

Succé trots uruselt väder

Den 7 oktober 1948 klockan 15.05 landade de fyra första S31 Spitfire Mk XIX på F 11. De flögs hem av Ingemar Wängström, Sten Brycker, Nils Ehrning och Erik Goliath. De hade startat från Manston-basen nära Ramsgate i England klockan 09.45 dagen innan och flög via Holland, där de mellanlandade för övernattnings och tankning inför den fortsatta färden dagen efter till hemmabasen. Detta firades med en speciell Spitfiredag vid F11 Museum den 26 oktober - 60 år senare.

Höjdpunkten under Spitfiredagen skulle bli ankomst och visning



Minnet av Ingemar Wängström hedrades med en bokgåva till hustrun Anna-Lisa. Walter Jonsson i bakgrunden delade med sig av sina minnen från Wängström-tiden.

på marken och i luften av Biltemas vackra Spitfire Mk XVI. Tyvärr satte det bedrövliga vädret just denna dag stopp för den planerade uppvisningen. Piloten Bertil Gerhardt stod in i det sista i beredskap att lyfta så snart en förbättring kunde anas, men hård vind och regn höll envist i hela dagen. Nytt försök ska nu göras under säsongen 2009.

Det stora antalet besökare, upp mot 1000 st bedömdes det till, fick nu i stället ägna sig åt andra begivenheter vid F11 Museum. Och där fanns en hel del att välja mellan. Spitfirefilmer t. ex. fick de flesta besökarna att stanna till en stund vid filmduken i hangaren. Gamla F11-filmer visades i museet och på en storbilds-TV visade Kjell Ahlberg ett bildspel om Spitfire under dagen. Kjell höll också ett kort föredrag om Spitfire och när S31 anlände till F 11. Vid en ceremoni hedrades minnet av Mr. Spitfire i

Sverige, Ingemar Wängström. Walter Jonsson, tidigare Spitfirepilot och elev till Ingemar berättade om hans insatser med det legendariska flygplanet. Walter berörde olika delar av flygverksamheten, bland annat inflygningen, där unga oerfarna flygelever ensamma skulle ta sig an den mäktiga "maskinen". Något dubbelkommando fanns ju inte i S31. Där fordrades stor kunskap och bra pedagogik från lärarens sida, något som utbildningsledaren Ingemar Wängström besatt. Ingemar var även uppvisningsflygare, kunde Walter berätta. Ett mycket effektivt trick var att flyga in framför publiken på låg höjd i ryggläge, med påföljd att Spiten som saknade ryggflygningstank, fick motorstopp. Med död motor försvann så flygplanet i en sänka



Lasse Sjöberg spelade skyltdocka och fick många besökare att haja till när den plötsligt började röra på sig.

bortom fältet och alla väntade på den oundvikliga kraschen, då flygplanet som ett kors åter dök upp i brant stigning och med det sköna motorljudet i fullt pådrag. Walter berörde även Wängströms insatser i samband med de mycket kvalificerade spaningsuppdragen in över Sovjet i början av kalla kriget. Vid ceremonin överlämnade Kjell Ahlberg en bokgåva i form av den trilogi han skrivit om Spitfire till hustrun Anna-Lisa Wängström

I hangaren visades även en skärmställning om S31 i olika skeenden från inköp, utbildning, och spaning till den slutliga avvecklingen. Utställningen finns tills vidare kvar på plats i museihangaren.



En fantastisk publik väntade tålmodigt i regnet på en Spitfire som aldrig kom, men ändå med stor förståelse för att vädret inte var på flygentusiasternas sida denna dag.

Dagen innebar en stor insats från museet, såväl personellt som ekonomiskt. Men stort engagemang från såväl museifolket som mycket givmilda sponsorer gjorde evenemanget till en stor publikdag, trots utebliven flygning.

Ett speciellt tack riktas till följande sponsorer:

Biltema, Gjerdmans Rör, NCC, Ventilationsservice, Statoil, Saab Aerotech, Svensk Handel i Nyköping, SEB, Connect Hotels, Ristosljud.

