

## Old Warden Aerodrome...

...i Bedfordshire 8 mil norr om London är en plats väl värd att besöka för dem som är flygintresserade och i synnerhet för de med historiskt intresse.

Vi som årligen följer med på NFF:s resor till de Brittiska öarna återvänder med stor glädje till den gemytliga atmosfären vid aerodromen, där man har den bästa tänkbara överblick av händelserna både i luften och på marken. Miljön är njutbar och avkopplande när man lyssnar till gamla surrande stjärnmotorer med ricinoljaolja och här finns inga jetplans vrålande maskiner.

NFF:s organiserade resor började 2003 men premiären på Old Warden blev 2005 efter initiativ av Ingvar Claesson och till skrivandes datum har man gjort 4 besök där. Ingvar hade naturligtvis varit där tidigare några gånger och flugit med sina modellplan. Undertecknad var också där för drygt trettio år sedan.

Det fina i kråksången är att man flyger med allt man har vid uppvisningarna, så länge vädret tillåter. Programmen fylls även ut med gästande flygmaskiner. Vi har bl a sett The Battle of Britain Memorial flights Lancaster flyga förbi.

Om man anländer i egen bil, så finns det möjlighet att parkera väldigt nära flight line. Och har man tillgång till eget flyg, är det tillåtet att landa när som helst på gräsfälten. Old Warden har öppet alla dagar utom jul- och nyårsveckan.

### Samlingen...

...startades redan 1928 av Richard Shuttleworth. Han avled 1940 endast 31 år gammal vid ett flyghaveri med en lätt bombare av typen Fairey Battle.

"The Shuttleworth Collection" med trettiosju flygande maskiner är främst från 20- och 30-talen men det finns också några från tidigt 1900-tal.

I de åtta hangarerna finns också ett antal bilar, motorcyklar och andra udda åkdon att beskåda. Utöver den egna samlingen finns ytterligare ett antal flygmaskiner inhysta. Tillsammans blir summan femtio stycken. Man har också verkstäder med 8

heltidsanställda mekaniker och volontärer, där klenoderna får den service och den restaurering de behöver.

Old Warden park ägs av "Richard Ormond Shuttleworth Remembrance Trust" som bildades 1944 av RS:s mor Dorothy Shuttleworth för som det heter, "Teaching of the science and practice of aviation and of afforestation and agriculture". Man har inte bara flyg och bilar att visa upp, utan även en stor magnifik trädgård "The Swiss Garden" med anor från tidigt 1800-tal.

### Richard Shuttleworth...

...gick ut som officer från Sandhurst. Han var mycket sportintresserad och aktiv i flera sporter. Bland annat hade han en karriär inom motorsport med en seger i British Grand Prix på

Donnington Park 1935. Vid en tävling i Sydafrika skadades Richard Shuttleworth svårt, när han tappade kontrollen

över ekipaget. Därmed var karriären med motorsport över och R S började ägna sig åt flygning "eftersom det var säkrare".

Vid krigsut-

brottet tog han tjänst vid RAF för nattflygsexperiment.

Vid en av dessa nattflygningar kraschade Richard Shuttleworth i en kulle i närheten av Benson, där han var förlagd och förolyckades.

### Flyguppvisningarna

Air Display kallas de evenemang man har under sommarsäsongen. Varje månad från maj till och med september har man två Air Display varav en är Evening Display. Vid de senare tillfällena har man då chans att få se de allra äldsta flygmaskinerna i luften. Oftast är det för blåsigt på dagarna. De riktigt gamla flygmaskinerna kräver i stort sett vindstilla. Man eftersträvar att ha 12 evenemang varje år inklusive modellflyg.

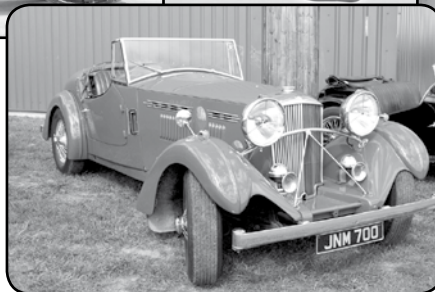
Årets samtliga flygshower kan ses på länken

[www.militaryairshows.co.uk/listing.htm](http://www.militaryairshows.co.uk/listing.htm)

NFF:s researrangörer har dock lovat att det blir ett besök på Old Warden den 4 september även i år. På samma resa gör vi naturligtvis som vanligt ett nerslag på Duxford dagen innan.

