

Fullmatad Engelsresa i 4 dagar



En del av den alltid lika vackra flightline på Duxford. För tre pund är du välkommen att gå in och titta närmare på flygplanen under förmiddagen

Årets Engelsresa började med "sovmorgon", skönt att inte behöva gå upp innan solen gått upp! Vi saknade några av de gamla ansiktena, men komparerades av nya trevliga deltagare. En dag längre, och ytterligare en ny plats att besöka. Efter incheckning på hotellet (där vi bott tidigare) så skingrades gänget för att äta ute på stan. Fredag morgon antrade vi bussen för att ta oss söder ut, till Fleet Air Arm Museum, beläget i Yeovilton, 3,5 timmars



NFF-gruppen hade förmånen att få besöka den normalt stängda hangaren med många rariteter och restaureringsobjekt. Här en del av gruppen i samtal med guiden Rickard.

färd ner till Somerset. Där fick vi en specialvisning av ett förråd, och där fanns det grejor vill jag lova. Guiden Rickard med kollega guidade oss runt, bland olika kärror. En som var fantastisk, var Fairey Gunnet. En imponerande hangarbaserad kärra. Tre mans besättning, dubbla motroterande propellrar, men även tidigare producerade kärror. Även Harrier fanns där, en Sea Wixen, Concord, och olika helikoptrar. Kvällsmaten äts på hotellet. Lördag 09.00, vi blev bussade till Duxford, där många inköp gjordes i museets shop, Dvd om Spitfire stod högt i kurs, under-teknad hittade "Piece of Cake", i Sverige: Spitfirepiloterna, vi var många som var ute på Flightline, för att komma nära våra favoriter. Även på marknadsgatan på Duxford, där kunde man finna fynd. Årets flygshow var något segare än 2008-showen. Memorial-flighten med Lancaster hade bara en Hurricane vid sidan, Spitfiren saknades av någon anledning. F86 Sabre alltid lika fin i luften, så även P51 Mustang. Och på exakt utsatt tid, annonserade speakern: And here we have The Red Arrows, så följde en som alltid imponerande show med och utan rök, och omgrupperingar, och olika manövrar. Helt fantastiskt. Efter

återkomsten till "hemmabasen", så var det pub-besök, tidigt i säng. För att på söndagen ta vår buss till Old Warden och årets höjdpunkt: propellerbullen och gamla veteraner. Vilken feeling, en öl o sandwich, sen höra en Avro Anson flyga förbi, nästan ståpåls. Den kom senare när vi såg och hörde Chipmunk, Sopwith Pup, Ryan, och Gloster Gladiator (J8 i Sverige). Pete Holloways tyska maskiner, Klemm 35, Focke Wulf Fw 44 j samt hans Ljungmeister passerade. Old Wardens Hurricane var också med. Bland det sista

vi såg var när en Piper Cub bogserade upp en SG38, stod man

nära så hörde man vinandet i vajrarna när den landade. Under Londonvistelsen så besökte många ScienceMuseum, även British Museum som låg bredvid hotellet. Sen



F86 Sabre bjöd på en fin och uppskattad uppvisning.



Den vackra Huntern målad i gult, orange, rött, blått taxar in och tar emot publikens applåder efter en fin uppvisning.

var det bara den slingriga färden ut till Stanstaed kvar. Och hemfärden klarade Ryanair på en timme o trettioåtta minuter.

