyst" och visste intet om vädret, innan vi kom in över eget territorium igen i slutet av uppdraget. Hade det dragit ihop sig så var det tjug "trafikledares" uppgift att lämna förslag till disposition vid första kontakt med fpl. Vi hade planerna - jag tror inte att vi någonsin behövde bruka dem. Vi hade tagit fram ett enkelt moln genomgångsförfarande, som tillät nedgång till c:a 100 m vid anflygning på två radiofyrar från norr. Provades några gånger med gott resultat, men jag kan inte minnas, att vi brukade systemen under aktuella förhållanden.

Kommunikation: Som ovan sagts opererade vi radiotyst. Nödvändigt? Vet inte, men det tillhörde det s k spelets regler. Personligen tror jag, att man söder om Östersjön var väl medveten om vårt uppdrag, men accepterade vårt behov av utspaning och som vi ej störde onödigtvis fick vi hållas. Nåväl - vi kunde ju inte på basen avskärma oss helt från fpl på uppdrag under 4 tim, så vi tog fram ett enkelt kontaktsystem. Den på basen tjänstgörande dagofficeren (förare eller spanare i beredskap) vistades under hela uppdraget i basens radiostation (TMR), som opererades av samma beredskapsbesättnings signalist. Roteettan med kopia till - tvåan medförde koden, som var valfritt valda bokstäver. Fastställd bokstav sändes "rätt ut i luften" på fastställd minut varje timma. Vid denna tidpunkt skärptes vaksamheten i TMR'en och när meddelandet mottogs, visste vi på basen, att allt förlöpte normalt. Jag vet aldrig, att vi missade, men hade så varit fallet och osäkerhet uppstått hade givetvis tystnaden brutits för fastställande av läget.

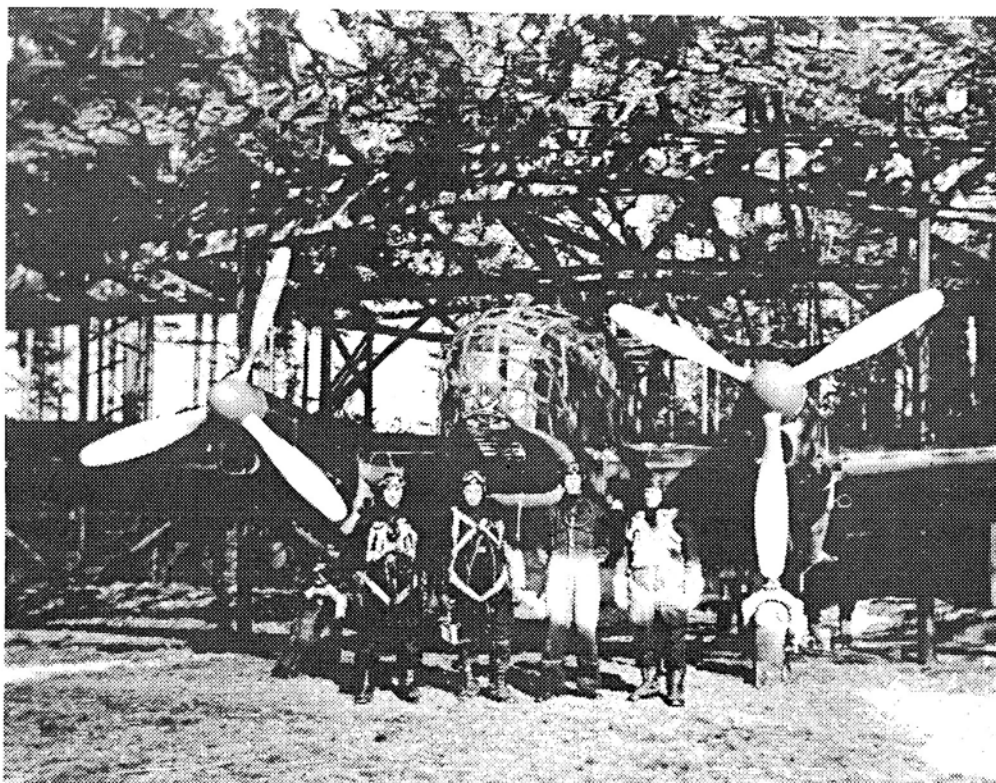
Besättning: 4 man - förare, spanare, signalist och mekaniker/flygskytt. Den senare hjälpte föraren med vissa åtgärder av teknisk art kring flygningen (spec i start och landning), men under uppdrag bemannade han övre kulsprutan och spanade uppåt bakåt. Detta var en ansträngande tjänst, då lämplig stol inte fanns (han satt i en "sele") och det blev varmt i solen under kupolen. Det hände trots den bristande bekvämligheten att han somnade! (Att en ung soldat kan sova i alla ställningar är därmed bevisat.) Bl a råkade författaren av dessa rader vid avspaning av luftrummet kring oss upptäcka en Me-110, som låg som "3:a" i vår rote - sedan länge? Vet ej. Skäl: Vår uppåt-bakåtspanare sov så gott i sin sele. Vad göra? Den tyske föraren vinkade - vi svarade, han bröt ut i en vid båge och försvann under oss in mot sitt hemland. Tavla! Det svenska tåget går, men passagerarna sover.

