

Sören Wennerberg berättar

Nedtecknat januari 2008

Jag är idag en gubbe på 80 bast som skall försöka teckna ner minnen från min aktiva tid i Flygvapnet under åren 1944 - 1988.

Sören Wennerberg 271107-1635

Jag är född ”statarunge” och har flyttat runt i Mellansverige tills vi hamnade i Bettna. Blev där skickad av farsan att åka cykel till stan och hämta reservdelar till någon slåttermaskin. Vid Bönsta blev jag stående och tittade på Caproni som startade och landade, då kom min tanke att ”jag ska till Flygvapnet”.

Första oktober 1944 klev jag in genom vakten på F 11 för att bli volontäraspirant. Vi var 80 st som började samtidigt och blev inkvarterade 8 st i varje logement. Den som tog emot oss med ”vänliga” ord var rekryteringsofficeren kapten Dahlberg. Sedan tog överfurir Sigurd Eriksson, Gösta Öberg (Qvarsebo), Arne Karlsson m. fl. över. Det var övningar i exercis och vapenvård. Vi fick också prova på att skjuta lite grand.

Volontär

Så kom då dagen då vi skrev på våra 4-årskontrakt, den 23/10 1944. Efter det började hårdkörningen. 65 av dem som ryckte in blev antagna som volontärer och blev inlåsta i 3 veckor innan vi fick vår första permission. Vi skulle lära oss att hälsa, plugga soldatinstruktionens gradbeteckningar så att vi hälsade på rätt personer. Hälsningsberättigade var alla från furir och uppåt. I utbildningen ingick persedelvård (Sillen) Lindström skulle lära oss att stoppa strumpor. Han klippte sönder nya strumpor som sedan skulle stoppas.

Det var läkarundersökning och sprutor mot allt av doktor Erik Malmström, syster Agda och Greta Olsson. Och så en kvinna till som gifte sig med Roffa Gustavsson. Han var 400-meterslöpare, vilket vi fick veta av under exercisen. Roffa körde 10 minuter sedan tog han rast. Då tog Sillen Lindström över, men vi fick ingen rast. Alla som varit på F 11 vet hur långt det är till stora skjutbanan. Det var språngmarsch dit och hem till lunch och tillbaka igen. Fyra vänder om dagen minst två dagar i veckan. På den tiden hade vi kondis.

Vicekorpralskolan

På vicekorpralskolan var major Lothigius skolchef, biträdd av sergeant Arne Sjöstrand, Roffa Gustavsson och Sillen Lindström. I teknisk tjänst hade vi flygplanmästare Lundström, (Pompom) Rune Hogbring och Artur Asplund.

Flera episoder ägde naturligtvis rum under vårt första halvår. En dag står vi på pistolbanan. Sjöstrand leder skjutningen och får se att ”Lappen” Karlsson siktar åt ett annat håll och frågar;

– Vad siktar Karlsson på?

Lappen svarar;

– Furir Öbergs huvud, sedan var han klar med sin F 11-tid.

I slutet av april kommer vi ut på divisionerna och delas upp mellan de tre divisionerna. Själv hamnar jag på 2. div under förvaltare Allan norberg, flygplanmästare Spång, sergeant Norin, vapenmästare Svensson (Brassman) och elmästare Rydberg, tillsammans med kompisarna (Bissan) Buskas, (Pelle) Pettersson, Yngve Mårtensson, (Knövlan) Kåkström, (Tage) Skoglund, (Bonkalle) Andersson, Wallenman, (Masen) Ove Danielsson, (Charles Ajver) Lundin, Bo Ellebo, (Backlund) ,och fick själv heta (Gallan). (Josef) Björklund flyttade till F 10.

Jag tror mig komma ihåg att vi ombaserade till Roma på Gotland omkring 5 -6 maj, där det fanns B 3 och J 9. Jag som 17-åring blev andremek till Sigge Sundfeldt på en B 3:a. Dit kom även reservoffice-rare ibland , ABA-piloter, ”gamla” i våra ögon, bland andra kapten Bosson som skulle flyga havsövervakning vid krigsslutet.

