

Från SG-38 till 737

Knappast kunde väl Sven-Harald, när han som 12-årig grabb i Motala på väg hem från skolan såg flygplan komma svepande på lägsta höjd över staden ana, att han drygt 40 år senare skulle blicka ner på sin gamla hemstad genom fönstret från kaptensstolen i cockpiten på en Boeing 737 på väg mot Medelhavet.

Men flygintresset väcktes hos 12-årige Sven-Harald Andersson. Så till den grad att han några år senare på eget bevåg kontaktade F 3 och fick en privat orientering om att vara fältflygare. Dyblöt i regn utan regnställ fick han under en dag följa med en fänrik som visade honom runt på flottiljen. Men ändå inte så våt att han avskräcktes från att söka sig vidare. I samma veva gick han en sommarkurs för ynglingar på F 11, där han fick sitt första egna luftdop och kunde ta A-diplom i segelkärran SG-38.

Efter realexamen blev han antagen som fältflygarelev, kom 1952 till Ljungbyhed och F 5, 17½ år gammal.

Som typ 1 användes då Sk 25, Büecker Bestmann med 105 hkr. Det var sista året den var i tjänst och hade nog inga 105 hkr kvar då, minns Sven-Harald.

- När man skulle göra en looping och kom på toppen orkade den inte längre, det blev bara en knorr och sedan ner igen. Det kändes som ett stort steg att sedan gå över till SK 16, som var typ 2.

F 11-tiden

Efter att ha erövrat sina vingar kom Sven-Harald 1953 till F 11. Där väntade inflygning på S 18, ett plan som han kom att tycka mycket om. Lärare var fanjunkare Fried, som till sitt förfogande i en modifierad S 18 med framåtvänd signaliststol, endast hade styrspak och gasreglage. Efter första passet med ett par varv runt fältet sade läraren:

- Nu kan du stanna så får du flyga själv, jag kan ju i alla fall inte göra ett djävla dugg.

S 18 flög han sedan hela tiden så länge han blev kvar på F 11. Sven-Harald hann också med att under ett halvår flyga Spitfire, innan den skrotades till förmån för S 29. Som alla andra Spitpiloter tyckte han det var ett fantastiskt flygplan, även om det var lite si och så med instrumenteringen och riste och skakade gjorde det.

-Det förvånar mig fortfarande att ingen körde av banan, trots den 4,5 m långa nosen som skynde sikten och gjorde att man landade under sväng.

Det blev Spit på förmiddagen och 18 på eftermiddagen.

Så steget in i jetåldern. Först i J 28 som träning inför 29:an. Inflygningen på S 29 gjordes på F 3, eftersom det i början inte fanns några flygplan på F 11. Uppdrag som Sven-Harald minns från 29-tiden var RAK-flygningarna år Kartverket, med långa kalla pass på 10 000 meter. Ett tydligt minne är en dag med extremt fin sikt då han från 10 km höjd över Västerås kunde se Kristianstadfältet.

Rundflygning som extraknäck

Lite extrajobb i form av rundflygning med Seabee hann han också med under F 11-tiden. Planet låg vid Brandholmen och man flög från småsjöar i Småland och Östergötland. Ibland blev det otillåtet mörkt för att landa innan man hunnit hem. Inte ens strålkastare fanns på flygplanet. Detta löstes med en alldeles egen procedur.



Sven-Harald med Boeing 737 i bakgrunden, dock en senare variant än den han själv flugit.



- Vi flög in mellan två belysta sjömärken i inloppet till Nyköpingsfjärden och siktade på ett ljus inne i hamnen, och med lagom sjunk landade så maskinen perfekt på vattnet. Det svåraste var att sedan hitta in i hamnen i mörkret, minns Sven-Harald. Men dessa tilltag är väl nu preskriberade.

Civilt kartflyg

Kartverket, idag Lantmäteriet, blev det första civila jobbet när kontraktet som fältflygare gick ut 1958. Alltså en form av fortsatta RAK-flygningar, fast nu på lägre höjd. Men här fanns även andra typer av uppdrag som gav omväxling i arbetet. Det kunde vara t. ex. malmletning med magnetometer, foto av kolhögar i Värtahamnen för att beräkna volymen, timmermätning mm. Flygplanet var NC 701 Siebel med glasveranda i nosen.

Linjeflyg och DC-3

Vid Kartverket blev det två år, till 1960, därefter Linjeflyg och legendariska DC-3. Senare den robusta arbetshästen Convair Metropolitan. Kaptensutnämningen kom 1967, då fördröjd ca 4 år p.g.a. den pilotstrejk som inleddes precis när Sven-Harald anställdes. Inrikesflyg, men även lite charter stod i färdplanerna. 1976 kom F-28 Fokker och med den mera charter, huvudsakligen på Mellaneuropa. Ett väldigt smidigt plan att flyga enligt Sven-Harald.

