



Ett hopp i Östersjön

Den 25 augusti 1960 klockan 1050, efterfikat, skulle Major Nils Wachtmeister (vår flygchef) och jag upp och göra ett pass över havet på låg höjd. Flygningen skulle ske med en S 32 Lansen och var en så kallad havsövervakning. Det innebar att vi gick på låg höjd och mitt jobb som navigatör var, förutom att navigera, att även "plotta" fartyg som fanns inom räckvidden för vår radar PS 432.

Under sommaren hade modifiering av fallskärmar påbörjats, som innebar att man inte behövde utlösa skärmen manuellt, utan det skulle ske automatiskt. Man kopplade en anslutning till stolen som då vid frigörandet utlöste en mindre krutladdning som öppnade skärmen. Det blev många "våda utlösningar" den första tiden eftersom besättningen ofta glömde att ta loss anslutningen innan man lämnade flygplanet efter ett pass. Detta kostade en styck tårta till fallskärmsförrådet, som då var tvungna att packa om fallskärmen.

Jag hade fått den nya fallskärmen med automatisk utlösning och "Wacce", som ännu inte hade fått sin egen modifierad, hade lånat major Lothigius nymodifierade skärm med samma typ av utlösning. Varför han gjorde detta vet jag inte riktigt men han påstod efteråt att det var "fall i fall".

Den 25:e var löningsdag och pengarna utbetalades på den tiden genom en postgirotalong. Den kom med posten strax före vi skulle gå ut i planet. Jag placerade avin i min flygoverall i benfickan. Under sommartid åkte vi alltid i sommaroverall. Senare kom det en vattentät dräkt som alltid skulle användas vid flygning över hav.

Vädret på morgonen hade varit dimma som lättat till låga stratus med en översida på ca 500 meter och som skulle luckras upp helt under dagen. Molnbasen ute till havs skulle ligga på ca 200 meter under förmiddagen.

Vi startade och gick mot Landsort på ca 500 meters höjd. Det var redan nu ganska stora luckor i molntäcket under oss. Efter Landsort gick vi rakt söderut och minskade höjden till ca 20 meter. När vi minskade höjden passerade vi ett uppsprucket molntäcke som hade en molnbas på ca 200 meter. Vädret stämde alltså enligt den prognos som vi fått.

När vi kom längre ut till havs var molntäcket kompakt.

Vi hade väl gått ca 4-5 minuter då plötsligt motorn la av. Några sekunder gick vi kvar på låg höjd, vi hade ca 900 km/tim. Sedan hissade vi upp genom moln och kom över på ca 400 meters höjd. Vi nådde ca 1 500 meter på vår "överskottsfart" innan farten var nere i 350 km/tim. Sedan påbörjade vi ett antal återstartningsförsök. Under tiden som jag läste checklistan höll jag sändarknappen intryckt på nödfrekvensen kanal H 121,5. Efter tre försök och att vi hade passerat 750 meters höjd sjunkande så beslöt vi att vi var tvungna att lämna flygplanet. "Wacce" sa åt mig att dra i handtaget så fort huvan gick. Jag väntade men ingen huv kom !! Då skrek "Wacce" att "jag får inte loss huvan"!! Jag hade ju också handtag till huvlåset där bak så jag



Nils Wachtmeister och Kenneth Dahlin anländer med "Bananen" till F11 och tas emot av flottiljchefen Nils Personne och major Lothigius .

tog ett ordentligt tag och drog till (man kunde skjuta sig igenom huvan också men förmodligen var vi så fixerade att huvan skulle bort så det var inget annat som gällde). Jag tittade till på höjdmätaren strax innan huvan försvann och då visade den på ca 300 meter och vi låg i moln. Instruktionen sa att man inte kunde garantera utlösning av skärm och lyckat nedslag om man hoppade under 400 meter. Jag drog i alla fall i utlösning av katapultstolen genom att dra ner gardinen för ögonen. Det blev en våldsam kraft under mig och förmodligen blev jag "svart" i några sekunder. Dvs ögonlocken orkade inte vara uppe. När jag kom ut ur flygplanet gick allt med en rasande fart. Jag visste att skärmen skulle utlösas automatiskt men satte ändå handen på det manuella handtaget. Frigörelsen från stolen gick så snabbt så det hann jag aldrig fatta. Jag visste ju sedan att molntäcket låg på ca 200 meters höjd. Om jag inte hade fått utlösning av skärm innan jag passerade molnundersidan så var det dags att dra i handtaget. Precis när jag kom ur moln och skulle dra så utlöstes skärmen och jag for upp i moln igen. Därefter fortsatte färden ner genom moln och jag fick strax syn på vattenytan. Jag hade också fått lära mig att det kunde under vissa situationer, och framförallt över vatten, vara bra att frigöra sig från skärmen och hoppa sista biten utan skärm. Detta hade poängterats vara ett mycket vanskligt förfarande eftersom man kunde missbedöma kvarvarande höjd och hoppa från för hög höjd. Men jag frigjorde mig i alla fall och satt fritt i skärmen för att kunna göra ett fritt uthopp sista biten. Detta för att jag inte skulle få hela kalotten över mig i nedslaget. Jag utlöste också flytvästen så att jag inte skulle sjunka så djupt. När jag slutligen bedömde att jag bara var någon meter över vattnet lämnade jag skärmen och hoppade. Nu var det nog säkert en 10-20 meter kvar så när jag