*Text o Foto:
Hasse Johnsson*

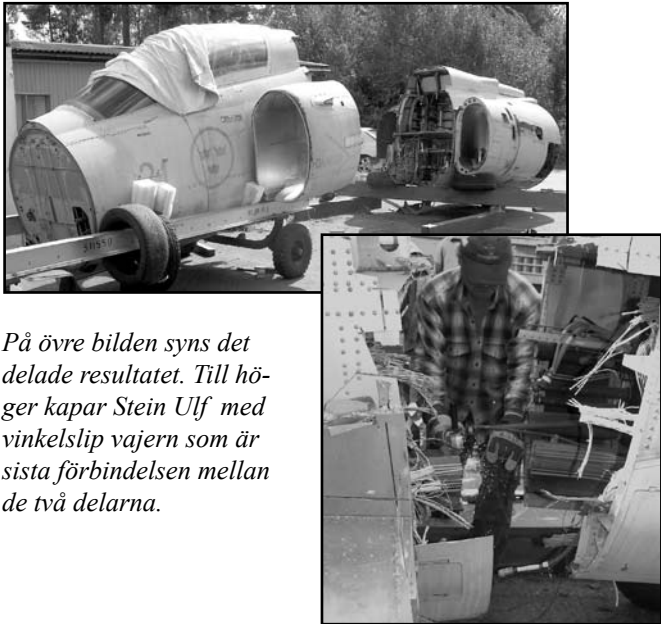


Den härliga miljön vid Old Warden med parad av över hundra år gamla bilar och maskiner och flygande maskiner från första världskriget var resans höjdpunkt.

Flygplanskapning på Skavsta

En av världens första flygplanskapningar ändade på Skavsta september 1949. Den 18 augusti i år ägde ytterligare en rum, denna gång dock mera bildligt. Då klipptes nämligen sista förbindelsen mellan de två delarna av museets 37-cockpit, varav den främre enligt planerna kommer att bli en simulator, medan den bakre delen går till skrot.

Nosen är för närvarande placerad i flygplanhallen men kommer i samband med simulatorbygget att bogseras till en separat byggnad där arbete kan fortgå ostört. Någon fast tidplan för simulatorbygget finns inte för närvarande.



På övre bilden syns det delade resultatet. Till höger kapar Stein Ulf med vinkelslip vajern som är sista förbindelsen mellan de två delarna.

Oshkosh 2009

Resan gick inte i NFF:s regi men arrangerades av NFF:aren Stieg Ingvarsson med många andra NFF:are som medresenärer.

Kors vilken resa vi har gjort. Stieg Ingvarsson har arrangerat en femrätters meny som vi 20 personer har fått ta del av under nio dagars festande. Aptitretaren serveras i Chicago på förmiddagen den första dagen där Willis Tower, som är stadens högsta byggnad, besöks. Det blir en lodrat flygtur med hiss upp till en nivå 424m över markplanet.

Sven-Harald Andersson i egenskap av före detta S31-pilot får förgylla hisspojken dag med en kort pratstund. Hisspojken med intresse för Spitfire blir salig av att få tala med en spitfirepilot och utbrister "guys you've made my day" ett flertal gånger.

Eftermiddagen tillbringades på Chicago Science and Industry museum. På två timmar hinner man skumma av objekten lite flyktigt. Här finns följaktligen en del flygmaskiner såsom bland andra Spitfire och Stuka. Det mest spektakulära är utan tvekan den tyska ubåten U-505, som kapades under WW II. Den är placerad i bottenplanet i hela sin långa längd.

På väg till Dayton Ohio där U. S. Air Force museum är beläget tas en bensträckare i Indianapolis. Den berömda banan The Brickyard, där Indy 500 körs, kan vi inte åka förbi.

I två dagar kan vi sedan ta del av det amerikanska flygvapnets historia inte minst i form av en mängd flygmaskiner från alla epoker. Här finns nog nästan allt som flugits i vapnet och även utländska plan.

Museets intendent Mr Terril Aitken tar emot och välkomnar oss i foajén. Som ett bevis på vår uppskattning överlämnas en signerad bok om J9 i Sverige och dito fotografier på både S18 och S29.

Ett uppskattat extranummer är turen "Behind the scenes", där man renoverar gamla objekt. Det som tilldrar sig störst intresse är nog ikonen B17 Memphis Belle.

Den kommer dock aldrig mer att flyga.

Dag två bjuder också på en utflykt till en av hangarerna vid sidan om. I hangaren finns några av presidentplanen "Air Force One" och många av experimentplanen med beteckningen X. Här finns också en pjäs som utmärker sig, nämligen mach 3 bombaren XB-70 Valkyrian.