- Det var nästan som att flyga 29:an.

Under dessa år var Sven-Harald även route-instruktör på både Metropolitan och F-28. 1990 kom så Boeing 737 och då även längre charter till bland annat medelhavsländerna. De typer han flög var 300, 400 och 500.

- En positiv tid, säger Sven-Harald, med fin anda och korta beslutsvägar bra kontakter mellan olika personalkategorier.

Enkört tid vid SAS blev det också efter sammanslagningen LIN/SAS, som innebar mycket strul och som Sven-Harald inte saknade då han pensionerade sig 1993, efter 41 år i luften och 19 000 timmar. Då hade han även hunnit med en rad andra typer som en samägd Maule M5 i en LIN-klubb och olika flygplantyper för presentation i flygtidskrifter.

Idag odlar Sven-Harald ett historiskt och framför allt flyghistoriskt intresse i samvaron vid F11 Museum.

Ytterligare en spaningsdrake till Skavsta.

Den 10 februari i år anlände en transport med en S 35E från Flygvapenmuseum till Skavsta. Denna gång dock inte till F11 Museum utan till flygplatsbolaget. Flygplanet har sedan lång tid funnits reserverat på Malmen för Skavstas del. Avsikten är att flygplanet med tiden skall fräschas upp, målas och placeras på pelare i en trafikknut på flygplatsen. I ett tidigare skede var tanken att 35:an skulle stå i rondellen vid Hållet i Nyköping, vid avfarten från E4. Denna placering godkändes dock inte av Vägverket, som ansåg att den skulle ta för mycket uppmärksamhet från trafiken. Kanske en riktig tanke i och för sig, för vem kan undgå att beundra en vacker S 35:a i luften. Den slutliga placeringen är ännu inte bestämd, men i samband med den nu påbörjade utbyggnaden av Flygvapenmuseum var flygplanet tvunget att hämtas, annars skulle det av utrymmesskäl gått till tuggen.

Ett gäng från F11 Museum under ledning av Sten-Inge Drie och Stein Ulf har tidigare varit ner vid Malmen och plockat ur motorn ur flygplanet. I väntan på sin slutliga plats är det nu uppställt i norra delen av flygplatsen.



S 35E avsedd att i framtiden placeras på "pinne" anländer till Skavsta flygplats.

Mer spaningsmateriel till museet

F11 Museum har nyligen kunnat komplettera sin samling med en PLA (Planerings- och analysdator), som användes i system 37. I systemet användes en datastav som laddades med data före start i PLA. Data var bland annat färdvägen, bränsleberäkningar och underlag för terrängnavigering. Allt eftersom flygningen framskred raderades data för terrängnavigering och flygparametrar registrerades. Efter landning tog piloten ut datastaven och tog med sig staven upp till PLA där staven tankades ur för utvärdering av företaget.

PLA består av ett antal datorenheter, datastav och monitor. Utrustningen kommer att placeras på lämplig plats i museet i samband med de omflyttningar som görs när det nya utställningsutrymmet tas i bruk. PLA:n kommer, liksom den tidigare presenterade GVRS-enheten (M-nytt 4/06) för utvärdering av information från flygplanets videokameror, att ställas upp fullt funktionsdugliga. De skall inte köras annat än för mycket speciella ändamål. Den information som erhöles ur systemen kommer i stället att presenteras på monitor med DVD.



Kablage och datorenheter till den PLA som nu finns vid F11 Museum. Även en monitor ingår men fick vid fototillfället stanna i sin transportlåda. PLA:n blir ett värdefullt tillskott i arbetet med att i F11 Museum skapa ett museum för svensk flygspaning för perioden 1940 - system 37.

Resan går i år till Skottland

kl. 06:40. Därifrån tar vi tåget till Edinburgh och beräknas vara framme c:a 15:00 på eftermiddagen. Incheckning på hotell och kvällen fri

2008-09-12, fredag: Besök på flygmuseum söder om Edinburgh och troligen också på ett närbeläget whiskydestilleri nämligen Glenkinchie Vi kommer att boka buss för dessa utflykter

2008-09-13, lördag: Resans höjdpunkt, RAF Leuchars Airbase och dagens flygshow Vi åker buss från Edinburgh till Leuchars som ligger nära St. Andrews norr om Edinburgh. Heldag från morgon till kväll

2008-09-14, söndag: Hemresa på eftermiddagen med Ryanair från Prestwick dit vi tar oss med buss som avgår från hotellet c:a 11:00 med hemkomst till Skavsta på kvällen

Kostnad för hela kalaset c:a 5 500 kronor per person inkl. flyg, tåg, boende, bussar och entré till flygshow

Årets resa är planerad att gå till Edinburgh i Skottland mellan 11 och 14 september 2008.