Kategorin fältflygare

Den 1 augusti 1986 försvann yrkeskategorin Fältflygare. Då gick det sista kontraktet för fältflygare ut. De första fältflygareleverna ryckte in till F 5 Ljungbyhed 1 juli 1946 och denna yrkeskategori existerade alltså i 40 år och en månad. Under denna tid, som sammanföll med svenska flygvapnets storhetstid kom fältflygare att utgöra huvuddelen av den flygande personalen. Det var alltså en för flygvapnet väl vald anställningsform som kunde möta det stora behovet av piloter under denna epok med snabbt växande antal flygplan och tekniska utveckling.

Så kan man enkelt sammanfatta Göran Jacobssons föredrag om denna yrkeskategori. Göran, helt utan flygvapenbakgrund, men med ett brinnande intresse för vapenslagets yrkeskategorier har



Göran Jacobsson, ung lokförare och småbarnspappa från Kristinehamn, utan någon som helst flygvapenbakgrund uppvisade imponerande kunskaper om fältflygare och flygvapnets förutbildning

under många år arbetat med att ta fram såväl fakta som personliga erfarenheter av jobbet som fältflygare. Det är ett imponerande jobb som Göran lagt ner och ett lika imponerande resultat han kommit fram till, vilket framgick av alla data och slutsatser han presenterade. Hela hans forskning kommer att presenteras i en bok som kommer under våren 2009.

Bakgrunden till att kategorin fältflygare inrättades var att man vid tiden för andra världskrigets slut insåg att den gamla stammen av flygförare inte längre höll måttet och att rekryteringen av piloter från andra delar av flygvapnet som t. ex signalister eller tekniker bara resulterade i att det i stället blev brist inom dess yrken.

Vid tiden rådde uppfattningen att "pensionsåldern" för en stridspilot var 30 år. Man önskade alltså en bred rekrytering av unga män, vilket gjorde att man som blivande fältflygare endast rekryterade ynglingar med enbart folkskola eller realexamen som bakgrund. Eftersom de inte skulle flyga längre än till högst 30 års ålder anställdes fältflygarna på kontrakt på 6 år. För att alla elever skulle ha samma grundutbildning inrättades en Förberedande Fältflygarskola (FÖFS) för elever med enbart folkskola i grunden,

där de fick läsa in motsvarande realexamen. Tanken var också att alla fältflygare skulle ha en skolutbildning som motsvarade intagningskraven till Försvarets läroverk, för att senare kunna läsa in gymnasieexamen och gå vidare på officersutbildning och stanna kvar i flygvapnet som officerare. Görans egen uträkning visar att 46 % av fältflygarna faktiskt kom att gå den vägen. FÖFS var från början 5 månader men utökades senare till 10 månader, efter klagomål från F 5 på att dessa elever hade svårt att följa med i utbildningen på Ljungbyhed.

De 1 juli 1946 kom så de första fältflygareleverna till Ljungbyhed och F 5. De första åren var antalet sökande 100-150 st, men sedan flygvapnet börjat "marknadsföra" sig bl.a. med filmer som till exempel Jaktflygare ökade intresset och 1951 hade man 6 000 sökande att välja ur. Under åren har totalt 1911 fältflygare utbildats vid F 5.

Varför sökte man som fältflygare? Denna fråga var med på ett frågeformulär som Göran skickade ut till ca 200 f.d. fältflygare (och fick nästan lika många svar)

På första plats kom stort flygintresse.

Nästa grupp var "en chans att få en annan utbildning och komma någon annanstans än bara hemma på bruket".

Nummer tre var slumpen (hade en kompis som sökte)

Några angav "för att försvara Sverige under kalla kriget" som orsak.