Väster om Chicago ligger Du Page Airport som blir nästa anhalt på vägen upp till Oshkosh. Här finns Colling's foundations B17 och B24. Hade vi kommit vid en annan tidpunkt hade det också varit möjligt att få flyga med dem.

Den ende som får flyga är Håkan Kjellström. Han har beställt en flygktion i en P51C Mustang. Det blir en del avancerade manövrer, dock utanför publikens synfält. Av minen att döma efter urstigningen, är eleven mycket nöjd och belåten med flygturen.

Eftermiddagskaffet serveras med sockerkaka och smörgås i den Svensk- Amerikanska staden Rockford. Vi stannar till någon timme och besöker museet Erlander home som förestås av svensken Anders Gredenius.

De tre sista av resans dagar tillbringas på Oshkosh för EAA Venture. Där häpnas man av mängden flygande maskiner. Det sägs vara 10 000 plan eller fler som flugit in för evenemanget.

Här är allt stort och mycket. Utställningsarean är 2x1 kilometer plus en mindre yta vid Lake Winnebago där cirka 40 sjöflygplan är förankrade.

Vi får se den nya jumbon Airbus A380 göra några förbiflygningar för att sedan landa. De som orkar köa i värmen får stiga ombord och gå igenom jätten.

Virgins "White Knight 2" finns också på plats och glider fram i ett lugnt och värdigt program utan lasten Space Ship One. Den senare kan man beskåda i EAA museet i mock up utförande.

Dessutom görs uppvisningar av världseliten i aerobatic, man baxnar inför alla möjliga och omöjliga manövrer. Tyvärr är vi inte kvar och får

se finalen med alla Warbirds i luften och de är många.

Text och foto: Fred Brihagen



Resenärerna



EFTERLYSNINGAR



Datorer av hyfsat modernt snitt. Museets nuvarande datorer är snart museiföremål i sig och därför erbarmligt långsamma. Detta skapar en massa onödig tidsspilla i det arbete som ska göras. Idag är som regel de tre datorerna i fullt arbete samtidigt under arbetspasset på tisdagarna; en för kassa och medlemsregister, en för föremålsregistrering och den tredje som nyligen tagits i bruk för inskanning och registrering av museets alla bilder.

Har du en egen eller känner till någon skapligt snabb dator som står till ingen nytta och som kan skänkas till museet - välkommen att höra av dig.

Ps. Vi jobbar i Windowsmiljö. En plattskärm är också välkommen.

Guider till F11 Museum. Behovet av fler guider vid museet har varit mycket påtagligt under den gångna sommaren. Under hösten kommer en guideutbildning att genomföras vid museet. Du som är intresserad av att hjälpa till och visa museet för besökare och umgås med andra likasinnade personer under trivsamma former; **kontakta G. Vieweg 070 530 20 74 eller Ingvar Claesson 0155 21 85 95.**



Modeller

En vacker modell i skala 1:5 hänger nu i fikahörnet i flygplanhallen. Modellen är byggd och skänkt till F11 Museum av Jakko Metso. Varmt tack Jakko för denna insats.

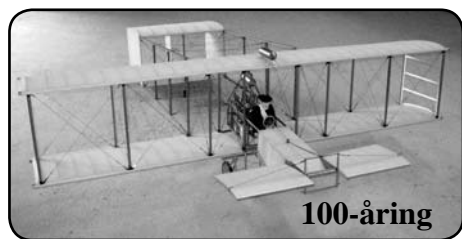


Fieseler Storch

Modellen är en replika av en av de 4 "Storkar" från F3 som räddade över 100 Norrmän undan tyskarna som brände gårdar och byar i Nordnorge när de drog sig tillbaka

undan finska och ryska styrkor 1944-45. Många behjärtansvärda insatser gjordes under besvärliga flygningar. Flygplanen målades för hand med rödakorsmärket

Den 26 augusti invigdes en utställning i Tekniska Museet i Stockholm med anledning av 100-årsminnet av den första flygningen i Sverige. Det var



100-åring

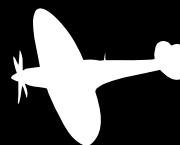
Voisinflygplanet i skala 1:5 temporärt uppställt i F11 Museums flygplanhall.

