



### Sören Wennerberg

*Sören Wennerberg fick impulsen att söka till flygvapnet när han såg en Caproni gå in för landning på F11. Han var på sin cykel på väg mellan den gård han och familjen bodde på i Bettna till Nyköping för att köpa reservdelar. Så blev han stående mellan Christineholm och Bönsta och såg flygplanen landa.*

Sören sökte till Flygvapnet för att bli signalist. Tyvärr klarade han inte provet. Men rekryteringsofficeren Sten Dalberg på F11 sökte mekaniker och Sören skulle infinna sig i september och börja som volontärsaspirant. Den 23 oktober 1944 skrev han på kontraktet, några veckor före sin 17-årsdag.

Så började en 44,5 år lång tjänstgöring i flygvapnet.

– Jag har inte ångrat en dag, bedyrar Sören. F11 var känd som en demokratisk och samhällstillvänd flottilj, där skillnaden mellan de olika personalkategorierna inte var så stor. Varje del var viktig för att helheten skulle fungera.

Det är männen på marken som håller planen i luften var ett uttryck som, enligt Sören Wennerberg, stämde in bra på den respekt som visades de anställda emellan.

Så började utbildningen 1944 på vicekorpralskolan som fanns på flottiljen. Utbildningen hölls på instruktionsverkstaden och här lärde sig de blivande mekanikerna att slipa, borra, laga duk och roder där allting gjordes för hand och från grunden och med största noggrannhet. Den enda maskin som fanns var en bormaskin.

Sören berättar om evighetsbiten, om slipning med yttersta precision, hur hammare tillverkades, och hur man lagade duk och håll i fanér. Utbildningen pågick i tre år.

1945 kom han till Roma på Gotland där han följde med på havsövervakning i Östersjön med. Eftersom han var så ung fick han följa med morgonpasset och kvällspasset. Och ett pass handlade om fem-sex timmar. Från Roma till Västervik, Sölvesborg och så den andra kusten upp. Flyghöjden var mellan 50 och 100 meter. I flygplanet medföljde spanare, signalist, mekaniker och två förare.



Foto: Stein Ulf

*Sören på "jobbet", övervakar gjutning av fundament till ett kommande luftbevakningstorn, tillsammans med Börje Järvling längst till vänster, Rolf Nyberg och leverantören.*



Foto: Christer Wätz

*Sören Wennerberg ses sällan stillasittande, men för Medlemsnyttis reporter lugnade han ned sig en stund mellan jobben för bl.a.F11 Museum och sin bostadsrättsförening.*

Det var spännande och kul och jag har sett mycket av Sverige, berättar Sören. Den fortsatta karriären innebar att han har sett det mesta av Sverige, från Skåne i söder till Kiruna i norr. Han har legat på de flesta krigsflygfält och besökt alla flottiljer.

Han jobbade sedan tre år som färdmek på B3 som flög folk kors och tvärs över landet..

Många övningar och många placeringar på baser innebar mycket bortavaro från hemmet. Hustrun Anna-Lisa tog hand om hemmet och barnen, men med fritidsnöjet husvagn kunde de besöka de ställen Sören varit på och därmed har hustrun också kunnat se hela Sverige.

Hela tiden skedde en kontinuerlig utbildning när nya flygplantyper kom till flottiljen.

– 29-an är sista kärnan jag mekat. Vi sa när vi gick över till rea att nu försvann romantiken. Alla propellerkärnor var individuella och vi satte en ära i att de skulle starta på första försöket. Så blev det snöröjning och Sören jobbade också som ansvarig för fordonen inom ett visst geografiskt område. Så pensionering och träffarna på Skavsta och jobbet med flygmuseet. "Civilt" sköter han bostadsrättsföreningen i Oppeby.

– Tisdagsjobbet har utträttat mycket men främst blir det en social samvaro, förklarar Sören, som gärna skulle se att fler kom till träffarna. Många sitter hemma och kanske är mycket ensamma. Vi vill att de kommer.

Men han välkomnar också yngre som bryr sig, annars finns risk att verksamheten dör ut. Och det kommer faktiskt en del unga.