Årsmötet

NFF:s årsmöte 2003 ägde rum den 20 mars och även i år var det fullsatt i Flygteknikerskolan vid Skavsta flygplats. Ändringarna i funktionärslistan var små också detta år.

Walter Jonsson lämnade posten som vice ordf. p.g.a. flyttning från orten och ersattes av Thore Eriksson. Tidigare suppleanten Stefan Wendelsten valdes in som ordinare ledamot och Stein Ulf blir ny suppleant.

§ Övrigt

- Ordf. informerade om kommande byggnadsarbeten i form av varmboning och nytt golv i Museihangaren. Arbetena startar i maj.
- Walter Jonsson avtackades med bokgåva för nedlagt arbete i styrelsen under många år. Walter fortsätter dock att arbeta för museet med olika former av dokumentation



Walter Jonsson avtackas av ordf P.O. Pettersson

Så här ser den kompletta funktionärslistan ut:

ORDF. P.O. PETTERSSON
V. ORDF. THORE ERIKSSON
SEKR. GUNNAR VIEWEG
KASSÖR: INGVAR CLAESSON

ÖVRIGALEDAMÖTER:
AXEL CARLESON
ROLF CARLSSON
STEN-INGE DRIE
NILS PERSONNE
STEFAN WENDELSTEN
LENNART ZETTERSTRÖM

STYRELSESUPPLEANTER:
FREDDIE ANDERSSON
STEIN ULF

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

VALBEREDNING:
ÅKE RYBERG
KRISTER WÄTZ



Fullsatt som vanligt och nöjda miner under Gunnar Unells populära föredrag efter årsmötet.

Museinytt

Ett omfattande förbättringsarbete av Museihangaren har nu inletts. Arbetet innebär dels isolering av taket, för att förbättra miljön för flygplanen vad gäller framför allt fuktighet, dels för att höja temperaturen under den kalla delen av året. Till glädje för såväl besökare som våra ihärdiga mekar. Samtidigt kommer även golvytan att förbättras. Arbetena har medfört att hangaren har tömts på allt innehåll. Alla flygplan utom S32:an står nu uppställda inne på flygplatsområdet i anslutning till hangaren. S32:an har p.g.a. bogserproblem ställts utanför hangaren. Den övriga utrustningen har placerats till en del i ett temporärt uppfört verkstadstält och resten i den angräns-

ande f.d. kadettförläggningen. Det tunga och omfattande arbetet med hangartömningen genomfördes av den ordinarie arbetsstyrkan under ledning av Sören Wennerberg under veckorna 19 och 20.

Isoleringsarbetena bedöms vara klara till midsommar, medan det fortfarande råder viss osäkerhet vad gäller tidplanen och omfattningen av golvarbetena. Under hela perioden kommer dock museet att vara öppet som vanligt. Visning av flygplanen kan ske genom att grupper under ledning av museiguider kan ges tillträde till flygplanens uppställningsplats.

väl kom ner i vattnet sjönk jag ganska djupt i alla fall. När jag sedan närmade mig ytan såg jag ändå att hela kalotten låg över mig. Dessutom kände jag fallskärmslinorna slingra sig kring mina ben så jag hade svårt att trampa vatten, men min uppblåsta flytväst hjälpte mig. Fastsättningen, en ögla som hakades på från slangen av syrgasmasken till fallskärmssele, hade gjort att jag fortfarande var ihopkopplad med skärmen!! Detta blev senare anledning till en revision i "nödchecklistan", som påpekade att man skulle koppla bort anslutningen mellan fallskärm och syrgasmask. Som tur var hade vi kniv i vår utrustning och jag fick upp den så att jag kunde skära mig loss. När jag väl kom upp till ytan kunde jag hiva in min livbåt (som vi normalt satt på) och denna utlöste jag genom ett drag i lufttuben, sedan kunde jag ta mig upp.