På B 3 fanns alltid färdmek med ombord för att veva ut och in landningsställena och knäcka över stötan. Den 9 maj blev Sigge så sjuk att han inte kunde flyga. Norberg sade då till mig att jag skulle flyga

med i stället för Sigge. Men jag fick inte flyga kvällspass, bara dagpass. Och det var långa pass 6 - 6,5 timme att sitta i skyttholken. Besättning kunde vara kapten Bosson förare, Löjtnant Eriksson spanare, (Visselqvist) furir Hasselkvist och jag som färdmek. Vi fick inte röka i källan, så ibland kom de ut till mig i skyttholken och rökte och "lät sitt vatten" ut över kanten. Mat hade vi med oss i kantiner så vi behövde inte svälta.

För första gången skulle vi så göra simprov, 200 meter. Det gjordes i xxxxxxxx i Visby, 80 m djupt och 15 - 16° i vattnet, med (Brassman) som badvakt med händerna i fickorna på skinnpajen. Efter badet direkt upp på lastbilsflaket och hem till Roma igen, 4 mil (kallt).

Till midsommar blev det ombasering hem till F 11. En 9:a hade trasig starmotor och gick inte att få igång. Det blev första och enda gången vi drog igång en motor med slunga. Vi använde en lång stång så att 5 - 6 man fick plats att hålla stången och en grov amortissör (gummiögla) i ena änden. Ett propellerblad ställdes rakt upp och sedan lade vi öglan om bladet. En man i kabinen, kontakt och sedan sprang man iväg och hoppades att motorn skulle tända. Det blev många försök men till slut gick den faktiskt igång.

Vår lön som volontärer "kaniner" var 66:90 per månad, varav 5 kr sattes på ettkonto på flottiljen och betalades ut kontant vid kontraktets utgång. Jag vill minnas att det efter 4 år blev 440 kronor.

Korpralskolan

I september 1945 började vi korpralskolan med löjtnant Hans-Erik Wesslau som skolchef och fänrik Åhman gruppchef. Den teknisk utbildningen ägde rum på Instruktionsverkstaden där Ls 10 var full av Capronivingar, höjdroder, sidoroder och skevroder. På vingarna skulle vi lära oss att laga fanér och på roder och klaffar laga tyg. Vid lagning av fanér slog man upp ett hål av varierande storlek. Sedan filades hålet till en regelbunden fyrkant (kvadrat?). Därefter sågade och filade man till en bit i samma form men som var en tredjedel större än hålet åt alla håll och limmade fast på undersidan. Nästa steg blev att såga och fila till en fyrkantbit som skulle passa exakt i hålet. Lagningsbiten skruvades sedan fast med försänkt mässingskruv, därefter putsning med sandpapper och slutligen lackning och målnig.

Duklagning började med att tvätta bort all färg med förtunning så att lagningsytan var helt ren minst 5 cm på var sida om revan. Sedan började man att sy med linnetråd. Man började inifrån och så att hela sömmen kom att ligga över dukkanten på båda sidor. Sedan penslade man med Reddop som sträckte tyget, ibland fick man lägga på ett par gånger. Efter det lackades med originalfärg.

Vi fick även lära oss att splitsa vajer, 6 trådar + kalven. Det gick åt många timmars träning innan en splits blev godkänd.

Omkring 8 - 10 veckor efter att vi började på hösten fick vi läsa allmänbildande ämnen fyra kvällar i veckan, måndag, tisdag, torsdag och fredag 17.30 - 21.00. Svenska, matta, fysik, historia och religion. Svenska på läroverket för Tordén, matte och fysik för meteorolog Sjödin, historia och religion på läroverket för Hellsten. Det på gick höst- och vårtermin 45 -46 och 46 -47.

Viloresa

I januari 46 meddelade Wesslau att skolan skulle åka på en vilo- och återhämtningsresa. Tåget avgick från nyköping med Österund som mål, med avstigning på Ope stn. c:a två mil utanför Österund.

Vi blev inkvarterade i Lantmannaskolan i Ope, 40 man i stora huset och 20 i en flygel. Andra eller tredje dagen efter att vi kommit dit landade en div J 22 från F 13 och en B 17. De kom från Kiruna-basen och fick skitväder, men F 4 kunde inte ta emot dem så de fick landa på Ope-fältet. Då säger Gösta Brink;

– J 22 och 17 har vi inte folk att ta hand om.

Men då undrar Wesslau;

– Kan inte korpralskolan ta hand om dem?

Vi hade ju inte sett J 22 på vykort ens men så blev det och vi fick sätta igång att montera Mivadekolor och elda med gengasved. Även B 17 skulle värmas.