Spaningsmetod: Ögonspaning med enstaka försök att identifiera via foto. Endast handkamera medfördes. Då vi inte fick gå nära och absolut ej över målet och det dessutom alltid är disigt över sommarhavet och det är på gränsen till omöjligt att fotografera genom de små öppningsbara sidorutorna, ja, då blev det inte mycket bevänt med fotandet. Så det blev ögonen. Hela besättningen deltog för att söka fastställa typ, storlek o s v av målet. Vad gällde militära fartyg hade vi nytta av den s k "silhuett"-träning som vi bedrev på beredskapstid på basen. Men div överraskades sällan - vi förde ju "dagbok" över läget.

Flygning och navigation: Jag fann ~~S16~~ mycket tillfredsställande ur instrumentsynpunkt. Fpl var stabilt, gick som "på räls", nödvändiga instrument fanns men inte mer, kompassen var ett under - stabil (som ett gyro!), rättvisande,



Aspiranterna B Penner, L Blomberg, E Jacobi, A Berg och kadett B Ljungberg pratar flyg - naturligtvis. Foto via F 11-museum



Beredda i flygplanvärnet: X, X, Gunnar Stefenson ff och ljt Häggmark fs.
Foto via F 11-museum

tillförlitlig. Vi ägnade mycket tid åt att deviera alla kompasser och nådde strålande resultat under div navigationsofficers ledning. Resultat: Man blev aldrig trött av att "hänga på instrumenten", fpl kunde trimmas till att flyga som på autopilot = bara övervakning. Kompassen var vårt huvudsakliga navigationshjälpmedel, detta kombinerat med en allt bättre utvecklad förmåga hos spanaren att uppskatta vindens riktning och styrka genom att observera vattenytan, jämförd med den före starten mottagna vindprognosen. Detta medförde att vi oftast träffade "prick" vid angöring av utgångspunkten för uppdraget på östra sidan, som var fyren Düsterort (NV Königsberg) efter 1 1/2 tim över hav från Åhus. Bruk av radio för pejling var ej möjligt. Det blev elementär navigation.

Vi fick alltså inte gå nära eller över målen. Men visst skedde det oss alla av misstag i nedsatt sikt. Vi fick givetvis inte heller gå in över land - men det råkade väl alla besättningar ut för av samma skäl - den elementära navigationen höll inte måttet. Det var en stor överraskning att tro sig vara vid territoalgränsen för att strax därefter se ängar, kor, hus och bönder under sig! Svansen mellan benen och snabb flykt bort. Detta "brott" borde ha rapporterats i spaningsrapporten, men det glömdes oftast (vi undanhöll faktiskt uppdragsgivaren värdefull information). Ingen klagade, man hade allvarligare problem för handen. Vid en senare eventuell fråga (från FS) hade vi säkert glömt det passerade.