Nu började jag att titta mig omkring efter "Wacce". Det blåste en del, ca 8 m/sek enligt senare väderuppgift, så vågorna var ganska höga. Jag såg inte "Wacce"! I det ögonblicket trodde jag inte att "Wacce" hade klarat sig. Vi var ju på väldigt låg höjd när uthoppen skedde. Ganska snart dök en SK 50 upp över mig. Det visade sig att denna kärra hade legat i luften när jag sände nödinstruktion på 121,5. Då hade Visby trafikledning uppfattat detta och skickat ut SK 50 på den kurs som pejlen visade. Det här var en lyckoträff och vi var ganska snart lokaliserade. Sedan dök det upp en Catalina som dom hade räknat med skulle kunna landa på vattnet och ta upp oss, men det blåste för hårt. En helikopter infann sig också men det fanns ingen vinschutrustning så vi kunde inte bli hjälpta av denna heller. Efter ca 45 minuter dök det upp ett fartyg. Jag såg att SK 50 (som låg kvar) flög för att visa fartyget någonting. 500-800 meter bort såg jag att fartyget liksom stannade till och skulle ta ombord någonting. Jag tänkte då att dom hade hittat Wachtmeister.

Jag passade också på att pröva vår nödutrustning som innehöll färgpatroner för att färga vattnet så vi skulle synas bättre.

Sedan kom fartyget mot mig och det kastades i en tång så att dom skulle kunna dra in mig. Men det visade sig att min lilla livbåt inte rörde sig ur fläcken och min arm blev bara längre och längre. Detta beroende på att min fallskärm hade fastnat i livbåten och låg som ett stort drivankare. När vi upptäckte det fick fartyget backa ut och lägga till invid min livbåt, för det var nästan omöjligt att nå alla linor som hade snott in sig i livbåten. Väl uppe på fartyget blev glädjen överväldigad när jag upptäckte att "Wacce" satt på en lastlucka livs levande. Han var skadad i foten, vilket visade sig senare vara en kraftig stukning, eftersom han missat att sätta i foten i stigbygelns innan han sköt ut sig.

Nu kom kaptenen på båten med en hela Whisky och sa att vi skulle dricka så mycket vi orkade för att inte "efterchocken" skulle bli så kraftig. Jag kom plötsligt att tänka på min löningsavi som jag hade i fickan. Den var nu genomblöt och jag bad kapten att dom skulle lägga den på ett element för att den skulle bli torr.

Fartyget som plockade upp oss hette Merida från Oskarshamn och var på väg från Finland till Holland. Det var ett lastfartyg på ca 1 500 ton med 8-10 mans besättning. Kapten ville gärna gå in till Visby med oss eftersom det skulle innebära att han blev tvungen att tulla om och en massa pappersjobb. Han ordnade det så, via radio, att en tullkryssare från Visby skulle komma ut och hämta oss. Vi hade en trevlig stund på ca 3 timmar ombord innan vi kom in i Visby hamn. Där fanns det ett stort pressuppbåd och när vi väl linkade i land bra på "kanelen" så gick kommentarerna "det är inte underligt att det blir haverier när dom är berusade"!! Vi blev intervjuade och bilder togs. Sedan var det dags att "Wacce" fick komma till läkarvård för sin fot. Vi kördes upp till Visby Lasarett där jag fick uppdraget att ta kontakt med vår flottiljchef Nils Personne för att göra en avrapportering. När jag fick kontakt med honom så tyckte han att jag lät "ovanligt

pigg" och ville att vi snarast skulle träffas på mässen för att fira. En helikopter, typ 1 (Bananen) fanns på Visby flygplats för att föra oss till F11 så fort "Wacce:s" fot var klar. Innan vi for iväg kom Herlitz från Sveriges Radio ut till oss för en intervju. Reportaget skulle sändas i "Dagens eko" samma kväll klockan 1900. Senare när jag lyssnade på detta så skämdes jag över den "enkelhet" som jag framställde hela incidenten. Detta berodde förmodligen på att jag var ganska påverkad av "starka drycker" tidigare från båten.

Så småningom kom vi till F11 och överste Nils Personne samt major Lothigius mötte oss på plattan. Sedan blev vi firade av nästan hela officerskåren på officersmässen, vilket var en upplevelse bara det !!

På kvällen var jag ute och dansade för att inte ligga hemma och tänka på denna incident. Det var då jag kom att tänka på min löningsavi som jag glömt på båten. Vad gör man nu?? Inga pengar och ingen adress !! Det visade sig att efter 4 dagar så fick jag hjälp med att få ut min löning utan avi !! Fartyget hade fortsatt till Holland och jag fick min avi ca 2 månader senare.

Jag hade också tappat mitt armbandsur vid uthoppet som ersattes av försäkringsbolaget med en mycket fin ny klocka. Till saken hör att mina kolleger på divisionen hade påtalat, vid förfrågan av försäkringsbolaget, att jag hade ett mycket dyrt ur i guld !!!??

Vad hände med flygplanet ?