Vi var 20 man som låg i tält vid basen c:a 3 km från förläggningen. Och det var kallt, mycket kallt. Vi gick 5 man i taget och höll fyr under kärrorna. Oljan var avtappad på dunkar och placerade i Mivadekoloroljebod, som också eldades med gengasved.

En natt fick vi brand i kapellet på B 17. Lennart Almén sprang upp på vingen och vidare upp på motorn, fick tag i bakkanten på kapellet, kastade sig baklänges ut mellan propellerbladen och landade i

snön tillsammans med kapellet. Han fick senare ett erkännande för sitt mod. Kärran blev bra lite bränd på plåtarna.

Förläggningen var inte av någon högre klass. Jag fick en fönsterplats och kunde se Östersund och Frösön under fönsterkarmen. En natt frös mitt Baggarsel (vintermössa) fast så att jag fick klippa loss den. När vi lade oss på kvällen var det 40 grader varmt vid kaminen som stod i ett hörn tre meter ut i rummet. Så längst bort i andra änden var det ungefär 20 grader. Det fanns två stycken brandhinkar på rummet och på morgonen var det en centimeter is på hinkarna (friskluft).

De 20 som bodde i Robotgaraget, som vi döpte flygeln till, hade bara en vedspis som värmekälla. En kväll vid 23-tiden kom Wiklund och Bosse Elmebo hem från fältet. (Vi åkte skidor mellan förläggningen och fältet). De hade gengasved med sig för att tända i kaminen och det var ju svinkallt när de kom hem. Men de fick inte fyr i spisen. Då säger Wiklund;

– Jag har 1/4 bensin med mig, vi håller lite i spisen.

Så han lyfte på en spisring, kluck, kluck, kluck. Då vaknade ”Bissan” till när han sade;

– Nu tänder jag.

– Ta betäckning, skrek ”Bissan”.

Så small det, inte en enda ring eller lucka fanns kvar på spisen, men ingen blev skadad.

Vid förläggningen fanns en tvättstuga med en pannmur som skulle fyllas med vatten och värmas så att det fanns varmvatten när vi kom hem på kvällen och skulle tvätta oss. Det hör till saken att det alltid var två man avddelade som skulle städa och hålla vattnet i pannmuren varmt. Den aktuella dagen var det Wallerman och ”Bånkolle” Andersson som skulle sköta detta. De fyllde pannmuren med vatten, tände under den och åkte sedan till Östersund. De blev borta resten av dagen och kom hem samtidigt som vi. Då var det 3 cm is på vattnet. Då kan alla räkna ut vad som hände. De gjorde inte om det.

Ut på division

Jullovet 1946 var slut och i början av januari 1947 blev vi utplacerade på division för utbildning i mektjänst. Den 10 januari 47, vid rast utanför 3 div. stationsbyggnad. En Klemm 35 kom min för landning väster ifrån, gjorde en vingglidning och slog i hindermasten, 2 st omkom. Kapten Kullenberg, chef för 4 div. L. Åhman och vi blev vittnen till det hela.

1/11 1947 blev vi beforderade till furirer. 37 st av oss gick ut furirskolan. De tre bästa blev erbjudna att gå förarutbildning. Det var Blomberg (Jappsen), Buskas (Bissan) och Karl-Erik Karlsson (Kalle Rutch). Blomberg var den enda som blev kvar som förare och blev placerad på F 17 och började flyga 18 B-T. Den 8/12 -48 hände en tragisk olycka på 5 div. platta då Robert Lax blev påkörd av en Spit och omkom omedelbart.

Som korpraler var vi 1. mek på Sk 12 och Klemm 35. Den dagen vi blev furirer blev många av oss 1. mek på S 18, B 5, J 9 och S 31. Den första juli 1949 blev vi tekniker.

På den tiden var det ordning med avlämning varje morgon flygplan för flygplan 1. mek (chefsmeke) till förvaltare Norberg. Varje fredageftermiddag var det koll av samtliga verktyglådor. Lådan tömdes på golvet och sedan ropade fanjunkare Norin upp verktyg för verktyg. Om något fattades var det bar att sätt igång och leta reda på det.