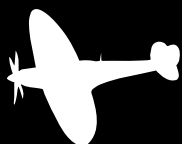
Efter en redogörelse om utbildningen vid FÖFS kom Göran in på GFU, dvs. den Grundläggande flygutbildningen vid F 5, Ljungbyhed. Den hårda gallringen av flygelever under 50- och 60-talet har alltid varit omtalad. Redan från FÖFS hade ca 8 % försvunnit, en del givetvis på egen begäran. Men ännu tuffare blev det på Ljungbyhed då över hälften av eleverna gallrades bort. Och anledningarna till det uppehöll sig Göran mycket kring. Vilken inverkan hade t.ex. den stress som eleverna utsattes för enbart genom det faktum att de visste att mer än hälften av dem skulle bort och genom den hårda attityd som under de tidiga åren rådde mellan lärare och elev. Även kvalitén på flyglärarna kunde i vissa fall diskuteras enligt Göran (vilket fick såväl mothugg som medhåll bland åhörarna). Betydelsen av ett bra förhållande elev/lärare är tydligt. Av de elever som under de första 10-12 timmarna fick byta lärare mer än 2-3 gånger kom 85 % att gallras bort.

Dessa för alla parter dåliga och dyra förhållande ändrades markant under 70-talet, dels genom ändrat antagningsförfarande, dels genom stegvis förändrad utbildning på olika nivåer, fram till dagens system där elever som antagits också klarar hela utbildningen. I föredraget fanns både intressant statistik och berättelser om haverier, vidareutbildning, och fältflygarnas karriärer efter flygvapentiden. Allt detta kommer den intresserade att kunna läsa sig till i Göran Jacobssons kommande bok.

Nådstöten för fältflygare som anställningsform kom med den nya befälsordningen 1/6 1983 då fältflygare övergick till yrkesofficerare. Fältflygare med tid kvar på kontraktet fick välja gå tiden ut. Den 1/8 1986, försvann det sista kontraktet, efter 40 år och en månad.



Fullsatt som vanligt i Teknikerskolan när NFF hade höstmöte. Här väntar deltagarna förväntansfullt på resultatet av den obligatoriska lottdragningen



Ombyggnad av S 16

Den förstärkning av vingarna på S 16 Caproni som genomfördes på F 11 kommer ofta på tal. Här nedan följer Flygdirektören Karl Egon Lindson, F 11:s förste tekniske chef, egen berättelse om dessa arbeten.

Den 10 juni 1942 inträffade ett totalhaveri med flygplan nr 3310, på grund av att vingen bröts sönder i luften. Vid haveriundersökningen framkom att konstruktionen var sådan att hålen för fästbultarna till motorfundamentens beslag i vingbalken var borrade genom vingbalksflänsarna och att vingbalken hade brustit just vid dessa hål. Konstruktionen var alltså sådan att stora risker förelåg att vingen ej skulle hålla vid hårda upptagningar och branta svängar. Märkligt var att detta inte inträffat tidigare eftersom en del förare, omedvetna om riskerna, sannolikt varit farligt nära gränsen av vad flygplanet tålde. Det hade jag själv också erfarenhet av från en kontrollflygning vid F 7 med en av divisionscheferna

som förare. Haveriet föranledde flygförbud såtillvida, att endast försiktig förflytningsflygning fick ske med de flygplan, som skulle överföras till verkstad för erforderliga förstärkningsarbeten på vingarna. Flygvapnets verkstadskapacitet var vid denna tidpunkt hårt ansträngd, varför det bestämdes att ifrågavarande arbeten skulle utföras vid F 11 flottiljverkstad. Den 29 juli 1942 kallades berörda flottiljchefer och flottiljingenjörer till Flygstaben för diskussion om vilka åtgärder som måste vidtagas för att de viktiga spaningsflygningarna inte skulle lamsläs i det då kritiska krigsläget runt våra kuster. Resultatet blev att F 11, som redan förfogade över 4 stycken B 3, skulle få låna ytterligare 6 stycken B 3 från F 1 och 6 stycken Sk 14 från F 5. Dessutom var det angeläget att förstärkningsarbetena vid F 11 flottiljverkstad bedrevs med största möjliga skyndsamhet. En febril verksamhet igångsattes för att ordna tillräckliga verkstadslokaler och anskaffning av erforderlig verkstadspersonal. Förutom flottiljverkstaden ianspråktoes den närmast belägna divisionshangaren, som försågs med aerotemperar för uppvärmning. På så sätt erhöles utrymme för 30 flygplan under arbete samtidigt. Arbetet uppdelades på en noga inplanerad tempolinje, där olika arbetslag flyttade från flygplan till flygplan för att där utföra ett visst inlärt arbetstempo. Detta för att snabbt få igång arbetet med den flygplankunniga personal som stod till buds. Lagbas för varje arbetslag var dock en erfaren arbetare från lämpliga industrier bl a möbelsnickare från NK i Nyköping, Tibro, Bjärnum, Bodafors, Tranås och Arvika. Även Götaverken, som då byggde flygplanet GV 38, bidrog med 8 snickare. Från Hägglund & Söner, som då byggde Sk 25, lånades 6 flygplanmontörer, och från CVM CVV ytterligare ett antal