Motverkan: Givetvis, när vi råkade komma för nära "för komfort". Vi hade bl a ett par "trigger-happy" lv-besättningar stationerade på styrbords fartygssida(!) på ett sänkt större passagerarfartyg vid inloppet till Fehmarn Belt, d v s mellan Danmark och Tyskland i inloppet till Store Belt. Så snart ett av våra fpl enligt deras bedömning kom för nära, så small det. Man träffade aldrig, man var aldrig ens i närheten, men man var väl frustrerad av att se oss dagligen fara förbi - och så var det väl miserabelt att sitta (bortglömd) på denna eländiga plats och se kriget gå förbi och dessutom gå snett, utan att kunna göra något åt det. Så det blev "Feuer" d v s "Eld".

Divisionens kanske allvarligaste tillbud ägde rum på "hemmaplan". Lfc hade missat att vidarebefordra till dem det berörde vår anmälan om att vi hade inpassering av fpl efter avslutat uppdrag över Åhus. Höjd 300 m. Lv-batterierna var alltså ovetande om oss och ser ett "fett" mål flyga an mot batteriet, så det måste ju vara den lede "fi", och det blir direkt verkningseld på sittande fågel! Genom skickliga undanmanövrer lyckades föraren klara sig igenom utan skador - men - hur kunde dom missa? Är dom inte bättre?

Spårljus är alltid spårljus - dom skrämmer, när man första gången ser dom komma mot sig och man sitter illa till. Man ser mynningsflamman, man ser ljuset gå mot sig men missa, när de stryker förbi utom dom, som träffar och blir kvar i fpl man känner lukten av lyssatsen väntar på vad som skall ske nu

Så kände jag och min besättning det, när vi i typiskt varmfrontsväder, dvs dis och dimma och lätt regn flög in över en tysk grupp av transportfartyg på 100 m höjd över yttre delen av Danziger Bukt. Vi bara var där, såg fartygen och hur alla "öppnade upp", nu smäller det! och om det gjorde. Med 250 km hastighet är man snabbt över och förbi, men fartygen levererade någon form av spärreld - den gick ej att undvika. Och så smällarna, när vi träffades, lukten, ljuset - en projektil fastnade i bombstativet (lättnmetallrör), där de tömda tankarna fanns och brann ut utan vidare skada! Hur kunde den undvika den stora tanken? Vi flög, fpl gick att manövrera ut, vi upptäckte intet onormalt med/hos motorerna, ingen av oss var skadad - så vi fortsatte och genomförde hela uppdraget, av någon anledning såg vi inget skäl att avbryta, det var lika långt hem den därför avsedda vägen som att gå vidare, och eftersom "posten skall fram..." gick vi vidare. Vi hade ju allt under kontroll.

Efter landningen konstaterades 22 hål i fpl, förutom det ovan nämnda i kroppen ett skott genom avgassamlaren (den sk saxofonen) på höger sida. Att den inte tog motorn med ty återföljande skador, ev en-motorflygning tillbaka med ett fpl, som inte var speciellt bra i ett sådant driftsförhållande (den aktiva motorn torde överhettas) och vi var dåligt tränade i denna operation, faktiskt.

Div "glömde" att meddela det passerade till staben i spa-rapporten, fpl skulle till Nyköping för tillsyn följande dag, varför endast flj-verkstaden informerades. Oturlig flygande inspektion från Flygförvaltningen slog ned på detta "brott", som i sin tur skaffade divch problem, för vilka jag i denna dag är ledsen. Men - det var inte vår dag den dagen - och himmelriket väntar fortsatt på mig!