Ombasering 1951

Så flöt arbetet vidare år efter år. 1951 skulle bana 27-09 byggas om, förlängas och breddas. Då blev det ombasering i 5 månader. 1. div till Karlstad, 2. div till Töreboda (Moholm), 3. div till F 10 och 5. div till Enstaberga. 4. div låg kvar hemma. 4. div fick avstå trupputbildare eftersom ett par trupputbildare fick följa med varje ombaserad division för att ta hand om de värnpliktiga. Jag var på andra divisionen och hamnade på Moholm. De Off och Uoff på befälssidan som var med var kapten Lundström, divisionschef, Ingemar Wängström flygchef, förvaltare Allan Norberg stationschef, vapenmästare Svensson (Brassman), flygplanmästare Spång, fanjunkare Mickal, Elmästare Rydberg, flygplanmästare av 2: a graden Olovsson, och meteorolog Lindeborg. Vi mekar var Artur Asplund, Gilbert Österberg, Evert Gustavsson, Rune (PomPom) Hogbring, Arne Karlsson (Qvarsebo), Granqvist, Kalle (Rutch) Karlsson, Bo Ellenebo, Lars Wahlinder, John Svensson, Kjell Blom, Arne Berlund, Stuer Classon, Ålund och jag. Även på civila sidan fanns några med; bränsle Rommis Johansson, förrådsman (Kalsong) Lindblad, (Limpa Lainen), förrådsman mek Edvardsson.

Vår flygplanpark bestod av 10 st S 31, 6 st S 18, 3 st B 3 och en Sk 16. Allt stod ute hela sommaren under bar himmel, kapellade, men det var ju sommar och varmt så de tog ingen skada.

Det hände mycket den sommaren. Vi hade med oss 8 - 10 GFSU-elever som skulle flygas in på S 31 på gräsfält och en 600 meter lång asfaltbana. Ingemar Wängström hade en jäktig tid på märket. Lars Cranning skulle göra sin första start med Spitten. Alla hade ju fått order om att inte dra på mer än 8,5 pound i Boosttryck. Men de följde inte lasse utan han drog på mer, med påföljd att han kapade 20 cm på varje propellerblad. Vi såg hur bitarna flög och Wängström skrek;

– Kom tillbaka ungdjäv!

Men Lasse hörde inget för radion skakade sönder direkt. Han kom dock upp i luften ändå och flög sitt pass. När han rullat in efter landningen frågade Wängström;

– Märkte du inte att det skakade.

– Jag trodde det skulle vara så, svarade Lasse.

En annan rolig episod. Furir 01 Karlsson rökte pipa och var på väg in i den byggnad som rymde expeditionen och där sergeant Norling huserade. Han knackade ur pipan ovanför askkoppen innan han gick in, men glöden hamnade i en spricka i väggen och efter en stund började det brinna. Det tog sig bra och Moholms brandkår kallades in, men man hade då lyckats släcka innan de hann fram. Och det var en syn för gudar; 6 man i en bil från 20-talet med en spruta på släp, gubbarna i Pickelhuvar. Tyvärr var det ingen som hade kamera, annars hade blivit åtets bild.

Vi mekar och de civila bodde på Sötåsen Lantmannaskola i Töreboda. Vi hade en föreståndarinna, fru Finnborg, som hade en man till sin hjälp att bära ved och vatten. Frukost åt vi på Sötåsen och lunch vid fältet. När vi sedan kom på kvällen var det till dukade bord. Fru Finborg lagade all mat själv till oss 30 man som bodde där. Lördag och söndag samma sak.

Kom att tänka på när vi åt första middagen där och det bjöds på smör, ost och sill. Lindblad spacklade på ettpar mackor och lade på ett par ostbitar och tog en rejäl tugga, men när han tog ut mackan ur munnen satt löständerna kvar på var sin sida av mackan. Efter det fick han heta "Limpalajen".

En annan rolig episod var att Lasse Wahlinder blev bordrad av Norberg att läsa på S 18 flygplan och motor för att göra ett prov på hösten när vi skulle komma hem igen, för att bli befördrad till tekniker. När så halva sommaren gått och vi låg på kapellhöljen och rökte och snackade kom Norberg förbi på cykel och ställde frågan till Wahlinder;

– Hur går det med studierna Wahlinder?

– Jag har inte haft tid förvaltarten, svarade Lasse.

Han blev aldrig tekniker utan fick i stället avsked när vi kom tillbaka.

Det fanns många bra och härliga soldater som vi hade som mekar, som gjorde det de skulle utan knot. Det fanns bland dem en kille som hette Karlsson och var handräckare till flygplanmästare Spång. En dag var det någon som frågade efter Spång, och Karlsson fick då frågan;

– Vad gör du här?

