

Gripen imponerar internationellt

Den mest erfarne F-16-piloten på övningen, med 6000 timmar i F-16, sade innan övningen Red Flag i Alaska 2006 att, "Det enda jag har kvar att göra, är att skjuta ner en Gripen".

- Det har han fortfarande kvar, kunde Ken Lindberg kvällens föredragshållare meddela.

Så kan man kort sammanfatta resultatet av Gripens medverkan i den stora internationella övningen i Alaska 2006, med deltagare från USA och en rad andra meriterade nationer. Ken Lindberg, kvällens föredragshållare har gedigen flygbakgrund. Från spaningspilot i Viggen till taktisk utprovare och uppvisningsflygare i Gripen och sedan chef för projektet med Gripen till Red Flag.



Ken Lindberg, även kvällens lottdragare blev själv lycklig vinnare.

Anledningen till att försvarsmakten gav sig på vågspelet var flera. Bl. a. att skaffa sig operativa erfarenheter av den internationellt utvecklade JAS-varianten, att testa Gripens förmåga i alla avseenden, klara ut vad man är kapabel till i internationella avseenden och pröva förmågan att operera på långa avstånd från hemmabasen, så att man verkligen är beredd vid en eventuell skarp situation i samband med t.ex FN-uppdrag.

Och sedan får man naturligtvis inte helt bortse från att det ligger ett visst mått av marknadsföring i ett lyckat projekt.

En tydlig vink om Gripens höga internationella anseende framgår av det faktum att Sverige fick en speciell möjlighet

att delta i övningen. Väntelistan är lång från flera länder och normal väntetid för att få delta är 5 år. Det ger ett mycket högt betyg åt Gripen och dess höga tekniska nivå.

På väg

Hela den svenska styrkan omfattade endast 86 personer, varav 12 piloter från alla våra flottiljer, 35 tekniker samt personal för säkerhet, utvärdering mm. Det kan jämföras med USA:s 300 personer per division. Även denna slimmade organisation imponerade på samma sätt som flygplanet.

Trippten till Alaska innebar att flyga 7 plan 1000 mil med 7 stopp på vägen. Vid mellanlandningen i Skottland var den engelska personalen på basen mycket skeptisk till projektet. "Skulle vi göra det med Tornado så skulle vi komma fram en vecka för sent och med ett flygplan", sade de.

Övning

Övningen genomfördes i ett område stort som halva Sverige och innebar 2 pass med fyra flygplan varje dag. Uppdragen innebar



traditionella attackuppdrag och därefter luftförsvarsuppgift. Vilka löstes på ett imponerande sätt och med stor beundran från övriga deltagare. "Ni bör vända er till era generaler och be om pengar att köpa detta system, bättre

kan det inte bli", som någon uttryckte det.

Och en mycket stor del av projektets framgång ville Ken tillskriva de 35 tekniker, som gjorde ett makalöst arbete med att hålla tekniken igång.

Kens synnerligen intressanta och engagerande föredrag innehöll många intressanta bitar om nödländning i björnrrike, lyckade, och ibland tursamma, insatser och nyttiga erfarenheter. Allt till stor belåtenhet från den talrika publiken.

Axel Carleson avtackad (formellt)

Den person som utan tvekan haft störst betydelse för utvecklingen av F11 Museum är Axel Carleson. Axel var Flygvapenmuseums förste chef och en av dem som såg till att även detta museum kom till stånd. Axel var med redan från början när tankarna på "Ett minneshus över flygflottiljen F 11" började ta form. Genom sina kontakter och kunskap om Flygvapenmuseum var det Axel som såg till att de föremål och bilder, dokument mm, som kom att utgöra grunden för F11 Museums utställning och arkiv, kom till Skavsta. Det var också han som genom sin tidigare erfarenhet från utställningsverksamhet hade den kunskap som fordras för att bygga upp en sevärd utställning för besökarna. Sedan dess har Axel fortsatt att på alla sätt bidra till att ytterligare föremål, materiel och kunskap hela tiden tillförts och utvecklats F11 Museum.

