



Snart åter som på storhetstiden

Det är femton grader kallt. Peo har just sopat rent trappan till F11 museum. I bakgrunden startar ett av Ryanairs plan - ett nytt kapitel i historien om Skavsta börjar.

Per Olov Pettersson är ordförande i Nyköpings Flyghistoriska Förening. Men idag är han framförallt en av dem som kämpat för en fortsättning av F 11:s flyghistoria. Nu blir Stockholm Skavsta ett av Ryanairs flygnav eller bas med utvecklingsmöjligheter för regionen.

Peo är nöjd. Fattas bara.

- Men det tog kanske längre tid än jag trodde det skulle ta, funderar han.

En gång var det uppbyggnaden av F11 som gav utveckling för Nyköping och bygden. Men världen förändrades och flottiljen lades ned. Kommunen tog över och flygplatsen ägs idag av engelska TBI.

1982 blev Peo anställd för att starta den civila delen av Skavsta flygplats. Arton år senare tar nya krafter vid. Men det började i slutet av 70-talet då Bertil Axelsson vid Nyköpings kommun bad Peo att göra en utredning om den flyganknutna utvecklingen av området.

Hur kom då den blivande flygplatschefen in i flygbranschen?

Det började hemma i Eskilstuna med segelflyg. Peo var allmänt flygintresserad och hittade av en tillfällighet broschyrer om fältflygaryrket på arbetsförmedlingen.

- Det fanns inte så många jobb i mitten av 50-talet, konstaterar Peo så torrt som bara han kan.

Vägen till Ljungbyhed gick över F2 i Hägernäs för komplettering i utbildningen.

Så blev han då fältflygare, slutade något år innan kontraktet gick ut och satt i tornet och blev nästan utlärd trafikledare. Gick kurs på Barkaby och jobbade där ett par år innan han lyckliggjorde flygande personalen på F11 med sina anvisningar. Slutade 1974 som chef för trafikledningen och började som stabstrafikledare med ansvar för driften - personal och regler. Så småningom slogs den militära trafikledningen ihop med den civila och allt blev luftfartsverket.

Så svänger då Pettersson in på finalen till en mer kommersiell fas i livet.

- Men även på luftfartsverket blev det mer och mer kommersialiserat genom att vi sålde tjänster, försvarar han.

De minnesgoda kommer ihåg att det var mycket tal om kostnader för Skavsta under den första tiden. Det dröjde med intäkterna.



PO Pettersson framför Museihangaren kan nu belåtet konstatera att 20 års enträget arbete resulterat i en utveckling av Skavsta Flygplats från att ha varit Sveriges största flygflottilj nu förväntas bli landets fjärde största civila

- Men, frågar Peo, är det självklart att en flygplats ska vara ekonomiskt självbärande. Den är en del av infrastrukturen och hur skulle det gå med Norrland om flygplatserna där inte fick stöd?

Idag talas det om 1000-tals jobb för och omkring flygplatsen.

- Skavsta har varit en motor i utvecklingen, konstaterar Peo, även om det varit i blygsam omfattning med cirka 100 jobb. Åren från 1982 till idag har inneburit att linjer startats och lagts ner, chartertrafik har kommit igång och upphört och fokus har riktats på fraktflyg.

- Den stora satsningen gjordes av Saab med utprovningen av Saab 2000. Det var den första investeringen i en stor etablering från Saab sida. Det var tänkt att hela eftermarknaden skulle till Skavsta. Men så gick luften ur Saabs flygsektor och även frakt och charter drabbades av lågkonjunkturen, berättar Peo.

Men han tycker att det har varit en skojig tid.

- Det var en utveckling vi jobbade på efter beslutet om att det inte skulle bli något på Tullinge.

Hur kan man då få in F11:s historia i den civila verksamheten idag?

- Det har funnits ideer om att bygga in museiverksamheten i terminalbyggnaden, berättar Peo. Nu kan det väl möjligen handla om temautställningar.

Ägaren TBI är intresserad på så sätt att företaget är en aktiv sponsor.

Problemet är kanske snarast att få in unga människor att jobba med museiverksamheten.