– Jag är Spånga Tillfredsställare, blev svaret.

29:an kom

Åren rullar på och fram till utbildningen på 29:an. Den första kom 1955 och Spiten börjar avvecklas. På våren 1956 gick jag över till underhållsgruppen som var placerad i norra delen av 1. div hangar. Där var sergenat Norling chef, tekniker var Nisse Fordén och "Skeppet" Bergqvist. Vi tog hand om all typer av flygplan som var inne för tillsyn och som skulle ställas undan en tid eftersom det inte fanns plats på divisionerna. Till vår hjälp hade vi 4-5 värnpliktiga, bland annat Leif "Leffa" Sterner (stans snyggaste) enligt honom själv.

Det hände flera saker 1956. På eftersommaren var det F11:s tur att ta hand om utbildning och övningar för Reservflygkåren. Jag blev då tillfrågad om jag ville tjänstgöra på Reservflygkåren under 3 veckor, och svarade ja direkt. Det var Lt. Normelius som var chef för styrkan, som utgjordes av 19 st förare och navigatörer. Det var en blandning av förare, någon som till exempel furir Armfeldt, hade varit med i Finska vinterkriget, någon från F 11, furir Glans, Eriksson som var silvervinge och VD för något företag. Vi hade först övningar hemma, sedan bar det av ut till Gotland. De flygplan vi hade till vårt förfogande var 10 st Sk 16, en S 18 och en B 3:a. Själv fick jag flyga Sk 16 hela tiden, med furir Eriksson, som drack Genever, som förare.

– Genever rätt över, blev svaret på servetrisens fråga, vad det skulle vara att dricka.

– Men det går väl inte, anmärkte servetrisen.

– Har fröken provat?

– Nej

Han fick sin Genever (smakar fotogen tycker soliga).

Från Gotland i 3 dagar drog vi vidare till F 21, där vi flög över hav hela tiden med mellanlandning på F 15 för tankning. Därefter fortsatt färd mot F 21 där vi var en vecka och övade bombfällning med 50 kg cementbomber mot flytande mål vid Junkön utanför Luleå.

Furir Glans satte upp ett pris på en hela whisky till den som fick in en fullträff på flotten; han vann själv.

Vi var på besök till Rovaniemi, men det var tragiskt att se. Det fanns bara skorstensstockar i nästan hela staden, så sönderslagen var den av tyskarna när de drog sig tillbaka. Den synen finns fortfarande kvar på näthinnan. (30 år senare var staden när vi åkte igenom och besökte Tomteland.)

Vi fortsatte vår resa söderut och landade på F 4 för övernattning. Flygplanmästare Larsson sade att vi Sk 16-mekar skulle göra tillsyn på den S 18 som han flög med tillsammans med löjtnant Normelius. Men vi svarade då att den som flyger som mek får sköta det där själv, och så blev det i fortsättningen. Vi besökte F 9 Säve, F 14 halmstad och F 10 Ängelholm. Sista anhalten var F 17 innan vi gav oss av hemåt, ett minne för livet.

Fälttroppen

Jag blev kvar på underhållsgruppen till december 1956. Då kom flygingenjör Arman och frågade om jag ville börja på fälttroppen efter Yngve Mårtensson som blev vägmästare hos Nils Petter Lund Väg AB. Så helt plötsligt var jag på Intendenturen. Jag tror det var James Bratt som var intendent. Vi som var på fälttroppen var Sergeant Jönsson, Roffa Gustafsson jag och 20 st värnpliktiga. Så det blev ju helt andra arbetsuppgifter och samarbete med 3/4:an, yttre renhållning med Löjtnant Winberg, (Snickarpelle) Pettersson och snickaren Jansson. Den sistnämnde drack te och använde samma tepåse i en vecka.

Sickamäster Wallman och maskinchefen Falk hade många dispyter om både det ena och det andra. Det slutade en gång med att Wallman fick sista ordet, som slutade med:

– Du kan taga och draga ända in i helvete med dig, ett uttryck som många kommer ihåg.

(Vill som en parantes också nämna att jag på hösten 1953 började bygga vårt hus på smålandsvägen, som vi flyttade in i 27 mars 1954. Anna-Lisa och jag och tre söner, i januari 1960 fick vi vår 4:e son).