Turen var med oss även en tid senare, då vi i lättande havsdimma med starkt nedsatt sikt föröver utanför Kolberg passerade rakt över en tysk lätt kryssare på några hundra meters höjd! Mitt minne av detta är, att spanaren plötsligt ropade till med en röst, som uttalade både förvåning och ett visst obehag. Vi var strax över fartyget - det var tidig morgon - och såg ned på en helt passiv besättning, som tittade upp mot oss. Alla vapen vilade, det var en för

oss överklig frid - vi väntade på att det strax skulle smälla. Hade vi tur förra gången så hade vi inga dylika förhoppningar nu - ett avancerat krigsfartyg missar inte ett mål som vi. Men - inget hände och efter en kort stund (som verkade olidligt lång) var det hela över. Fortfarande frågar jag mig: Hur kunde man undvika att angripa oss, som på stadig kurs anflugit fartyget i minuter? Den enda förklaring jag kan tänka mig är, att man var så van vid divisionens närvaro, att man bara följde oss av rutin och absolut förlitade sig på vårt accepterade uppsåt. Men, oj, det var svettigt en stund! Vi hade ingen klar uppfattning om vilket fartyg det var, trots vår omfattande träning i silhuetter. En av få var det, men vilken?

Återigen vår Herre på vår sida.

Kuriosum: Vi var helt på det klara med , att man på ansvarigt håll söder om Östersjön var klar över vår styrka, beredskap och förmåga. Som ett bevis på någon form av rapportering från området kring Kristianstad vill jag avslutningsvis nämna följande: Jag träffade av en tillfällighet en kamrat från Stockholm under ett besök i staden. Han nämnde för mig, att han dagen innan anlant till området med sitt pansarförband. Samma kväll, när vi traditionellt lyssnade till den svenskspråkiga nyhetssändningen från Radio Königsberg (med inbyggd propaganda), hälsades det omnämnda förbandet välkommet till sin nya förlägningsplats intill Kristianstad ... Sannolikt hade även vi hälsats välkomna på vår tid, men om detta viste vi ju ingenting.

Fritiden var ganska omfattande med hänsyn till det splittrade tjänstgöringsprogram divisionen hade, d v s mycket tidiga resp sena pass. Mitt på dagen var det ofta tyst. Det var tid för olika slags aktiviteter för att stärka konditionen, ty sådan krävdes för flygning i ett omvitnat varmt fpl i timmar. Cykeln kom till heders. Målet var ej sällan Åhus, där vi hos den s k "Ålakungen" skaffade skaffning till att förgylla den militära kosten. Genom vår värd direktör Svensson var vi prominenta kunder, som hade speciella favörer. Nytt och nöje!

Vi levde till en tid ett angenämt badliv. Hur? Avsikten vid ombaseringen till Everöd att divisionen skulle komplettera den skjututbildning, som blivit eftersatt tidigare p g a fpl-brist. Av den anledningen hade divisionen rekviderat och fått sig tilldelad en strandremsa om 1 1/2 km söder om Åhus, där mål hade ställts upp på strandbrinken. Vi hann påbörja utbildningen och genomföra en mindre del, när beslutet om spaning i rote skulle påbörjas. Nu fanns inte längre fpl-tid för denna träning, som omedelbart stoppades. Kvar

var dock stranden, som inte till en början återlämnades. Så till divisionens förfogande stod en bit av kustens bästa strand, så varför inte bruka den? Så gjordes. Det måste ha varit en syn (med den tidens uppfattning) att se en mängd unga män springa omkring på stranden i den s k "födelsedagsdräkten", och leka och bada som barn.