Axel har från bildandet av Nyköpings Flyghistoriska Förening 1995 ingått i dess styrelse. Till årsmötet 2007 hade han p.g.a.

ryggbesvär, som gjort det svårt att komma till Skavsta från Linköping, nu ställt sin plats till förfogande. Vid styrelsemötet den 22/5 avtackades Axel för sin tid i NFF. Det är dock mest en formalitet. Kontakten med Axel och möjligheterna att även i framtiden utnyttja hans omfattande kunskap, kontaktnät och, inte minst, flyghistoriska arkiv kommer att fortsätta som tidigare. Det är både styrelsen och Axel överens om.



Axel Carleson framför Flygvapenmuseums vackra S 31 Spitfire. En flygplanstyp Axel själv spakat många timmar under sin tid vid F 11 och som han även skrivit en bok om.

Årsmötet

NFF:s årsmöte 2007 den 22 mars slog i år rekord i antal deltagare. Närmare hundratalet personer kunde räknas in när det var dags för kvällens föredragshållare, Ken Lindberg. De flesta åhörarna hade även närvarat vid det föregående årsmötet. Som vanligt var platsen Flygteknikerskolan vid Skavsta flygplats.

Efter 12 år i styrelsen hade Axel Carleson tyvärr ställt sin plats till förfogande. Som ny ledamot och ersättare till Axel invaldes Jan Gelin i styrelsen. Jan är sedan många år en trogen medlem i den viktiga arbetsstyrkan och bl.a. ansvarig för museets försäljning. Med sitt genuina intresse för flyg och vår museiveksamhet blir han en värdig efterträdare till Axel.

Alf Lövgren, även han trogen museiarbetare, valdes till revisorssuppleant.



Jan Gelin



Alf Lövgren

Så här ser den kompletta funktionärslistan ut:

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

ÖVRIGA LEDAMÖTER:
FREDDIE ANDERSSON
STEN-INGE DRIE
THORE ERIKSSON
JAN GELIN
STEIN ULF
LENNART ZETTERSTRÖM

REVISORER:
SVEN OHLSSON
HANS HERNGREN
REVISORSSUPPLEANT:
ALF LÖVGREN

VALBEREDNING:
ÅKE RYBERG
CHRISTER WÄTZ



Mycket nytt i museet

Det händer ständigt nya saker i F11 Museum. Kanske lite för mycket kan "gubbarna" i arbetsstyrkan ibland tycka. I och för sig får ett museum aldrig bli färdigt, då kommer det att tyna bort. Som museum får dock F11 Museum fortfarande anses ganska ungt, varför det fortfarande befinner sig i ett uppbyggnadsskede. Och just nu under våren har det hopat sig väldigt mycket arbete. Men trots arbets-

belastningen känner alla naturligtvis mest glädje och stolthet över att kunna vara med och utveckla och förbättra museet; till glädje för alla besökare. Här följer en bildkavalkad över nyheter

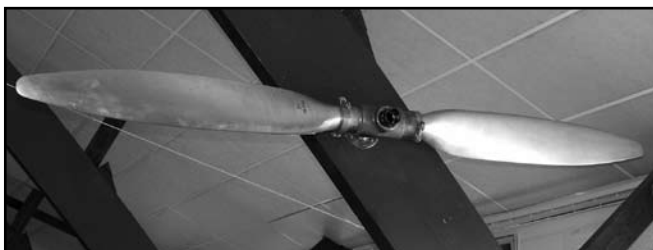


Den 20 mars i år kunde F11 Museum glädja sig åt att få mottaga en verklig klenod, då Ronny Perfect och Lennart Öberg från Flygvapenmuseum anlände med GH-Racer (se Skavsta förr).

Flygplanet är tills vidare deponerat till F11 Museum från Flygvapenmuseum. Efter att personalen från Flygvapenmuseum hjälpt till att iordningställa Racern, hänger nu det vackra gul- och rödmålade flygplanet i F11 Museums flygplanhall.

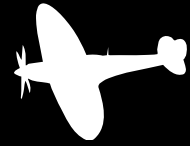


Samtidigt med GH-Racer fick F11 Museum som deposition även mottaga en stor och vacker modell av S 16 Caproni, i skala 1:5. Även den hänger nu i flygplanhallen.