Låt dig inspireras av bilderna från NFF:s tidigare resor till Old Warden.

Text & foto: Fred Brihagen



## Resa med NFF 2011 till London

På önskemål av många tidigare resenärer.

Du som inte varit där tidigare får en liten inblick av artikeln på förstasidan. Via den länk som anges i artikeln kommer du även vidare till resmålens resp. hemsida.

Årets resa kommer att gå av stapeln 2011-09-02 till 2011-09-05, fredag till söndag med 3 övernattningar

### Preliminärt program:

2011-09-02 avresa från Skavsta på förmiddagen med ankomst till London Stansted vid lunchtid. Transfer med buss till vårt hotell i centrala London. Eftermiddagen och kvällen fri för egna aktiviteter och upptåg.

2011-09-03, lördag, ägnar vi till att besöka flygdagen vid Duxford Airfield utanför Cambridge. Vi reser med buss tur och retur, avresa c:a 08:00 med hemkomst c:a 18:30 – 19:00

2011-09-04, söndag, avslappnande besök på Old Warden och deras flygdag med många gamla maskiner i luften och på marken. Transporter lika lördagen men troligen något tidigare hemkomst.

2011-09-05 är det hemresa som gäller. Tider för den bestäms när vi bokar flyg men räkna med att vi är hemma sen eftermiddag. Buss från hotellet till Stansted

Preliminär kostnad för detta, flyg boende och busstransfers, c:a 6 000:- till 6 500:- kronor lite beroende på kostnad för flyg och boende samt hur många vi blir

### BINDANDE ANMÄLAN:

#### Senast 2011-05-27 till:

Freddie Andersson telefon: 0155-21 17 25  
e-post: freddie.andersson@comhem.se  
Lennart Zetterström 0155-28 15 21  
070-635 42 71  
e-post: lennart.zetterstrom@telia.com

Vi ses

För resedetaljen och NFF

Freddie Andersson



## Fikaförsäljning

När du nästa gång besöker F11 Museum har du möjlighet att också köpa en kopp kaffe och bulle. Te går också bra eller läsk för den som önskar.

Det är investering i en lite mer avancerad kaffeautomat än den gamla bryggaren som ger denna möjlighet. Priset för kaffe och bulle blir 20 kr. Möjligheten att ta en fika i museet har redan provats vid ett par tillfällen och fallit mycket väl ut.

Det hela började med att Sören Wennerberg, som lite börjat tröttna på slabbet med filter, sump och termosar upptäckte en bryggare på en servering som han tyckte borde göra det lättare att ordna fika till alla 20-30 gubbar som samlas till fikat på tisdagsförmiddagarna.

Och där står den nu, inte gratis precis men med tanke på provförsäljning som hittills gjorts så är bedömningen att investeringen på sikt skall betala sig.

Det är naturligtvis också trevligt att kunna erbjuda våra besökare att sitta en stund med en kopp fika i en lite annorlunda miljö bland flygplan, modeller och motorer i Pelles Hörna.

I pentryt finns nu även liten frybox, som gör det möjligt att alltid ha tillgång till färska bullar. För boxen, föredömligt sponsrad av Lennart Zetterström, framförs här ett varmt tack.

## Simulatorn "i luften"

Redaktören har haft förmånen att få provflyga museets 37-simulator. Utvecklingen av simulatorn följs noggrant av Medlemsnytt, nu senast med ett besök i simulatorverkstaden (konstruktören Anders Erikssons garage) i mitten av februari. Ett mycket trevligt besök, som innebar tre pass i S 37 över Innsbruck, det tredje med en faktiskt riktigt ok landning på banan.