Ja, sommaren 1944 var fantastisk ur många synpunkter. När jag nu 1991 tänker tillbaka på den gången då det begav sig, så finner jag, att 3/F 11 gjorde den insats för Sverige i beredskap, som divisionen var avsedd för och utbildad till. Genom god ledning, gott kamratskap och samarbete var det aldrig någon tvekan om resultatet. Vi lärde oss att väl känna och bruka vårt redskap - S 16 - vilket som ovan anförts, var eller blev väl ägnat att göra jobbet. Vi fick förtroende för detsamma och förtroende för sitt vapen är primärt för att lösa sin uppgift. I träningen av våra spanare (från armén resp marinen) ingick, att dessa officerare med förarens goda minne skulle få vänja sig vid att manövrera fpl under marsch, d v s flyga instrument på den s k transportdelen av uppdraget (Åhus - Düsterort eller vv). Så gjordes och det var för mig både överraskande och glädjande att se hur snabbt de plockade upp och i många fall utvecklade sin färdighet. Till en del kan denna färdighet tillskrivas flygplanets goda egenskaper, som tidigare nämnts, men i grunden bevisar detta, att flygning inte är någon svår konst. Med normal känsla och noggrannhet kan vem som helst lära sig att manövrera en aerodyn. Detta har jag sett och fått belagt genom mina år inom den civila luftfarten.

Dessa intryck av min bästa tid i Flygvapnet överlämnas härmed till den ev intresserade. Har jag kunnat dela med mig på ett förstäeligt sätt så är det bra. Håll till godo!

När jag skrivit detta har mina tankar gått tillbaka till och alltmer fördjupats kring det passerade. Därför har det dessvärre blivit (alltför?) långt - men: Till flydda tider återgår min tanke än så gärna, som skalden skrev.

Bromma i juli 1991

Gunnar Stefenson

Spanare Björn Sjögren (GRE) berättar.

De spaningsflygningar som jag deltog i började på F 7 i maj 1944 inom spaningsgrupp "Rosen". Det blev bara några flygningar över Kattegatt och Skagerack. Vid ett tillfälle tvingades vi på grund av dåligt väder att från Göteborgs Skärgård följa kusten till Laholmsbukten. Detta gjorde att vi kom in över Kullen från öster i stället för från norr enligt förhandsmeddelandet. Luftvärnet på Kullen, som väl hade 20 mm pjäser, men det blev ett ganska ordentligt fyrverkeri innan vi på lägsta höjd tog oss över udden. Strax därefter var det dags att mötas av tyskarnas 7 cm batterier på stranden av Gilleleje.

Efter F 7 fick jag kommandering till spaningsdiv 3/F 11 på fält 4 som divadj. Under tiden 17 maj 1944 - 2 okt 1944 deltog jag i ca 50 spaningar över södra Östersjön, däri inräknat sådana, som avbrutits av olika anledningar. Jag skall berätta något om några av dessa: Vi kommer alla ihåg hur vi kollade bränsleförbrukning genom att direkt efter start koppla om till kroppstankarna, som rymde 2x270 l och om detta bränsle räckte i ca 1 tim 45 min med någon marginal. Vid ett tillfälle hade vi flugit större delen av vårt högervarv Fält 4 - Brüsterort - tyska nordkusten till pommerska bukten, då jag fick för mig att jag skulle kolla bränslemängden i höger vingtank. Den indikerade tomt. Föraren kollade vänstertanken, som också indikerade tomt. Jag gav kursen närmaste vägen till Falsterbo och föreslog landning på Bulltofta. Min förare tyckte inte så, då han antog att det var fel på bränslemätaren och vi hade ju inte flugit mer än knappt 4 tim. Vi gick alltså hem till Fält 4. Det gick bra. Vi landade rakt in utan sväng runt fältet. Vi anmälde till flygplanmästaren att det var något mystiskt med bränslemätaren eller förbrukningen. Han provmätte med sticka i båda tankarna och fick knappast något utslag alls. Han beräknade att vi sammanlagt hade ca 11 l bränsle kvar.

Kommentar: "Vår Herre är dårars förmyndare."

En annan gång flög vi i samma högervarv och med sedvanlig dålig horisontalsikt när - tvärs för Gdynia - "Kryssaren" Prinz Eugen dök upp rakt framför oss. Vi lyckades hoppa över kryssaren och dyka ned på andra sidan. Då hela skorven såg ut att explodera av luftvärnseld. Inget plåt- eller dukvite uppstod utan vi kunde fortsätta mot Brüsterort och tittade in i Danziger Bucht.