Kärran hamnade på ett så stort djup att den till en början inte gick att bärga. Men så småningom använde man sig av en ny typ av miniubåt för att gå ner. Jag tror inte att man bärgade flygplanet någon gång men det kom i alla fall en rapport att det troliga felet hade varit att bränslepumparna hade skurit. Detta var ett fel som uppstod på ett flertal Lansenflygplan under 1960-62. Det gick rykten om att det berodde på att bränslet var förorenat eller av dålig kvalitet.

Kenneth Dahlin

Navigatör vid F11 1958-1965



Efterlysning

Har det funnits någon form av "F11-märke", som bör ha sålts på markan. F16 efterlyser i så fall ett sådant att införliva i sitt dokumentationsmaterial som traditionsbärande flottilj.

Om ett sådant märke existerar bör det naturligtvis även finnas i F11 Museums samlingar. Kan du hjälpa till, kontakta redaktionen.

Thore vädjar

NFF:s medlemsansvarige Thore Eriksson vädjar om att du som ännu inte betalt din årsavgift (och som därför får ett inbetalningskort med detta Medlemsnytt) ombesörjer detta snarast.

Ingen ytterligare påminnelse kommer att skickas, vilket innebär att Thore med mycket, mycket stor besvikelse kommer att tvingas radera ditt namn ur medlemsregistret om du missar detta tillfälle att förnya ditt medlemskap.

Fakta om Wennerström

När det för ett antal år sedan blev aktuellt att avhemliga materialet om spionen Wennerström, fick Gunnar Unell förtroendet att vara med och gå igenom det samlade materialet om Wennerström, för att bedöma vad som kunde öppnas för allmänheten. Det intressanta föredrag deltagarna fick ta del av efter årsmötet kom alltså från mycket välunderrättat håll. Vilket, enligt Gunnar Unell, inte alltid är fallet i det som skrivits om landsförrädaren Wennerström.



Gunnar Unell gav en spännande inblick i mysteriet Wennerström

Vad är det som driver en person att bli spion och förråda sitt land? Vanligen är det girighet, utpressning eller ideologi; men i Wennerströms fall troligen inget av dessa. Snarare var det nog behovet av makt och självhävdelse, trodde Gunnar, som heller inte uteslöt att Wennerström på ett tidigt stadium på något sätt hamnat i händerna på KGB. Uppenbarligen var det också så att Wennerström trivdes mycket bra med livet i diplomatkretsar, där han var känd som en trevlig och charmerande sällskapsmänniska. Kanske bidrog det till att hans spionage kunde pågå under så lång tid, troligen mer än 20 år. Under denna tid fick han tillgång till och kunde utlämna i stort sett allt om svenska försvaret fram till arresteringen 1963. System37 fick han dock, trots försök, aldrig tillgång till. Wennerström var under ganska lång tid misstänkt, varför han kunde undanhållas viss känslig information medan man väntade på att finna de avgörande bevis, som hans hembitråde bidrog till. Anmärkningsvärt är också att Wennerström under lång tid också var dubbelspion, genom att delge USA uppgifter om Sovjet. Den skada som Stig Wennerström vid en eventuell konflikt skulle ha orsakat Sverige hade varit förödande för landet. I hela denna tragiska affär gav Gunnar Unell en mycket intressant och informativ inblick.



Höstmöte

"Jåke" Berg åter på Skavsta – delar med sig av sina flygvapenminnen

Till årets höstmöte har Thore Eriksson lyckats engagera Jan-Åke Berg. "Jåke", välkänd profil, inte minst som nyligen avgående ordförande för Svensk Flyghistorisk Förening. Deltagarna kan räkna med ett spirituellt föredrag av "Jåke" från hans tid inom Flygvapnet, från tiden som fänrik vid F11 till flygattaché i Polen och Sovjet. Kallelse kommer i nästa Medlemsnytt.



ENGLANDSRESA

Resa till England med besök vid det förnämliga Imperial War Museum i Duxford arrangeras fred 10/10–månd 13/10.

Fredag 10/10 avresa med Ryanair till London
Lördag Besök vid annat museum
Söndag Besök Duxford med flyguppvisning
Måndag Hemresa med Ryanair
Beräknat pris: 2800 – 3500 kr
Information: Freddie Andersson 0155-21 25 28
Thore Eriksson 0155 – 28 82 97

Anmälan: Bindande till ovanstående senast 1/8



Numrets portosponsor

Portot för distribution av förra numret av Medlemsnytt sponsrades av **SEO-PRODUKTION**.
Varmt tack till detta företag.



Thore Eriksson överlämnar en S18-tavla till Sven-Erik Ohlsson, SEO-Produktion, som tack för fin sponsorinsats.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97 Christer Wätz 0155-580 04 Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	Nyköpings Flyghistoriska Förening Skavsta Flygplats 611 92 Nyköping	f11_museum@hotmail.com REDAKTIONEN f11.museum@nykoping.nu

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