I detta nu kan vi alltså konstatera att projektet är framgångsrikt. I princip skulle vi redan nu kunna placera simulatorn i Flygplanhallen och börja flyga. Men konstruktörerna har naturligtvis högre ambitioner än så. För att den skall bli så bra som man förutsatt och användas i spegelsystem, som den gjorde ursprungligen, fattas en hel del arbete. Ytterligare instrument och reglage skall integreras i systemet, vilket innebär många timmar med att hitta och koppla ihop alla ledningar och att simulera funktioner och få dessa att fungera ihop programvaran. Därefter återstår att få cockpiten på plats i spegelracken, vilket kräver centimeterprecision. Till det kommer inrättande av en operatörsplats och mörkläggnings av förarplatsen. Som läget är nu ser dock allt positivt ut och förhoppningsvis en kvalificerad simulator på plats i museet inom en inte alltför avlägsen framtid.

Det är ett strålande jobb som utförs av Anders Eriksson med starkt bistånd av ett gäng från museet med Lars Sjöberg som projektansvarig.



Jan Gelin i 37-simulatorn på lång final mot landningsbanan i Innsbruck. Även i detta "primitiva" utförande får piloten en mycket verklighetstrogen upplevelse.



## Tack alla vänliga givare

Under det gångna året har föremål, bilder, publikationer och materiel skänkts till F11 Museum av följande personer/organisationer:

Carl-Åke Ahlstrand, Oxelösund  
Axel Carleson, Linköping  
Mainy Carlsson, Nyköping  
Rolf Danielsson, Gryt  
S-E Davidsson, Mölnlycke  
Olle Eriksson, Stigtomta  
Torgny Eriksson, Halmstad  
Gun Hallström, Uppsala

Karl-Erik Jönsson, Nyköping  
Göran Larsson, Nyköping  
Stig Larsson, Nyköping  
Hans Löfgren, Nyköping  
Lars Möller, Norsborg  
Margit Nilsson, Nyköping  
Bengt Nordström, Simrishamn  
Bernt Stigson, Nacka  
Henrik Sundberg, Stigtomta

Utöver dessa har vid olika tillfällen föremål kommit till museet där givaren tyvärr är okänd.

**Till alla vänliga givare framförs härmed ett varmt tack.**

## Räddare i nöden

När nöden är som störst är räddningen som närmast, har det sagts. I kallaste vintern drabbades museet av ytterligare en vattenskada. Lindringare denna gång än för två år sedan, genom att Börje Järving komma ut till och upptäckte sprungit läck. att det var nödsamtliga omgående genomföras tack vare förnämlig sponsring av NVS, Gjerdmans, till vilka härmed framförs ett **STORT TACK**. Gynna om möjligt våra sponsorer.

# NVS

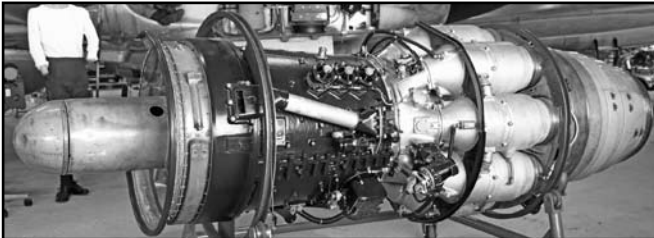
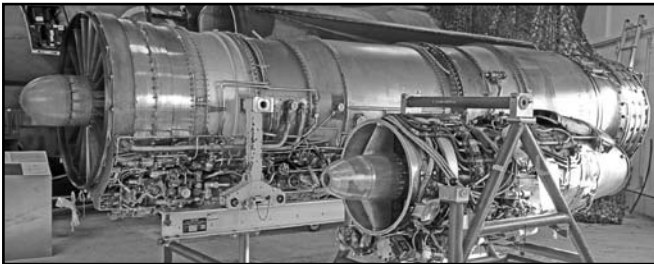
**Gjerdmans Rör**

lyckligtvis råkade museet en söndag att ett element Beslut togs hastigt vändigt att nu byta ment. Detta kunde

## Motorer

Som framgick av Medlemsnytt 4/10 har en RM8-motor (Viggen) införlivats i museets samlingar. Den står nu på plats invid Viggennosen. Intill RM8 finns nu även en RM9B, den motor SK 60 ursprungligen var utrustad med. SK 60 fanns aldrig på F 11, men fanns i en spaningsversion och de två motorerna är intressanta som jämförelseobjekt.