När vi kom ut därifrån fick vi syn på ett par u-båtar på kolonn med nordlig kurs. Vi svängde norrut, men där fanns ytterligare u-båtar, som bildade en kedja ända ut mot Prinz Eugen. Vi dök ned till lägsta höjd igen och försökte ta oss ut mellan u-båtarna. Det gick bra med rejäla undanmanövrar. Det blev dock något turbulent på alla Lv-eld, som emellertid i allmänhet låg bakom oss.

I slutet av september 1944 flög dåvarande sergeanten Lindberg, fsig Fagerlin och jag från fält 4 till F 11 för att byta ut en Caproni mot en nyöversedd sådan. Meningen var att vi skulle flyga tillbaka samma dag, men vårt nya plan var inte klart, så vi fick en natt i Nyköping (troligen middag på Storan). Morgonen därpå hade Nisse Ehrning provflugit planet, med resultat att verkstaden fick bakläxa på någon detalj. På em gjorde Nisse med mig som fsig och en mek en ny provflygning med godkänt resultat. Verkstaden fick planet för att komplettera kamouflage-målningen. Detta gjorde att vi inte kom iväg förrän i skymningen. Vår fsig "FAG" skulle inte med tillbaka, så Lindberg fick nöja sig med mig som fs + fsig och med planets 1 mek som färdmekaniker. Vi startade norrut (bana 34). Så fort vi kommit lätt skrek föraren: "Hjälp mig att hålla emot höjdrodret. Jag kan inte trimma fanskapet!" Vi steg en bit och höll krigsråd medan jag höll vänsterfoten på spaken. Vi kom fram till att planet ju var OK vid sista provflygningen och att det måste vara att trimrodret låst sig av någon anledning. Lindberg provade med gasavdrag och kom underfund med att trimningen var perfekt för planet med lite gaspådrag och för trepunktländning. Vi fortsatte flygningen men fick lov att turas om med styrandet, då mitt vänsterben eller Lindbergs högerben inte orkade hålla emot spaken längre. Landningen med hjälp av två fotgenlycktor i mörkret på Fält 4 gick perfekt. När vi landat gick vi akterut för att se vad som hänt med höjdrodrets trim. Det visde sig att färgen, som sprutats på hade klubbats fast trimmen i fullt nosuppläge. En pennkniv löste detta tekniska problem.

Det är klart att det finns många fler roliga episoder att plocka fram från så många flygningar, men det är svårt att minnas speciella detaljer efter så många år.

Säga vad man vill om Capronin men jag trivdes i allra högsta grad i detta förtalade flygplan. Jag kom alltid hem med det i ett stycke, vilket inte alltid var fallet med de B-3or vi hade till låns från F 1. I en sådan var jag med om att plöja upp en hyacintåker i Malmö med nosen och vänstervingen. Men se det är en annan historia.

Caproni - spaningsflyg.

Besättning: "Fyra"

Spanare: "ORS", befälhavare Hans Forslund

Förare: "ILO", Lars Nilsson

Signalist: "SEG", Sture Seger, "AHL", Olle Ahlskog eller Edy Näslund
(se foto)

Skytt/mek, varierande beroende på tilldelat flygplan.

Här nedan följer mitt bidrag för en gemensam satsning av minnesbilder från beredskapsåren. Tyvärr sviktar minnet betänkligt efter mer än 40 år sedan händelserna inträffade. Och förmodligen överensstämmer inte mina minnesupplevelser helt med andras, varför de böra samordnas till en korrekt beskrivning.

Ordningsföljd, datum och tidpunkt kunna ej angivas, då sådan uppföljning ej ägde rum. All vår spaningsverksamhet skulle äga rum över internationellt vatten, men med de knapphändiga meteorologiska uppgifter, som förelå pga rådande krigstillstånd, blev den verkliga färdvägen ej alltid som den i förväg beräknade, vilket följande incidenter komma att belysa.