Foto: Åke Jakobsson

den 29 juli 1909 som Georges Legagneux sitt Voisin-Farmanflygplan gjorde några korta flygningar över Gärdet i Stockholm.

Huvudansvarig för denna utställning är Svensk Flyghistorisk Förening och där även F11 Museum och NFF hade glädjen att kunna bidra med en insats. Det var Stieg Ingvarsson, projektansvarig för utställningen, och Ingvar Claesson som byggde ihop en modell av Voisin-planet. Även Börje Järvling deltog i arbete genom att göra i ordning skärmar för text och bilder till utställningen.

SKAVSTA FÖRR



F.d. vpl. 703 Lars Nilsson, omgång 731, F11 har bidragit med värdefull dokumentation genom att teckna ner och låta F11 Museum ta del av hans lumparminnen. Här är ett par korta utdrag ur dessa fylliga texter.

Flottiljen hade ett eget litet sjukhus med ett antal platser för inlagda patienter. Även tandläkarmottagningen inrymdes där. Varje morgon fanns där också möjlighet att förutom medicinsk undersökning och behandling även kunna hämta ut enklare medikamenter som t.ex. hostmedicin, huvudvärkspulver och dylikt. Jag minns också att det trots god omvårdnad från systerens sida, var väsentligt om man sökte sig dit sent i veckan, att vid sjukdom som förväntades gå över inom några dagar inte bli sjukskriven, ty var man detta fortfarande på fredagen blev man inte tillåten att åka hem under helgen. Det gick alltså inte att försöka bli friskskriven en fredag eftermiddag, då fick man vackert stanna på flottiljen och invänta måndag morgon. Samma sak gällde om man var inlagd, då fick man inte lämna sjukhuset under helgen för att umgås med de kvarvarande värnpliktiga. Att stanna inlagd över en helg hände mig en gång, jag minns inte vad jag hade för åkomma bara att jag var så pass sjuk att det inte lockade att komma ut därifrån. En slags tur i oturen skulle man kunna säga. I vissa skämtsamma sammanhang skildras militärsjukvården som en inrättning som endast ser besökarna som mer eller mindre förslagna simulanter, jag kan dock inte minnas att jag någonsin märkte av en sådan attityd från sjukvårdspersonalen på F11, istället fick man känslan att de bemödade sig om att värna och kurerade de värnpliktigas hälsa. Jag gissar att de stamanställda fick motsvarande bemötande. Vid allvarigare skador som till exempel fordrade röntgenundersökning nyttjades Nyköpings lasarett.



Inköp av ett standar enligt bilden var en mycket efterlängtd händelse bland samtliga utbildningsomgångar. Beställningar med persondata och kompanitillhörighet samlades in, gemensamt inköp gjordes och leveransen av dessa standar någon eller några veckor före utryckning betraktades som en stor och viktig händelse. Jag kan inte minnas att någon avstod från inköp. De fanns att få i andra färger än

blått, t.ex. rött och vitt men inom flyget var blått det helt dominerande valet, naturligtvis främst på grund av att denna färg är flygets och flottiljernas traditionella färg. Även en enklare miniatyr av en standart fanns för att bära hängande utanför bröstficka, Jag vill minnas att även denna inköptes nästan lika flitigt, dock fick den ju naturligtvis ej bäras ihop med uniformen vilket gjorde att den förvisades till fritidsklädsel.