Därutöver finns nu även en prototyp till Lansen-motorn RM 5 i Flygplanhallen, uppskuren som visar motorn invändigt.



Nu finns tre jetmotorer att se i F11 Museum, ovanifrån RM8 Viggen, RM9 SK 60 och RM5 Lansen (skuren på andra sidan)

### Varmt Tack!

till alla som förnyat sitt medlemskap och därmed hjälper till att driva NFF och F11 Museum vidare.

Och ett **speciellt tack** för de värdefulla extra bidrag som inkommit till föreningen i samband med medlemsavgiften.

#### 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 Medlemsservice.

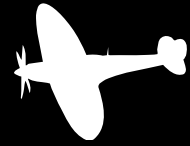
#### Till gratis medlemskap för 2012 gratulerar vi

Bengt Fagerberg, Uppsala

Bengt-Egon Kämpe, Steninge

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

# SKAVSTA FÖRR



## Minnen från F11 1938 – 1949

Första ansatsning till en "stakning" av F11 var 1938.



Det innebar att skog måste fällas. Marken skulle beredas vilket innebar bort med stubbar och stenar samt utjämning av marken så att flygplanen kunde starta och landa. Parallellt pågick byggandet av spaningsflottiljen.

Det skapades 1000-tals arbetstillfällen för att bygga upp flygfältet och där tillhörande flottilj. Mycket folk kom från Norrland. De gick under benämningen flygfältsrallare. Maten tillagades av kokerskor till att börja med under en stor gran med lite presseningar som skydd. Det var ont om bostäder så att vissa bodde i en jordkula.

På grund av krigsrisk och att det var så bråttom byggdes den första banan av lera med viss inblandning. Där gick arbetarna med hackor sk "korpar" och hackade sönder lerkockor under vinterhalvåret för att jämna till jorden. Senare blev det asfalterade banor.

Man använde häst och vagn med järnhjul för att köra det som man ville ha bort. Caterpillerna strängade upp stubbar och sten. När stubbarna torkat "rystades" stubbarna fri från lera. Men man sprängde även bort stubbar. Därefter transporterades vissa stubbar till Sunlight, där de högs upp till ved och användes som bränsle. Stubbar kördes med häst även till bl.a. till Enstaberga och transporterades därefter vidare med järnväg till Norrköping för uppvärmning av diverse industrier. Cartepillerna kördes i tvåskift med gengasdrift.

När man fällde skogen användes bågsåg, svans (=stocksåg) och yxa. Först 1947 började man använda tvåmansmotorsåg vilket enligt dåtida begrepp var ett stort framsteg i skogsbruket. Den användes under kalhuggning för inflyget vid Fjällskär där jag och min bror släpade ut timret med häst. Den ytan var ca 30 tunnland.

Mauritz Björkström körde en traktor av märket Oliver. Det var unikt med en hjultraktor. Hans arbete var att harva och välta fälten. Min bror Karl-Gustav och jag körde vintertid häst och "släpa" meterved till lilla värmecentralen på F11 där de eldade den råa veden.

Reparation av fältet: Stenar "tjälade upp" och måste bort. Hålen fylldes med matjord och packades till. Ledare för det arbetet var Nyköpings sista stenarbetare Gidion.

Sista arbetet jag var med om på F11 var att köra sten för krossning till gjutna startbanor.

Lars-Erik Kjellström

## Inga ord från ordföranden



*Bilden på Pelle som ung fältflygare i S 32 är kännetecknande för den värme och glädje han spred.*

Som de flesta av våra läsare känner till får vi inga fler ord från före ordföranden Per-Olov Pettersson. Pelle avled den 24 januari efter en kort tids sjukdom i sviterna av stroke. Pelle blev 73 år.

Efter sin tid som fältflygare vid F 11 utbildade sig Pelle till trafikledare och tjänstgjorde, med tiden i ledande befattningar, först på F 11, därefter som stabstrafikledare och sedan vid luftfartsverket, där han tjänstgjorde fram till 1982.

Pelle blev då anställd för att starta den civila delen av Skavsta flygplats, som sedan öppnades för trafik 1984. Pelle blev den person som främst, under arton år, lade grunden till att Skavsta idag är landets tredje största flygplats.