Vid molngenomgång utanför Swinemünde uppstod kollisionstillbud med en ty Do-18, som tydligen nyss startat från hamnområdet och var på väg uppåt. På 150-200 m höjd möttes vi, när vi kom ut ur molnen. Fpl var rakt framför oss och under stigning. Endast ett 10-tal meter skillde oss åt. Genom snabba undanmanövrer från bådas sida undveks kollision. Vi befunno oss nu över hamnområdet! Vet ej, om spanaren hann ta' några bilder, innan vi snabbt drog oss tillbaka på nordlig kurs.

En annan gång flög vi som 2:a i roten och befann oss ungefär i samma område som ovan. Vi flög över ett lågt molntäcke. Den kurs, som 1:an höll oroad "ORS", som ansåg, att den gick för mycket i sydlig riktning. Efter en stunds ytterligare flygning visade det sig, att han hade rätt. Molnen skingrades efter hand, och vi började skymta hus och gröna ängar under oss. Vi voro tydligen långt in över land.

Vi avbröt rotelflygningen och svängde till nordlig kurs samt gick in i molnen framför oss. Efter en stund steg vi upp genom molnen. Vi upptäckte då tyska jaktplan kretsande över oss. Snabbt in i molnen på nytt, som den gången troligen blev vår räddning, Jakten var tydligen larmad om vår närvaro, men kunde ej upptäcka oss. Spänningen var stor, innan vi åter var ute över internationellt vatten. Orsaken till denna navigations"miss" var, att l:an hade förlorat sin karta, som sögs ut ur fpl. när spanaren öppnade sidofönstret, varefter han fick söka klara sig med en mindre kartbild över Europa, som fanns i det övre vänstra hörnet av väderrapporten (A4)!

Nästa tillfälle var vi (enstaka fpl) på väg in i Danzigerbukten. Där låg ett mycket intressant mål för spanaren att "fota", u-båtar med moderfartyg, tunga kryssaren "Admiral Hipper", minsvepare och flera handelsfartyg, beväpnade med kanoner på fördäck. Inne i bukten på 400 m höjd få vi en ljussignal från ett av fartygen. Man önskade tydligen ha igenkänningsignal från oss. Vi övervägde, om vi skulle svara med påhittad kod eller ej. Vi gav signal, som givetvis var fel, ty u-båtarna stängde omedelbart tornluckorna och gick i u-läge. Övriga fartyg vände fören mot oss och kort därefter såg vi mynningsflämmor från kanonerna på handelsfartygens fördäck. Vad nu göra? Jo, vi dök snabbt ned från våra 400 m till havsytan (5-6 m över ytan). Denna manöver var så snabb, att signalisten ej hann vinda in sin hängande antenn, vars lod försvann i djupet, vilket förargade mekanikern på basen vid återkomsten. På denna lägsta höjd lyckades vi vända och genom slalomåkning försvinna ut ur bukten. Vid hemkomsten upptäcktes några kulhål från kulspruta i sidodret. Äventyret slutade lyckligt om än med några kulhål och ett förlorat lod som minne.

En annan händelse, som verkligen kunde ha slutat illa och dessutom hände två gånger under samma uppdrag, var, när vi utanför nordtyska kusten upptäckte en konvoj, bestående av minsvepare, tunga kryssaren "Admiral Hipper" samt ett större trupptransportfartyg med soldater och materiel på väg mot Finland. Jag såg konvojen på min vänstra sida. För att spanaren skulle kunna "fota" densamma, måste han lägga kameran med 50 cm tub över mina armar, varefter jag bankade fpl åt vänster, så att han kunde ta' sina bilder. Det gick snabbt. Därefter drog han tillbaka kameran. I detta ögonblick stannade båda motorerna. Flyghöjd 400 m. Planet sjönk som en gråsten.