– De behöver inte vara blyga eller rädsla för att göra bort sig. I tio år har tisdagsträffarna varit och Sören jobbar för att de ska fortsätta.

Christer Wätz



# Årsmötet

NFF:s årsmöte 2004 ägde rum den 25 mars med rekordstort antal deltagare i Flygteknikerskolan vid Skavsta flygplats. Enligt tidigare beslutade stadgeändring valdes inga suppleanter till styrelsen, vilket innebar att Freddie Andersson inte omvaldes. Han arbetar dock vidare med sponsorfrågor i nära kontakt med styrelsen.

Nils Personne, föreningens förste ordförande, hade trots övertalningsförsök undanbett sig omval som ledamot. Nils avtackades av ordföranden för ett långt och synnerligen värdefullt föreningsarbete, inte minst ekonomiskt där Nils insatser varit helt avgörande för den utbyggnad av F11 Museum som genomförts under senare år. Nils bjöd sedan åhörarna på en kort resumé av sitt långa och omväxlande flygarliv, från flygvapentiden och som ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening. Som kuriosia nämnde Nils att han troligen är den ende nu levande i världen som flugit Sk6.

Som ersättare för Nils valdes Stein Ulf in som ordinarie styrelseledamot. Ett värdefullt val för NFF, då Stein genom sitt breda tekniska kunnande och arbetsvilja är en stor tillgång för föreningen och museet.

Rolf Carlsson valdes till V. Ordf. efter Thore Eriksson, som fortsätter som ordinarie ledamot.

## § Övrigt

- Ett förslag till föreningsmärke presenterades. Efter omröstning blev utfallet att märket skall vara försett med årtalet 1995, dock i annan färg än förslaget. Prov med detta skall göras.



Foto: Christer Wätz

*Nils Personne, en av initiativtagarna till NFF och dess förste ordförande, lämnade styrelsen i samband med årsmötet. Efter avtackning berättade Nils om sitt långa, omfattande och händelserika flygarliv.*

### Så här ser den kompletta funktionärslistan ut:

ORDF. P.O. PETTERSSON  
V. ORDF. ROLF CARLSSON  
SEKR. GUNNAR VIEWEG  
KASSÖR: INGVAR CLAESSON

ÖVRIGA LEDAMÖTER:  
AXEL CARLSON  
STEN-INGE DRIE  
THORE ERIKSSON  
STEIN ULF  
STEFAN WENDELSTEN  
LENNART ZETTERSTRÖM

REVISORER:  
HANS ANDERSSON  
SVEN OHLSSON  
REVISORSSUPPLEANT:  
SVEN-ERIK BLOMKVIST

VALBEREDNING:  
ÅKE RYBERG  
CHRISTER WÄTZ



## DC-3:an, ämnet för kvällen

Den dagsaktuella och under decennier omdiskuterade över Östersjön nedskjutna DC-3:an framstod i delvis nytt ljus när



Foto: Christer Wätz

*Rolf Gustafsson visade att den av Ryssland redovisade plotten av DC-3:an inte kunde stämma med den verkliga.*

Rolf Gustafsson gav sin version av händelsen. Rolf Gustafsson, f.d. överste och 47 år i flygvapnet och bl.a. chef för F16, har under 10 år arbetat med utredning av DC-3:an. Fakta om flygplanets uppdrag är kända av alla idag. Det Rolf kunde visa var också plottning av flygningarna som visade ett regelbundet mönster, aldrig öster om mittlinjen. Ryssarnas motsvarande plot visade ett helt annat mönster; från ett mycket snabbare plan, som omöjligt kunde vara DC-3:an. Det är också klarlagt att det samtidigt förekom annan flygverksamhet av mycket "tuffare" art, från NATO-sidan, riktat mot dåvarande Sovjetkusten. Rolf's teori var att det svenska flygplanet sorgligt nog sköts ned av misstag. Även uppgifterna om själva nedskjutningen skiljer sig mellan den officiella ryska och pilotens i det Mig-plan som sköt ned DC-3:an. Enligt ryska uppgifter gjordes två anfall, medan piloten hävdar att han endast gjorde ett anfall. Ryska uppgifter säger även att någon skulle ha lämnat flygplanet med fallskärm, vilket Mig-piloten uppger sig inte ha sett. Den nu genomförda bärgningen av flygplanet visade att tidigare beräknade uppgifter om nedslagsplatsen stämde mycket väl överens med fyndplatsen. Kanske kan bärgningen också leda till nya uppgifter om vad som verkligen hände.