Inte enbart vingbrott orsakade problem, "Åtskilliga nödlandningar, mest beroende på motorstörningar, förekom", enligt flygdirektör Lindson, här en bild på ett resultat av problemen.

sådana. F 11 egen arbetsstyrka, som ju var tämligen nyanställd, uppgick till cirka 75 man, utökades snabbt till som mest cirka 300 man. Dessa fick inkvarteras i olika samlingslokaler i Nyköping, då F 11 var fullbelagt med beredskapsinkallade värnpliktiga, samtidigt som tillgången på enskilda rum var begränsad. Den till antalet blygsamma verkstadsledningen utgjordes förutom flottiljingenjören av flygning 3 gr Olle Sefeldt och Nils Ehrning, kontroll- och provflygning, sadelmakarförman Axel Thörnqvist samt kontrollingenjörerna Jan Källberg och Sven Illestam. Men knepigt var det förstas att få tiden att räcka till för alla problem som uppstod. Men genom att knappa in på hemlivet till ett minimum, och att få det hela att flyta så bra som möjligt, så gick det i alla fall.

Förstärkningsarbetena medförde att flygplanen måste nedmonteras i ganska stor omfattning, vilket i och för sig också hade det goda med sig att man blev mera säkra på flygpla-

nen övriga tekniska status. Bland annat nedmonterades motorinstallationerna och därav berörd utrustning. Vingbalken skars upp för friläggning av balkflänsarna, i och för urfräsning av erforderliga urtag, med en speciell för ändamålet framtagen fräsningsanordning. På så sätt erhöles relativt långa och väl tillpassade limytor för fastlimning av de träförstärkningsklotsar som tillverkades. Efter fastlimning av livfanér och färdigställande av vingbalken återmonterades flygplanet

och provflögs efter noggrann kontroll. Under arbetets gång framkom också att vingbalkarna ej varit täta, varför vatten kommit in i dem och i vissa fall förorsakat skador på balkflänsar och livfanér, vilket också tog sin tid att åtgärda. Flygförvaltningens flygplanbyrå, som i vanlig ordning framtagit konstruktionsunderlag för arbetet, bestämde också att en vinge skulle förstärkas för prov. Vingen provbelastades under januari 1943 vid flygtekniska försöksanstalten i Ulvsunda, FFA, varvid konstaterades att beslutade förstärkningsarbeten var fullt tillfredställande ur hållfasthetssynpunkt. Och väl var ju det, eftersom ju åtskilliga vingar redan hunnit att åtgärdas. När alla igångsättningssvårigheter av teknisk och personell natur övervunnits avancerade arbetena så att F 11 åter fick 2 stycken S16 i luften den 20 oktober och ytterligare 3 stycken den 16 november 1942. Därefter färdigställdes successivt 62 flygplan till 15 juli 1943, och i oktober 1943 var samtliga flygplan åter igång vid F 3, F 7 och F 11. Efter avslutat arbete uttalade general Söderberg, som då var chef för Flygförvaltningens materialavdelning, sin uppskattning av våra ansträngningar med jobbet, vilket värmdes. Tyvärr var dock inte bekymren över med detta. Problem med bland annat motorstörningar fick tydligen efter 1943 en sådan omfattning, att Flygförvaltningen till slut tröttnade på flygplantypen. Och då var ju krigsslutet skönjbart, och så även nästa flygplantyp, Saab typ 18. Och för min del var det så dags att flytta igen, för att från och med 1 oktober 1943 tillträda tjänsten som flottiljingenjör vid F 12 i Kalmar, som nyuppsattes 1942.