En propeller från Sk 14, deponerad av Hans Hoset, är nu snyggt exponerad i flygplanhallen med hjälp av ett stativ förtjänstfullt tillverkat av Robin Wennerberg.

SKAVSTA FÖRR



GH Racer

Alltsedan flygets barndom har flygentusiasterna många gånger byggt sig ett eget flygplan. Livets stora ögonblick har sedan varit att få flyga det plan som man så länge drömt om, byggt på, levat med osv. En av de första "gördetsjälvare" i vårt land som, byggde sig ett eget flygplan, var dåvarande tyghantverkaren Georg Holmberg vid 3:e flygkåren på Malmen, sedermera 1. verkmästare på F 11/Skavsta flottiljverkstad.

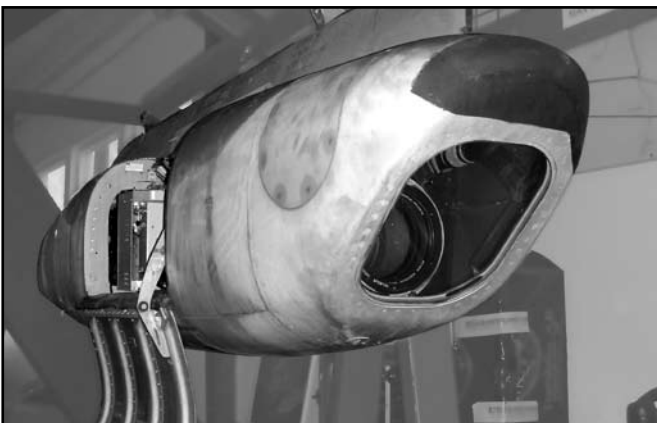
Idén till detta flygplanbygge fick han från det amerikanska magasinet Flying Manual 1932, där professor CH Powell redovisade sin biplan-konstruktion. Holmberg började 1934 med att göra exakta ritningar och samlade samtidigt in material till bygget. Som motor lyckades han få tag på en fransktillverkad, 3-cylindrig luftkyld stjärnmotor på 35 hkr av typen Anzani. Som verkstadslokal och för tillverkning och hopsättning av delarna utnyttjade han sitt hem, en gammal lägerhydda på Malmen m.fl. platser. Efter dryga 3 års flitigt användande av lediga stunder var *GH Racer*, som blev planets benämning, klar 1937 för sitt luftdop. Under byggtiden hade Holmberg även hunnit med att avlägga privatflygarcertifikat. Nu hade han nått ett av sina mål - att själv få flyga sitt egenhändigt byggda flygplan. Trots det mycket färskta flygcertifikatet med inte alltför många



Bromsskärmen till 35:an har av den kreativa mekgruppen arrangerats på ett effektivt sätt efter flygplanet.



En rejäl samling plåtfack för förvaring av allehanda former av materiel, såväl museala som för reparationer och underhåll, har under våren hämtats hem från försvarets överskottslager. Allt för att åstadkomma bättre ordning i förråden. Samtidigt hämtades två st värmeaggregat för att trygga framtida värmeförsörjning.



Likt en hungrig haj jagade avståndskamerakapseln sjömål, hängande under buken på SH37. Nu finns en kapsel i museet. Kameran i kapseln är Ska 24D med 600 mm brännvidd, riktad framåt för fotografering på längre avstånd framför flygplanet. Ett speciellt BIRK-system (bildrörelsekompenisering) som gjorde det möjligt att även fotografera under sväng utan rörelseoskärpa. Bildformatet var 5 tum.



Georg Holmberg visar här stolt upp sin lilla men välbyggda GH Racer.

flygtimmar i sin flygdagbok så provflög Georg Holmberg själv sitt hemmabygge på Malmen-flygfältet. Enligt ägaren hade *GH Racer* uppträtt helt förnämligt i luften. Men mer än en debut blev det emellertid aldrig. Luftfartsmyndigheterna ville nämligen inte godkänna det lilla planet. Hemmabygget ansågs visserligen vara ett mycket välgjort arbete, men genomgående var alla mått för små, framför allt i sittbrunnen.