Christer Wätz

Personen bakom historien

Minns ni berättelsen "Ett minne från rekryten 1948-49 på F 11" införd i Medlemsnytt 3/01, berättad av Lennart Borglund, Örebro. Den handlade om flygva-penövningen våren 49 då F11:s radarstation skulle sättas upp på Nåtarö utanför Nynäshamn. Nu vet vi mera om berättelsens huvudperson "Palten" dvs då-varande furiren Sven Persson, då som nu bosatt i Vingåker. Sven har haft vänligheten att skriva ner sin bana och några minnen från sin tid inom flygva-pnet. Som uppföljning på berättelsen återger vi här utdrag ur Svens "Minnen från Flygva-pnet".



Sven Persson, då furir och flyg-signalist på F11

– Jag var mycket in-tresserad av radio och radiokommuni-kation. Detta år (1943) kunde jag läsa i Katrine-holmskuriren att F11 i Nyköping sökte ef-ter volontärer i sig-nalstyrket. Efter dis-kussion inom famil-jen kunde jag söka anställning och i au-gusti 1943 var jag an-ställd som signalist-volontär på F11. Ett treårskontrakt gav

mig en månadslön på 60 kr och allt fritt.

– Som volontär skulle man lära sig uppträda som militär och det blev åtskilligt med exercis. Den som hade hand om den militära drillen kallades TruppOlle. Jag minns inte hans rätta namn, men minns en röst-styrka som var enorm.

Det var ju inte bara exercis utan även inriktning på signalistens uppgifter. Den som först började lära oss telegrafering var Gösta Blad som senare omkom vid nedskjutningen av DC3-an 1952.

– Under beredskapen var bevakning av flygplatser särskilt viktig och runt F11 flygfält fanns ett antal patrullvägar som försågs med telefonförbindelse an-slutna till en telefonväxel i kanslihusets källarvåning. 1944 blev jag, för en tid, placerad i denna växel och jag minns en episod från denna tid:

En vaktpost ringer och ber att få bli kopplad till vaktchefen. Jag lyssnar efter uppkopplingen och efter kontakt mellan vaktchef och vaktpost säger den sena-re att han ber att få lämna poststället och hjälpa en stackars hund som trasslat sig fast i en taggtrådshärva. Han fick tillstånd och efter en tid ringde samma vaktpost och ville tala med vaktchefen igen. Då vaktchefen frågade orsaken svarade vaktposten att han behövde avlösning för att gå till sjukhuset. Var-för? Jo nu har hundfan bitit mig.

Från sin tid som flygsignalist på F11 berättar Sven:

– 1947 fick F11 SAAB S18 och det blev den flygplan-typ som gav mest flygtid. Uppdragen var vanligtvis fotospaning, ofta på andra sidan Östersjön. Vid våra fotospaningsuppdrag på andra sidan Östersjön bruka-de vi hålla särskild uppsikt efter startande ryska jakt-flygplan. Vid Pavilosta fanns en flygplats utan hård-gjorda startbanor varför det dammade och syntes på långt håll när jakten (JAK9) startade. Vår flyghöjd var kanske 7000 m och vi svängde då mot Gotland och hemåt F11.

Sven gick snart över på radarsidan och blev utsedd till chef för radartroppen på F11 (som ledde till händelsen på Nåtarö 1949). Gick underofficerskurs och blev kvar på F2 som lärare på FRAS i 22 år, fullgjorde flygtjänst som navigatör på S32, 5 div F11, under 60-talet och kom 1974 över på flygstaben och arbete med strilsystem fram till sin pension 1986.

Under sin tid på F2 medverkade Sven som många andra i spaningarna efter den på sommaren 1952 försvunna DC-3:an.