Karl Egon Lindson, via Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Flitiga medlemmar i vår flyghistoriska förening har under en längre tid arbetat med att inventera och katalogisera museets olika och näst intill otaliga föremål. Som alla förstår är det ett tidsödande och ibland besvärligt arbete, inte minst att bestämma föremålets ursprung och dåtida användning. Men samtidigt upplevs det säkert som

ett spännande jobb, med en tillfredsställelse som infinner sig när identifieringen slutligen blivit klarlagd. Jag hoppas att allt fler av de nu förrådslagda föremålen kommer att kunna visas upp tillsammans med en beskrivning av deras användning.

Många av föremålen har vi på olika vägar fått från privatpersoner och tidigare försvarsanställda. Vi är tacksamma över alla som ser till att såväl gamla som nyare föremål, som har anknytning till vår verksamhet tillvaratas och ges till föreningen.

Flera av de ”prylar” som museet tar hand om finns i två eller flera exemplar. Samtidigt som andra föremål står på ”önskelistan”. Säkert är förhållandena likartade hos andra samlare av museiföremål runt om i landet. Det vore bra och intressant om vi kunde starta någon form av organiserad byteshandel där tillgångar och önskningar tillkännages och byten kan genomföras. Vi undersöker förutsättningarna för att ett sådant bytesforum kan komma till stånd.

Ett annat omfattande projekt på samma tema är inskanning och registrering av museets drygt två tusen fotografier, dels för att skapa ett digitalt arkiv som gör det lättare att överblicka och söka efter speciella bilder, dels för att bildarkivet skall bli lättare tillgängligt för besökare, forskare och andra intressenter.

Jag tackar avslutningsvis alla engagerade medlemmar för fina museala insatser under året.

God Jul och Gott Nytt År!

P O Pettersson
Ordförande

Årsmöte 26/3 2009

Till årsmötet den 26 mars nästa år har Thore, ansvarig för Medlemservice, lyckats engagera **Eric von Rosen**.

Eric har ett spännande flygarliv att berätta om, från flygupplevelser i Biafra och Etiopien, som SAS-pilot och idag kapten på Flygande Veteraners DC-3, Daisy.



Eric von Rosen t.v. och Gert Jönelid på plats i Flygande Veteraners vackra DC-3:a.

Foto: Assar Nordfors

Bered dig alltså på en intressant möteskväll i mars nästa år. Kallelse kommer i vanlig ordning i god tid tillsammans med Medlemsnytt Nr 1 2009.

Medlemsavgift

Inbetalningskort för 2009 kommer redan i detta nummer; med hopp om samma föredömligt snabba inbetalning som tidigare år.

använd därför gärna omgående bifogade inbetalningskort.

Medlemsavgiften är 150 kr (75 kr för dem som även är medlemmar i F11 Veteranerna).

OBS! Nyttillkomna medlemmar efter 1/10 behöver inte betala någon avgift för 2009.

Utlotning av medlemskap

Bland de som betalar medlemsavgiften före 15/1 lottar vi ut **två gratis medlemskap** för år 2010!

Till gratis medlemskap för 2009 gratulerar vi än en gång

Kurt Ottosson, Kivik
och
Lars Gibson, Visby



Skärmställning om S31 från Spitfire-jubileet finns tills vidare kvar i F11 Museums flygplanhall. Den står nu under S31-propellern.



God Jul
&
Gott Nytt År
Tillönskas
alla läsare

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