1990 ombesörjde Pelle att kamratföreningen F 11 Veteranerna fick disponera f.d. mobbaracken på Skavsta som minneshus efter flygflottiljen F 11. Byggnaden blev grunden till F 11 Museum och utan detta initiativ hade det aldrig blivit något museum på Skavsta. Pelle fortsatte med stort intresse att därefter hela tiden engagera sig i museets utveckling. 1995 bildades Nyköpings Flyghistoriska Förening, med främsta syfte att trygga F 11 Museums fortlevnad, med Nils Personne som ordförande. Han efterträddes 1997 av Pelle som sedan var föreningens ordförande fram till sin bortgång.

Med sin klokhed, goda omdöme och varma humor har Pelle starkt bidragit till museets och NFF:s fina utveckling. Vi saknar honom mycket i vårt fortsatta arbete.

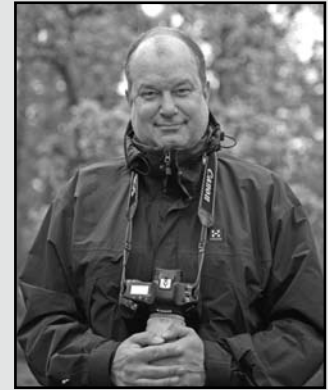
Med stor saknad

Gunnar Vieweg  
Skr. NFF

## Årsmöte 31/3 2011

### Med många vackra flygbilder

Till årsmötet den sista mars ser vi fram mot ett intressant program när **Gunnar Åkerberg** visar bilder och berättar från flygåret 2010. En mix av bilder på civila & militära flygplan visas. Allt från segelflyg till propeller- och jetflyg samt helikoptrar – både äldre och nyare flygplanstyper finns med i visningen. Många bilder är tagna på flygdagar i Sverige och utomlands, från exempelvis: Hultsfred, Malmen, Stockholms Flygfestival, Flying Legends och Royal International Air Tattoo. Mindre fly-in som i Håtuna, EAA fly-in i Norrköping samt två större EAA fly-in i USA, Sun n'Fun i Florida samt det gigantiskt stora AirVenture i Oshkosh är också exempel på vad som finns med i bildmaterialet.



Bered dig alltså på ett intressant program efter sedvanligt årsmöte och samkväm med öl och macka.



*Åke Jakobsson i det blivande 37-rummet, i färd med att hänga ett foto av en Rysk SU-15, fotad med just den kamera Ska 24D som ligger på bordet.*

## F11 Museum — Flygspaningsmuseum

Under lång tid har F11 Museum konsekvent arbetat för att bli etablerat som museum för svensk flygspaning. Förutsättningar grundlades 1997 då den, bortsett från dragfordon, kompletta underrättelseplutonen kunde införlivas i samlingarna. Därefter har samlingarna gradvis kompletterats med SF 37-framkropp med samtliga kameror och spaningskapslar. Just nu läggs sista handen på ett rum i museet som skall spegla 37-systemet.

Förhoppningen är att detta arbete nu skall resultera i att F11 Museum skall vara kvalificerat, att som ett temamuseum ingå i SMHA (Sveriges Militärhistoriska Arv). Detta beslutas av SFHM

(Statens försvarshistoriska museer) och kulturdepartementet. F11 Museum gjorde 2007 en hemställan till SFHM att få detta erkännande, men ansågs då uppenbarligen inte kvalificerat. Vi anser dock att ett försvarshistoriskt arv som utesluter flygspaning väljer bort en av de absolut viktigaste funktionerna för landets försvar. Det var och är den enhet som ser till att försvarsmakten över huvud taget har någon kännedom om främmande makters marina enheter och verksamhet i vårt närområde. En ny framställan förbereds i samband med att 37-rummet börjar ta form.

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

### REDAKTIONSruta

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Fred Brihagen 0155/21 92 54 Thore Eriksson 0155-28 82 97 Christer Wätz 0498-26 20 46 Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	Nyköpings Flyghistoriska Förening Skavsta Flygplats 611 92 Nyköping	nff@nykoping.nu  POSTGIRO 82 46 05-0

**Hemsida: [www.f11museum.se](http://www.f11museum.se)**