Om man tänker på den utrustning som idag finns på fälttropparna så hade vår utrustning då inte gått att använda idag. Man skulle inte få någon att köra den. Vi hade en Scania Vabis lastbil och en Volvo lastbil, 2 st traktorer Volvo LT31 bensinare, 2 st Carterpillars D4, den minsta Carterpillars som fanns. En snöslunga M 53, en Volvoprodukt med slungmotor och en rak 8-cylindrig dragmotor på 105 hkr. Båda motorerna gick på bensin och drog i snitt 14 l/timmen. Det tog nästan en timme att köra långa bana i en riktning. Som chefsbil hade vi en Dodgejeep och lite senare fick vi den lilla Jeepen som det byggdes en hytt på. Så småningom fick den även den första bromsgivaren, som monterades mellan stolarna. Personer som vi var mycket i kontakt med var trafikledarna och meteorologerna, bl a TL Gösta Lind, Adelfeldt, Rune Wennergren. Så småningom kom "Rea-Pelle" PO Pettersson. Då är vi långt fram i tiden.

Då vi var bara tekniker på troppen; Åke Lantz, Kuno Eriksson (Lappen) och jag (Gallan) blev jag 1959 kommenderad att gå Arméns Motorskola i Strängnäs, som var en grundkurs. Sedan blev det vinterkurs i Sveg. Jag gick även en grundkurs som materielförvaltare och gick året efter som lärare på MS (Arméns Motorskola)

Efter det var det meningen att jag skulle vikariera på instruktionsverkstaden på bilutbildningen hos flygplanmästare Larsson och (vitkragen) tekniker Andersson. Sedan blev det kommendering på baser i Norrland, Gunnarå, Bredåker, Fällfors, F 21, Färila.

På Gunnarå var jag 4-5 gånger och ibland var det F 21, som basen tillhörde och nästa gång F 4.

Men bäst var att tjänstgöra på F 21. Där smälte man in i gänget, det var raka rör, inget svammel och en otrolig sammanhållning. Det var precis som hemma på F 11, där var samma anda.

Det var på S. Bredåker som jag satt en natt och slungade snö efter banan. Var – 20 grader, fullmåne, vindstilla och hade ungefär 75-80 meter kvar till banändan när jag får se något i ögonvrån. Stannar, vrider strålkastaren och får då se älgar komma gående i banändan. Först en gammal ko och efter henne kommer 27 stycken och till sist en gammal tjur. Det var alltså 28 stycken som gick i varandras spår. Det var 60 - 70 cm snödjup. Jag kollade sedan på morgonen och der var bar spår som efter en enda. Det

glömmer jag aldrig. Efter hand blev det bättre fordon och annan mat.

Jag minns en gång då vi fått en ny lastare, en Michigan 75. Den skulle hämtas hos Volvo i XXXXXXXXXX i Värmland. Det hör till saken att vi hade en värnpliktig Jansson från Kil, så han fick i uppgift att hämta den. Han fick därför åka hem på torsdagen för att sedan på måndagen hämta och köra hem den till F 11. Det var bara det att maskinen inte gick att köra framåt på landsväg, eftersom den då gungade så våldsamt. Det slutade med att han fick backa hela vägen till F 11. Sedan kunde han inte vrida på huvudet på en vecka, men han var glad ändå.

Jag blev kvar på fälttroppen till 1972 då jag gick över för gott till Instruktionsverkstaden och blev bilutbildare tillsammans med "Attan" Nilsson och P.O. Persson. Vi hade 4 kullar per år att utbilda värnpliktiga i tung trafik. Det var förare till Körcentralen, Räddningsstationen, Drivmedel, Fälttroppen och bogserförare. Vi hade 40 st i varje kull och många körde vi fram till körkort för tung lastbil med släp. Teorin hade vi på kvällarna ett par kvällar i veckan. Den utbildningen var mycket uppskattad av de värnpliktiga.

Så hade vi slutmarsch för varje kurs som gått motormekanisk utbildning. Färden gick Nyköping - Örebro via Vingåker. Örebro - Västerås med övernattnings på F 1. Sedan F 1 - F 16 för lunch. F 16 - F 2 Hägernäs där vi inkvarterade de värnpliktiga. Sedan från F 2 och Hägernäs genom Stockholm med 22 lastbilar, tankbilar och bogserbilar till Stendörren för lunch och så sista biten hem till F 11. Tre mycket lärorika och uppskattade dagar.