## Livräddande insats av Sörmlandskustens Räddningstjänst

Vid två tillfällen under våren fick F11 Museum guider och andra funktionärer möjlighet att lära sig Hjärt- Lung Räddning. Några missade denna unika chans, men många tog också tillfället att tillägna sig denna värdefulla kunskap. Efter kursen behöver man inte stå helt handfallen om man ser en människa, kanske anhörig eller museibesökare, falla ihop.

För utbildningen svarade Sörmlandskustens Räddningstjänst och kunniga instruktörer var Marie Axdorph och Barbro Lilja, som båda arbetar som narkosköterskor vid Nyköpings lasarett. Undersökningar visar att denna typ av utbildning ger en markant förbättring vad gäller överlevnad i samband med akuta hjärtbesvär.

Utbildningens första del utgjordes av en teoridel med information om vad som händer i kroppen vid olika sjukdomstillstånd och åtgärder vid andningsstillestånd, blödning och chock.

Därefter följde den praktiska delen, som innebar övning på en synnerligen realistisk docka, med utrustning som direkt visade om åtgärderna var korrekta. Åtgärder som innebar att först undersöka andning och hjärtverksamhet, kalla på hjälp och därefter påbörja hjärtmassage och andningshjälp med mun-mot-mun-metoden. Efter behövligt antal genomförda övningspass blev så alla deltagare godkända och kände en ökad trygghet för den händelse de nyvunna kunskaperna skulle komma till användning för att rädda liv. Frivilliga Flygkåren ställde generöst sina lokaler till förfogande för kursen.



Foto: Levi Hjortsberg



Foto: Stein Ulf

På övre bilden ger Rolf Carlsson hjärtmassage (benen tillhör Marie Axdorph, som övervakar). På undre bilden syns Åke Jakobsson utöva mun-mot-mun-metoden under Barbro Liljas överinseende.

## SKAVSTA FÖRR



### De Havilland DH 104 Dove

Ett av de många "udda flygplan" som gjort tjänst i Flygvapnet och har varit placerat på F11 var De Havilland DH 104 Dove ("Duvan"), eller TP 46. Planet har kanske inte låtit höra av sig så mycket i flyghistorien även om det finns mycket att säga om det. Doven, som konstruerades av De Havilland redan 1945 och var den första efterkrigsmaskinen och väckte omedelbart berättigad uppmärksamhet. Det var speciellt byggt för att användas på medelstora flygfält och lämpade sig för lokal trafik, frakt, privat osv. Flygvapnet använde TP 46 för sambandsflygningar mellan flygstaben, förbanden och dess krigsbaser, samt som VIP-flygplan.

Maskinen var inte bara en attraktiv, skön och lyckad skapelse i helmetall. Den var också ett komfortabelt inrett flygplan med stora fönster med utomordentlig sikt för resenärerna och kunde medföra 8 – 11 passagerare eller 800 kg last, plus 2 mans besättning. De två DH Gipsy Queen-motorerna på 330 hkr gav flygplanet en marschfart på 250 km/tim. Planet var stabilt, lätt och trivsamt att flyga. Vid de stora inköpen av J 28 Vampire 1946 – 47 gjordes inköpet av Doven till ett förmånligt pris. Under den relativt korta tid, 1947 – 55, som TP 46 var placerad vid F11 visade den sig vara pålitlig och ett lämpligt mindre transportflygplan. Dåvarande CFV, generallöjtnant Bengt Nordenskiöld, gjorde en i december 1951 uppmärksammas långflygning med TP 46 med F11-besättning, då han besökte Etiopien. Planet var då något ombyggt för den långa flygningen. Den totala flygsträckan fram och åter Etiopien inklusive flygningar inom detta land blev ca. 1 850 mil och flygtiden ca. 75 timmar.



TP 46, De Havilland DH 104 Dove ("Duvan"), uppställd på 5 div platta.