Mekanikern och jag vidtog alla tänkbara åtgärder för att få igång motorerna på nytt. Vi ställde om bränslekranarna och pumpade, men till ingen nytta. På 100 m höjd insåg jag, att enda möjligheten var, att nödlanda på vattnet, varför jag svängde in mot fartyget med hopp om, att man skulle plocka upp oss ur vattnet. Som sista åtgärd gällde att slå av huvudströmmen. Kontakten satt i taket. När jag tittar upp, finner jag, att den står i fränslaget läge. Vi var nu nere på 50 m, när jag slår om till "2". Båda motorerna svarade direkt. Med glatt klappande hjärta gav jag motorerna full gas och avbröt nödlandningen och steg mot skyn igen. Orsaken till missödet var, som läsaren nu torde förstå, att spanaren, när han förde tillbaka kameran efter utförd fotograferig ovetande råkade slå huvudströmbrytaren till "0".

Uppdraget kunde nu fortsättas. Efter en stund meddelade signalisten, att radion ej fungerade, varför spanaren bestämde, att uppdraget skulle avbrytas, och att vi skulle gå raka vägen till Falsterbo för inpassering. Efter inpassering och halvvägs upp till basen meddelar plötsligt signalisten, att vi äro förföljda av två tyska jaktplan. Jag kastar då fpl brant åt höger, samtidigt som jag spanar vänster. Jag ser först spårljus passerande vänster vingspets och därefter två Me-fpl (210?), kommande från lägsta och skjutande mot oss under brant stigning, för att därefter försvinna på lägsta igen. Efter landning på basen ringer Lv i Malmö och önskar veta, hur det gick för oss. Man hade nämligen sett hela händelseförloppet! Man meddelade, att de två fpl kommit på lägsta i en dalgång, vilket gjort, att man ej kunde skjuta, samt att de försvunnit ut på samma sätt. Radiohaveriet blev troligen vår räddning den gången.

Det inträffade även tragiska händelser under denna period, bl a en, som jag hade nära anknytning till. Uppdraget skulle denna gång ske i rote och omfatta den sk "stora rundan" motsols med inpassering över Åhus. Strax före inpasseringen möter vi en mycket tjock dimbank. Roten låg med stort avstånd mellan planen. När roteettan når dimbanken ser vi, hur fpl minskar höjden och försvinner in i dimman, eventuellt för att få merkkontakt och på så sätt söka sig fram till basen. Spanaren och jag överlägger om, hur vi skola göra och besluta oss för att fortsätta över dimman mot land. Väl inne över land upplöses dimman, och vi landa i helklart väder på basen.

Efter landningen ser vi oss om efter rotettan men kan ej upptäcka densamma. Tiden går och när aktionstiden är ute förstå alla, vad som inträffat. Fyra kamrater med fpl ha försvunnit och har aldrig återfunnits.

En annan - lustigare - tilldragelse inträffar också. Vi var på uppdrag över Östersjön och var halvvägs på utgående, när ett "C"-meddelande mottages med order att vända tillbaka pga luftstrid över Östersjön. Vi gör så och efter en timmes återflygning mot Åhus kommer en rote svenska jaktplan mot oss. Ett plan lägger sig framför oss, det andra bakom och något över. De leda oss fram till Everödsfältet, där man anmodar oss att landa. Det passar oss utmärkt, det är ju dit vi ska - det är vår bas!. Vi ringer till F10 och tackar för hjälpen. Capronin är lätt att förväxla med ett snarlikt ryskt fpl. Så hade skett i vårt fall, beroende på att färdplanen ej hade ändrats.

En ovanlig tilldragelse upplevde jag under förflyttningsflygning till Gotland, där vi skulle delta i efterforskning av försvunnet fpl. Vi flög med markkontakt, men över småländska höglandet blev molnen marknära, varför vi steg upp genom dem. Översida på c:a 300 m. Där möts jag av en syn jag aldrig glömmer. En km rakt föröver ligger en ensam kyrka ovan molnen!

Det finns säkert många fler minnen av händelser, som inträffade under krigsåren, som andra komma ihåg. Jag har ur minnet tagit fram det jag upplevt. Jag hoppas, att mitt bidrag kan vara av värde i arbetet med en sammanställning av vad som hände under beredskapsåren.

Med många vänliga hälsningar till Er alla från "ILO"