Några ord från ordföranden



För några veckor sedan inbjöds representanter för NFF:s styrelse till ett informellt möte med ledningen för den organisation som förvaltar och driver det numera ”utrangerade” kustartillerifortet på Femöre i Oxelösunds skärgård. Fortet är så gott som intakt med all utrustning och inredning från det kalla krigets tidsperiod. Anläggningen drivs av ideella

krafter på ett liknande sätt som NFF driver F 11-museet. Temat för mötet var om och hur de två museala anläggningarna kan samverka i framtiden. Vi kunde konstatera att allmänheten visar ett betydande intresse för både flyg och det militära kustförsvaret och en hel del människor besöker såväl ”Femörefortet” som F 11 Museum. Men en svårighet som är gemensam för båda anläggningarna är att föra ut och bekantgöra deras existenser, innehåll och öppethållningstider. Vi vill ju att flera kan få del av vad vi har att erbjuda och inte minst ge ett önskvärt tillskott i våra kassor. Kan vi utveckla besöken med synkroniserade visningar och kanske arrangerade gruppresor tillsammans med måltider och möjliga övernattningar? Hur marknadsför vi oss? Genom en utvecklad samverkan kan säkert besökssiffrorna höjas markant och därmed även intäkterna.

Att våra anläggningar ges ett högre status i den officiella museala världen står också högt på våra önskelistor. Båda anläggningarna är ju tämligen unika och den framtida existensen bör säkras genom att staten på ett mer markant sätt tar del i den framtida driften. Kan vi samverka även i denna fråga?

Under hösten och vintern kommer de två styrelserna att utveckla kontakterna mellan F 11 Museum och Femörefortet. Jag är övertygad om att det finns vinster att göra genom nära samverkan och gott samarbete.

P O Pettersson
Ordförande

Höststädning, kom och hjälp till!

Återigen är det dags för lite mera städning och röjning än de vanliga tisdagsjobben.

Ta på arbetskläder, ta med matsäck, kom ut till museet och gör en insats i trevlig samvaro. **tisdag den 6 oktober!**

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

REDAKTIONSRTUTA

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

Hemsida: www.f11museum.se

Höstmöte om Stril 50

Höstmötets föredragshållare är John Hübert, som efter sin tjänst som navigatör på J 32B på F 12 från 1959 gick vidare i flygvapnet och kan uppvisa en diger meritlista från tjänstgöring vid flygstabens signaltjänstavdelning, operationsledningen, sektorstab mitt och FMV. John har sedan 1998 ägnat sig åt flyghistorisk forskning främst inom stridslednings- och luftbevakningsområdet och har skrivit en uppsats om utvecklingen av stridslednings- och luftbevakningssystem m/50 (Stril 50), vilket är ämnet för kvällen.



Den kraftiga utvecklingen då flygvapnet mellan åren 1939 och 1945 utökades från 8 till 17 flottiljer krävde ett modernt luftbevaknings- och stridsledningssystem. Utbyggnaden av detta nya stridslednings- och luftbevakningssystem, som fick benämningen Stril 50, tog nästan 10 år.

John är ledamot i Svensk Flyghistorisk Förenings styrelse.

Datum: Torsd. 22 oktober
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
Kl 1700: Museet öppnar
Kl 1800: Samling med öl och macka (50,-)
Kl 1845: Information och lottdragning
Kl 1900: Föredrag av John Hübert
Anmälan: Snarast, dock senast månd. 19 oktober
Till: T. Eriksson 0155 28 82 97
G. Vieweg 070 530 20 74
Museet 0155 21 18 98 (telesvar)
e-post: nff@allt2.se

Välkommen

Den 22 oktober till trivsamt samvaro och ett intressant föredrag.

Tack till våra portosponsorer

En mycket värdefull sponsorinsats görs av de fyra företagen: Elajo, Gjerdmans Rör, Plåt & Ventilation samt Saab Aerotech, vilka bidrar till att alla drygt 500 ex av Medlemsnytt kan skickas ut fyra gånger per år genom att varje år bekosta var sitt utskick. Vi tackar dessa fyra och övriga sponsorer (se bl.a. F11 Museums hemsida) och hoppas att du som medlem gynnar dessa företag.



Sten-Inge Drie överlämnar en tavla från F11 Museum till Håkan Sidén, Plåt & Ventilation som tack efter ingånget sponsoravtal.