1955 – 56 var TP 46 placerad på F9/Säve, 1957 – 60 på F8/Barkarby, samt 1960 – 67 F21/Luleå för fortsatt tjänst som VIP- och lätt transportflygplan. 1967 såldes Doven till Malmö Aero, men då nödvändiga reparationer/modifieringar måste utföras skrotades flygplanet. Resterna såldes sedan till AB Avfallsråvaror i Malmö.

Axel Carleson

**Sista chansen;** för dig som får inbetalningskort med denna sändning att bli kvar som medlem i NFF



## Några ord från ordföranden



Våra byggaktiviteter närmar sig nu slutet. Det vi tillsammans har åstadkommit är imponerande. Genom stora frivilliga insatser inom olika verksamhetsområden har vi skapat mycket bra och tilltalande förutsättningar för att bevara och visa vad flyget betytt och allttjämt betyder för vårt samhälle. Och genom ett bra samarbete med försvarsmakten och Flygvapenmuseet är vi försedda med många intressanta utställningsföremål. Vi kan konstatera att "hårdvarorna" i vår flyghistoriska verksamhet är väl tillgodosedda och tas väl omhand.

Nu satsar vi ännu mer på de historiska "mjukvarorna". Att dokumentera flygspaningens utveckling och betydelse anser vi vara en betydelsefull och samhällsintressant uppgift. En grupp av våra medlemmar har tillskapats. De flesta av dessa har haft en central roll inom den svenska flygspaningen och en god insyn i denna under många årtionden. Det kommer sannolikt att bli ett omfattande jobb som tar sin tid, men jag tror också att gruppdeltagarna kommer att få många intressanta och trevliga stunder tillsammans. Och förhoppningsvis kommer arbetsresultatet att bli ett intressant dokument i någon form. Lycka till med jobbet!

En varm och skön sommar önskar jag er alla!

P O Pettersson  
Ordförande

## "Pelles hörna"

Sill och snaps och social samvaro hägrade för "byggare" och inbjudna guider och funktionärer när Pelles myshörna invigdes i museihangaren på kvällen den 17 maj.

– Jag tackar alla som jobbat med detta, förklarade Nils Personne, som klippte bandet till hörnans entré. Man ska vara glad över det jobb som gjorts. Jag är sommarsnickare och bedömer att det är ett bra jobb som gjorts.

Nils Personne donerade ett glas som han tagit, lånat, från Narviks järnvägsrestaurang för många år sedan. Det var när han

## Tag chansen att följa med på en resa till England och flygshowen på Duxford

Efter den lyckade resan till England och flygdag på Duxford hösten 2003 har det kommit starka önskemål om en upprepning. Denna gång blir det i samband med en ännu större flygdag än vid förra resan.

### Följande gäller:

#### Datum

3 – 6 september (fred – månd)

#### Program

Besök Duxford 4/9 eller 5/9 eller båda dagarna, med stor flygshow och ett förnämligt flygmuseum.

Tid för besök vid t ex andra museer.

#### Resa

Med Ryanair från Skavsta

#### Kostnader

C:a 3.500 kr – 4.000 kr

#### Information

Freddie Andersson 0155-21 25 28

#### Anmälan

### Bindande senast 21/6

Till: Freddie Andersson 0155-21 25 28

Thore Eriksson 0155 – 28 82 97

inte fick ta med sig ölflaskan på tåget som han fyllde glaset och tog med sig istället.

– Ditt namn ska vara *Pelles hörna*, förklarade Nils Personne slutligen och så var festen i full gång.



Foto: Stein Ulf

"Pelles hörna" blev det självklara namnet sedan NFF:s ordförande fixat såväl material som utrustning och också svarat för konstruktion och bygglledning av den förnämliga trivseltörnan i hangaren.

V.v. meddela ev felaktigheter eller ändringar i din adress.

### REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97	Nyköpings Flyghistoriska Förening	nff@nykoping.nu
	Christer Wätz 0155-580 04	Skavsta Flygplats	REDAKTIONEN
	Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	611 92 Nyköping	f11.museum@nykoping.nu

HEMSIDA: <http://f11museum.ses.nu>