– Sommaren 1952 inträffade nedskjutningen av en svensk DC-3 som genomförde signalspaning i Öster-sjön. Flygräddningsgruppen (FRÄD) på F2 blev insatt med alla resurser. Catalinorna flög dygnet runt för att söka överlevande. De ordinarie besättningarna på Catalinorna måste ges möjlighet till vila. Detta gjordes genom att kalla in F2 personal med flygerfarenhet. Själv råkade jag gå dagtjänst på F2 den 15 juni och blev kallad att inställa mig på FRÄD där kårchefen (övtl Sandberg) beordrade mig att besätta navigatörsplatsen i Catalinan. Jag upplyste kårchefen att jag aldrig flugit i Catalinan och ej kände till dess egenskaper. Kårche-fen beordrade mig då, eftersom jag var flygsignalist, att besätta signalistplatsen. Inom 30 min var vi i luften. Navigatör blev F2:s meteorolog. Det blev det längsta flygpass jag varit med att genomföra. 9 timmar mellan start och landning. Jag hann bara meddela, per telegra-fi, till F2 radiostation att vi var i luften då ett flertal radiostationer anropade mig. Den första var ett av marinens fartyg, jag tror det hette Ehrensvärd, som meddelade att de sett flytande föremål vid Gotska sandön. I fortsättningen var det många fartyg som lämnade rapporter. När vi landade på F2 sent om natten, hade jag skrivit en anteckningsbok full från pärm till pärm.

Dagtjänsten blev naturligtvis eftersatt den dagen och natten. För mig själv fanns bara en sak att göra. Gå till dagtjänstrummet och stupa i säng. Jag vaknade vid 10-tiden följande morgon av att någon kom in i rummet och frågade: Sover du än ? Jag förklarade varför och han frågade: Har du inte hört vad som hänt? Nej vadå? Catalinan blev nedskjuten kl 4 i morse!



Spaningsdag hos SFF Stockholm

Den 11 mars arrangerar regionavdelningen Stockholm inom Svensk Flyghistorisk Förening en medlemsaktivitet med föredrag under rubriken "Spaningsflyg-propellerepoken" och efterföljande samkväm. Föreläsare är Ingemar Strandberg, f.d. F11.

SFF inbjuder NFF:s medlemmar att delta i denna intressanta kvällsaktivitet. Medlemssektion har därför åtagit sig att ordna med busstransport för intresserade, varvid följande gäller:

Datum: 11 mars

Avresa

med buss: kl 1700 från V. Kvarngatan vid Stadshuset.

Åter: ca 2300.

Pris: Bussresa 100 kr/pers, betalas på bussen.

Fika: Inhandlas på plats

Anmälan: **Bindande senast 7/3**

Till: Thore Eriksson 0155-28 82 97

Plats: Försvarshögskolan, Valhallav 117

OBS! Minst 25 deltagare fordas för att resan ska genomföras.

Boende i Stockholmsregionen eller övriga som åker med egen transport är naturligtvis välkomna. Föreläsningen börjar kl 1900 och anmälan sker då enklast till SFF, Stockholm:

Tel: 08-38 25 06

E-post: sffsto@hotmail.com



Medlemsavgift

Medlemssektionen meddelar att betalningen av medlemsavgifter även i år varit mycket god. Ca 85% har fram tills nu erlagt medlemsavgiften för 2003. Sektionen riktar ett speciellt tack till de som hörsammade önskemålet och betalade redan före årsskiftet

Fortfarande saknas dock avgiften för en del medlemmar, som med detta nummer får ytterligare ett inbetalningskort. Använd gärna detta omgående.

Grattis Sven-Börje till gratis medlemskap 2004

Bland de som betalade medlemsavgiften före årsskiftet lottades ett gratis medlemskap för 2004 ut. Vinnare blev Sven-Börje Söderberg, Katrineholm

SKAVSTA FÖRR



F11 Segelflygverksamhet

Under flygvapnets uppbyggnadsskede i början av 1940-talet var bristen på piloter stor. Flygvapnet insåg då segelflygets stora betydelse som en direkt förberedelse för motorflygning. Visserligen skapade inte segelflyget direkt några stridsflygare. Men genom att ge glid- och segelflygutbildning, bl a till den fast anställda markpersonalen, och därmed ge dem en möjlighet att känna på flygning och få förbättrad förståelse för flygtjänsten kunde man härigenom rekrytera lämpliga militärflygare. På F11 påbörjades glid- och segelflygning våren 1942. Då hade F11 liksom alla flygflottiljer tilldelats några glidflygplan SG-38 samt segelflygplan



Sven Palmblad i segelflygplanet SG-38 vid start från F11-fältet.