Nedläggningen

1975 när vi var ute med Motormarschen fick vi reda på att vi förlorat mot F 1. Dom fick bli kvar och vi skulle läggas ner. Då var det som om luften gick ur flottiljen och flykten från F 11 började. Men det var lika många beväringar som förut och det gick ändå till 1979, då försvann de sista värnpliktiga till julen 79.

På nyåret 1980 började jag plocka ner det sista på Instruktionsverkstaden bland annat spitpropellern som nu sitter i vår hangar. Propellern plockades ner i bitar och det var meningen att den skulle sättas upp i stadshusets foajé. Men det blev aldrig av utan den placerades hos (Nocke, f.d. signalist) Nordqvist på biblioteket i stadshuset. Resten av materielen körde jag till Axel Carleson på Flygvapenmuseet Malmen.

F 13

Den 30/1 1980 anmälde jag mig till tjänstgöring på F 13 Instruktionsverkstad som bilutbildare. Där blev jag kvar till 1/10 då jag blev civil och verkmästare på den nybyggda bilverkstaden. Den bestod av bränsleverkstad, aggregat-/elverkstad, besiktningsverkstad och hade 14 anställda.

F 13 var ansvarig för 1 200 fordon från F 3, Hannäs, F 13G, Tingstäde, Furillen, Kolmården, Svärtinge, Åtvidaberg, Arboga och F 18. Så det blev många resor under de 8 åren jag var där nere.

Mina första 14 dagar på F 13 gick jag runt och presenterade mig och det hade jag stor nytta av i arbetet. Den 31/3 1988 åkte jag för sista gången av de 24 tusen mil som det blev på E4:an, tillsammans med (Lången) Svensson, (Lappen) Eriksson, Stig Alrik Larsson och Nisse Huselius. Vi var ett åkgång den mesta tiden vid F 13.

Utryckning från Flygvapnet

Det blev 44 år i Flygvapnet och jag ångrar inte en dag.

1988 på hösten började jag att hjälpa till på den civila flygplatsen på gamla F 11. De hade varit igång ett par år då och jag började utbilda snöröjare.

Då höll Evert Gustafsson, Lasse Wilhelmsson, Roffa Nyberg, Gunnar Pernfalk och Bernt Magnusson på att restaurera 35:an och 32:an och de behövde lyfthjälp - och på den vägen är det. Har varit med vid museet ända från 91-92 och det har hänt mycket på de åren.

Jag kommer ihåg att P.O. Pettersson frågade,

- Var är spitpropellern?
- Den är hos Nocke.
- Då hämtar vi den.

Därför sitter den nu som den gör i vår hangar.

Andra händelser

Många dråpliga historier hände under årens gång.

Gilbert Österberg målar siffror på S 18. ”Lången” Svensson kommer förbi och frågar,

– Vad gör du Gilbert?

– Ser du inte att jag målat ungtupp.

Någon halvtimme senare kommer ”Lången” förbi igen.

– Vad gör du, frågar han än en gång.

– Ser du inte att jag målar ungdjävlar.

– Men du Gilbert, svarar ”Lången”, ska inte sjuan vara åt andra hållet.

– Djävla unge, hade du inte kunnat säga det tidigare.

Tablå

Flygplanmästare Spång kommer infarande i verkstaden på andra divisionen och börjar slänga ut grejor, plåtar och annat genom fönstret och skriker;

– Nu får det var slut på allt djävla mygeljobb!!!

Då säger Gilbert Österberg, lugnt och sansat;

– Då blir det slut på så djävla mycket.

Med den påföljden att Spång började plocka tillbaka det han slängt ut.

Till saken hör att det var Gilbert som gjorde alla saker åt Spång, som hade tummen mitt i handen.

Verkmästare Georg Holmberg på 6:an var något handikappad och låghalt. Motormontören Ture Edlund hade motorcykel och var en dag ute och åkte i trakten av Björkvik. Där gick det lite för fort i en kurva så han åkte in i en jordkällare och bröt ena benet. Det blev inte riktigt hoplappat, så Ture blev också låghalt när han kom tillbaka i tjänst. Han säger till Holmberg;

– Nu verkmästarn tillhör vi samma kategori.

– Det kan vi väl inte göra, svara Holmberg.

– Jo, svarar Ture, vi tillhör kategorin ”Släntbjörnar”.