1941 förflyttades Holmberg till F 11/Skavsta, där han sedan tjänstgjorde till sin pension 1958. *GH Racer* förvarades under denna tid stående längst inne i hangar 83 (5. div) i gott sällskap med S 18A, S 31, S 14 m.fl. 1972 skänkte Georg Holmberg sin "klenod" till ÖFS (Östergötlands flyghistoriska sällskap). Den ingår idag i Flygvapenmuseums samlingar och är sedan 2007-03-20 deponerad till F11 Museum.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



När vi nu är inne i den tid som normalt är högsäsong för museibesökare, och det är dags för årets vårstädning, kan vi notera att det blir mer och mer att underhålla för vare år. Utvecklingen av F11 Museum är på många sätt ganska fantastisk. Jämfört med de flesta andra förbandsmuseer, som fått generösa startbidrag och kunnat starta

från en levande flottilj, har F11 Museum verkligen startat från noll. När den första arbetsgruppen drog igång projektet för 15 år sedan fanns noll kronor i kassan och en tom barack på drygt 100 m². Och eftersom 11 år då förflutit sedan flottiljen lades ner fanns inget bevarat på plats från F11-epoken. Idag innehåller samlingarna sju flygplan, sex av dem på plats i en fin 800 m² uppvärmd flygplanhall med sittplatser för 40 personer, en helt unik underrättelsepluton, 50 % större utställningsyta välfylld med föremål och bilder. Museet rymmer idag föremål och dokumentation som gör att det är på väg att bli etablerat som svensk flygspaningsmuseum. Speciellt glädjande är att allt detta kunnat åstadkommas med ordnad ekonomi och med pengar reserverade för framtida underhåll.

Alla som var och en på sitt sätt bidragit till denna utveckling bör verkligen sträcka på sig en hel del. Vid starten var det en mindre grupp entusiaster, med museiveteranen Axel Carleson i spetsen, uppbackade av kamratföreningen F11 Veteranerna som drog lasset. Nu är gruppen större och utökningen har till stor del kommit tack vare bildandet av NFF. Idag är det NFF och stödet från dess trogna medlemmar som utgör garant för F11 Museums fortlevnad och utveckling. Med sådana medlemmar är det både lätt och stimulerande att vara ordförande. En skön sommar tillönskas alla läsare.

P O Pettersson
Ordförande

Vårstädning, kom och hjälp till!

Flygplan, lokaler och område behöver putsning inför sommarsäsongen.

Ta på arbetskläder, ta med matsäck, kom ut till museet **tisdag den 5 juni**

I samband med årsmöteskvällens föredrag överlämnade Gunnar Säfsund en egenhändigt målad tavla till föreningen. Den fina tavlan, nu på plats i museet, ger en trevlig presentation av "Tunnan" och lite F 11-historia.

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

Till England med Duxford och Old Warden även i år.

Traditionsenligt går även i år en medlemsresa till England och flygdagar. Det planerade alternativet till Skottland utgår pga reparation av fältet. Resmål blir därför även i år Duxford och Old Warden. Daxford är alltid pampigt, såväl i luften som på marken och vid Old Warden får vi i år se modellflyg av högsta klass.

Följande gäller:

Datum

7 – 10 september (fred – månd)

Program

8/9 Flygdag på Duxford norr om London, nära Cambridge

9/9 Modellflyg och marksamlingar Shuttleworth Collection i Old Warden, också det norr om London

Tid för besök vid t ex andra museer.

Resa

Med Ryanair från Skavsta

Kostnader

C:a 4.800 kr inkl. kostnad för bussar till och från Stanstead samt till de båda flygdagarna, inträden, flygresa och hotell

Information

Freddie Andersson 0155-21 25 28

Thore Eriksson 0155-28 82 97

Anmälan

Bindande senast 21/6

Till: Freddie Andersson 0155-21 25 28

Thore Eriksson 0155-28 82 97

OBS!

Antalet platser är begränsat till 36 deltagare.

Regeln "Först till kvarnen..." gäller.