Preliminärt program:

2008-09-11 torsdag: Avresa från Skavsta till Stansted Airport

Max antal deltagare c:a 40 personer

Bindande anmälan snarast och senast 2008-03-25 till:

Tore Eriksson 0155 - 28 82 97

Freddie Andersson 0155 - 21 25 28

Snart dags för inflyttning



Lasse Sjöberg t.v. och Alf Eriksson börjar plocka ut verktygen från det nu färdiga utställningsrummet, där de tillsammans med Börje Järvling svarat för den största insatsen för att skapa detta fina rum. Samtidigt har museet begåvats med ett litet pentry i stället för städskrubb.



Varmt Tack!

för de värdefulla extra bidrag som inkommit till föreningen i samband med inbetalning av medlemsavgiften och tack alla som förnyat sitt medlemskap och därmed hjälper till att driva NFF och F11 Museum vidare. Dessa pengar är grunden och en förutsättning för föreningens verksamhet.

Uppgifter saknas

I några fall har vi tagit emot såväl medlemsavgift som frivilligt bidrag, men tyvärr utan avsändare. Om du känner på dig att du är en av dessa, och som kanske orättvist fått en påminnelseeavi, så hör av dig till någon av adresserna på kallelsen.

Några missar

Samtidigt noterar vi att några kan ha missat sin inbetalning. Till er bifogas med detta nummer ett inbetalningskort med förhoppning att ni finner det värdefullt att vara medlem i NFF.

Ibland inträffar fel och om du känner att du fått en orättfärdig påminnelse ska du naturligtvis omgående kontakta Medlemservice.

Till gratis medlemskap för 2009 gratulerar vi

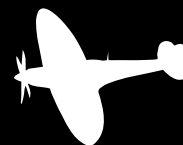
Kurt Ottosson, Kivik

och

Lars Gibson, Visby

vilka dragits som vinnare bland de medlemmar som betalade årsavgiften före 15/1.

SKAVSTA FÖRR



Linktrainer

En amerikansk uppfinning Linktrainer gjorde det möjligt att i en inomhusanläggning ge den flygande personalen träning i instrumentflygning, navigering, radiotelefoni osv. Detta till en bråkdel av vad flygning med verkliga flygplan kostade på 1930-50-talen. Linktrainern var en enkel föregångare till dagens flygsimulatorer och var tillverkad av USA-företaget LINK. Linktrainern såg ut som ett litet flygplan bestående av en flygkropp med små vingar, roder, stabiliseringsorgan och var rörlig i girplanet och i viss mån även i roll- och tipplanen. Den enkla kabinen var inredd precis som i riktiga flygplan med reglage och instrument och med en stängd huv kunde alltså sk blindflygning (instrumentflygning) övas. Planet hade ett reglerings- och ventilsystem av tryckluft/vakuum, vilket så nära som möjligt kopierade företeelserna vid instrumentflygning i luften. Efter hand som vanan hos piloten blev större kunde också turbulens kopplas in och ökas och även isbildning kunde initieras. Det enda som egentligen inte kunde simuleras var accelerationskrafterna och den visuella sikten genom vindrutan.

Flygläraren var placerad vid ett separat instruktionsbord och lämnade eleven instruktioner genom teleföbindelse.



Exteriör- och interiörbild av Linktrainer med elev och lärare på plats.

Pilotens flygväg antecknades automatiskt via en elektriskt styrd registreringsapparat, de sk "Krabban", som vandrade över en karta och ritade färdvägen. I varje ögonblick kunde läraren kontrollera fart, höjd, kurs osv. Läraren fungerade från sitt manöverbord också som trafikledare, pejlstation osv. Det blev nu möjligt att på ett ganska naturligt sätt öva flygande personalen i grundläggande instrumentflygning. Linktrainern var alltså en mycket förenklad simulator. F11 hade sin Linktrainer placerad i skolsalsbyggnadens (gymnastiksalen) västra del i källarplanet.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



År 2005 lade Statens Försvarshistoriska Museer (SFHM) fram en utredning om hur "Kalla kriget" är representerat i landets försvarshistoriska museer, innefattande förbandsmuseer, och i vilken utsträckning SFHM i framtiden skall stödja olika museer. Grundtanken i denna utredning "Försvar i förvar" var att stöd skall ges till ett antal temamuseer, vilka vart och ett visar en utvald viktig del av försvarets historia.

Ur en skrivelse från SFHM den 5 februari i år kan vi läsa: "Förslaget om ett nätverk för museer med militär inriktning i utredningen 'Försvar i Förvar' har nu fastställts av riksdagen."

F11 Museum finns tyvärr inte med på den listan.