Grunna Baby, Kranich och Weihe. SG-38 levererades i byggsatser, som personalen sedan fick montera ihop till flygvärdigt skick. Byggverksamheten ägde rum på fritid och helger och de flygintresserade samlade byggtimmar för att senare få ersättning för detta i form av flygningar. Som instruktör uttogs utbildade militärflygare. Redan den 10 oktober 1943 var man på Skavsta mogen att visa upp sina färdigheter och man anordnade en segelflygdag. Denna besöktes av närmare 4000 åskådare. Satsningen på segelflyg samt tillgången på högvärdig materiel medförde att icke bara F11 fick fram skickliga segelflygare, utan många flygvapenpiloter blev ledande inom segelflyg. Såväl nationellt som internationellt. En utredning visade också att gallringsprocenten på flygskolan F5 bland aspiranter med segelflygutbildning var mycket gynnsam.

Då andra uppgifter trängde på flottiljerna och som fick högre prioritet så upphörde segelflygverksamheten 1952/53, så även på F11. All segelflygmateriel överlämnades då till KSAK segelflygklubbar, som fick ett rejält uppsving.

F22-utställning planeras

Några medlemmar har kontaktat museet och erbjudit sig att skänka föremål som de har kvar från sin FN-tjänstgöring i Kongo i början av 60-talet. Med anledning av detta undersöker vi f.n. möjligheterna att arrangera en separatutställning om F11:s och F11-personalens medverkan i Kongo.

Därför tar vi gärna emot ytterligare material om denna händelse. **Har du material i form av föremål, bilder, texter eller ev annat som kan bidra till att skapa en presentation om denna händelse – kontakta museet eller ta gärna med dig ditt material och kom till museet en normal öppethållning, sista söndagen i månaden, eller en tisdag förmiddag då det alltid är full arbetsstyrka vid museet.**

Du kan även kontakta någon av följande: Thore Eriksson, Gunnar Vieweg (se tel nedan) eller Ingvar Claesson tel 0155-21 85 95.

Sista insamlingsdag är **tisdag 1/4**.



Ett hopp i Östersjön

Den 25 augusti 1960 tvingades major Nils Wachtmeister och flygnavigatören Kenneth Dahlin efter motorstopp att lämna sin S32 i fallskärm över Östersjön. Lyckad räddning för båda, dock inte utan dramatik och roliga poänger. Hela denna historia, berättad av Kenneth kommer i nästa nummer av Medlemsnytt.



Kenneth Dahlin (tv) och Nils Wachtmeister åter på F11 efter räddning ur havet. Läs hela historien i nästa nummer.

Efter årsmötet

"Minns spionen Wennerström"

Efter årsmötet den 20 mars kan vi se fram mot ett intressant och givande föredrag av Gunnar Unell.

Förre översten i flygvapnet Gunnar Unell har under lång tid skaffat sig ett gediget kunnande om "Affären Wennerström".

Historien om dåvarande översten i flygvapnet, Stig Wennerström, som 1963 avslöjades som storspion och den man som så grundligt förrått sitt land, rymmer många aktstycken. Hur och varför och vilken skada orsakade han det svenska försvaret, under en tid som då ännu präglades av det kalla kriget. Den 20 mars kommer vi att få veta det mesta om denna tragiska händelse i Sveriges försvarshistoria.



Numrets portosponsor

Portot för distribution av förra numret av Medlemsnytt sponsrades av Lamiflex AB.

Varmt tack till detta företag.



Rolf Carlsson överlämnar en S18-tavla till Lamiflex VD, Anders Hasselbo, som tack för fin sponsorinsats.

Medlemsnytt via e-post

Fram till nu har vi endast fått in ett tiotal svar från medlemmar som gärna vill ha Medlemsnytt via e-post. Vi bedömer dock att det bör vara flera för att vi skall lägga upp rutiner för detta. Meddela således till f11.museum@nykoping.nu

om du skulle föredra att få skriften via e-post.

Som tidigare kan du alltid läsa Medlemsnytt på museets hemsida.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97	Nyköpings Flyghistoriska Förening	f11_museum@hotmail.com
	Christer Wätz 0155-580 04	Skavsta Flygplats	REDAKTIONEN
	Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	611 92 Nyköping	f11.museum@nykoping.nu

HEMSIDA: <http://f11museum.ses.nu>