Vi anser att den militära flygspaningen under det "Kalla kriget" var mycket värdefull och väl värd att speglas i ett eget museum. Därför beslutade NFF:s styrelse redan 2004 att verka för att i F11 Museum skapa ett sådant temamuseum. Dessa intentioner diskuterades därefter vidare med Flygvapenmuseums ledning som var positiv till våra planer och gav oss allt stöd i ett sådant projekt. Vi är nu mitt uppe i att genomföra projektet genom att ta tillvara intressant materiel, kunnanden och olika former av "mjukvaror" som använts av de svenska flygspaningsförbanden. Under 2005 tillsatte vi en arbetsgrupp med uppgift att dokumentera Modern svensk flygspaning, såväl till utförandet som till vilken nytta den hade för samhället. Gruppens ca 15 deltagare är personer som för närvarande måste anses vara landets mest kunniga inom området, med erfarenhet från olika delar av den svenska flygspaningens såväl taktiska som tekniska områden. Detta helt ideella dokumentationsarbete har nu pågått i drygt två år och förhoppningsvis kan en rapport framläggas inom något år.

I flyghistoriska kretsar anses det självklart att svensk flygspaning, som var helt avgörande för bl.a. inhämtning av information om främmande makters förehavanden, såväl före som under och efter det "Kalla kriget", skall ha ett eget museum. I samband med ovannämnda utredning gjorde därför NFF 2006-05-26 en hemställan till SFHM att bli klassad som svenskt flygspaningsmuseum. Jag hoppas att, innan myndigheterna går vidare med den framtida museiorganisationen, vi inom NFF ges möjligheter att närmare få redogöra för våra ambitioner och möjligheter att vidareutveckla och behålla den svenska flygspaningens museum med stöd från SFHM.

P O Pettersson
Ordförande

I samband årsmötet **torsdag kväll den 13 mars 2008** ser vi fram mot en intressant afton där Christer Lokind kommer att redovisa vad som idag är känt om den nedskjutna DC-3:an.

Christer presenterar här själv sitt föredrag.

DC-3:an som sköts ner 1952

Den svenska DC-3:an försvann fredagen den 13 juni 1952. Ett avbrutet radioanrop tolkades som att något hade hänt. Flyg- och fartygsspaning beordrades. Det enda som hittades var en genomskjuten livbåt.

Hösten 1991 erkände Sovjetunionen att DC-3:an hade skjutits ner samt att besättningen sannolikt hade omkommit. I Sverige tillsattes den s.k. DC-3-utredningen (UD92). Utöver allt tillgängligt svenskt material fick utredningen tillgång till sovjetiska rapporter och kartor. Även sovjetisk militär personal kunde intervjuas. I DC-3-utredningens rapport kunde således redovisas bakgrunden till flygningarna samt händelseförloppet fram till och med anfall.

I juni 2003 hittades DC-3:an efter ett omfattande sökarbete. Nedslagsplatsen låg cirka 50 kilometer öster om Gotska Sandön. I mars 2004 bärgades DC-3:an i bitar och fördes till Muskö där den fortfarande finns.

Christer Lokind har ingått i den undersökningsgrupp som tillsattes efter bärgningen av DC-3:an med uppgift att utreda besättningens öde samt händelseförlopp, skador och haveriorsak.

Christer Lokind är f.d. markofficer och överstelöjtnant i Flygvapnet med huvudsaklig tjänstgöring inom den centrala underrättelsetjänsten (Fst/Und, USK och MUST) samt vid Försvarets radioanstalt. Efter pension 1998 fortsatte han med flyghistoria och är sedan 2001 styrelseledamot i Svensk Flyghistorisk Förening.



Filmvisning för besökare

Tack vare generösa bidrag från Thore Eriksson i form av en TV, en DVD-spelare från Stieg Ingvarsson och bidrag från Svensk Flyghistorisk Förening för inköp av filmer från AMF (Föreningen Armé- Marin- och Flygfilm) kan vi nu visa dessa filmer i museet. Tills vidare är utrustningen placerad i "kamerarummet" med plats för 4-5 sittande och några stående tittare. Tjänstgörande guider plockar fram och visar filmer enligt besökarnas önskemål. Samtliga filmer handlar om F 11 och flygspaning.

Ansvarig för denna nya fina aktivitet är Stieg Ingvarsson, som tillsammans med Lars Sjöberg och Arne Ericsson också har påbörjat ett arbete med att sammanställa underlag och redigera till en eller flera filmer som presenterar svensk flygspaning, dels i form av en besöksvänlig kortare version, dels en djupare, mer komplett version i dokumentärt syfte.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION
Gunnar Vieweg

REDAKTIONSGRUPP
Thore Eriksson 0155-28 82 97
Christer Wätz 08-605 42 43
Gunnar Vieweg 0155-21 88 34

ADRESS
Nyköpings Flyghistoriska Förening
Skavsta Flygplats
611 92 Nyköping

E-POST
nff@nykoping.nu
POSTGIRO 82 46 05-0
BANKGIRO 5441-6995