

Ivar Ericsson berättar om sin tid med robotar, raketer och rotorar.

Årsmöteskvällen avslutades med ett föredrag av Ivar Ericsson om tiden på SAAB och Vidsel med robotutprovningar och försäljning av helikoptrar.

Arbetslivet inom flyget startade 1950 på försökscentralen med vapen, kanoner, katapulter, gyrosikten och höll på fram till 1962. Egentligen började intresset för flyg långt tidigare, då 6-åringen Ivar fick flyga med Albin Ahrenberg.

1963 tog Ivar Ericsson det stora klivet upp till Norrland och Vidselbasen. Med ett tvåårskontrakt i näven skulle det provas och testas robotar, bomber och raketer. Med den välkände provflygaren Bengt Olovs rekommendation blev kontraktet skrivet för de 2 åren på Vidsel. Som en parentes berättade Ivar Ericsson att Bengt Olow var den förste svensk som flög både J29 och J35.

Ivar Ericsson blev andre man i den 24-mannagrupp som förflyttades från Linköping upp till Norrland efter beslut i juni 1963. Det blev knepigt att anställa folk, östgötarna visste inte vad Norrland var. De var helt enkelt inte så bra på geografi enligt föredragshållaren.

På Vidselbasen gjorde man skjutprov med Falconrobotar från J35F med både radar- och infrarödstyrda pjäser. Typen Sidewinder förekom också såväl på J29, J34 och J35.

Vidselbasen var vid den tiden modernast i Europa. Det svenska flygvapnet låg också kvalitativt väldigt långt framme under 50- och 60-talet.

När tvåårskontraktet gick ut kom erbjudandet om fortsatt tjänst på Vidsel, då som förste man och chef för utprovningen. Ivar Ericsson tackade ja och sedan blev vistelsen på Vidsel hela 15 år istället för 2.

Som mest var 160 man verksamma vid basen. Numera flyger även amerikanerna där och utför sina prov.

Vi fick höra historien om den gången man gjorde vibrationsprov inomhus med en raket. Till historien hör att raketerna exploderade och huset gick i bitar så damm och virke yrde. Dock hade operatören hört ett varnande surr från motorn och lyckats sätta sig i säkerhet.

En annan gång gjorde man en provskjutning av en ny robot med styrautomat och låsta servon inför 20 byråkrater från Försvarets Materielverk. Resultatet av det provet blev en flygtur på hela 10 cm innan explosionen kom.

Det hände en hel del oförutsedda saker under de 15 åren på Vidsel. Vid ett skjutprov mot Jindivik (den förföljde) med ir-mål, träffade skjutroboten styrsignalerna. Jindiviken fortsatte herrelöst mot Bodö.

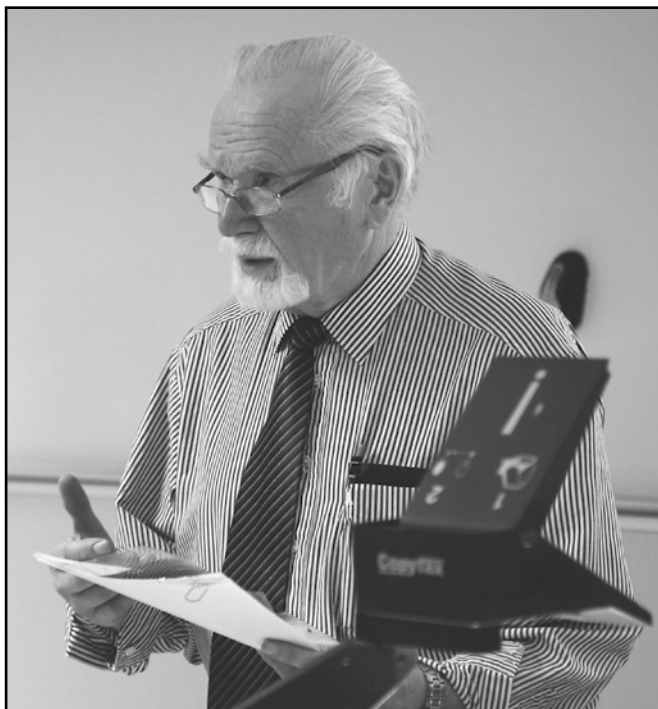
Jon Ersgård provflygere, kontaktade Bodöbasen och sade att han hade skutt en robot och den är på väg mot er, men den är oladdad. Se till att stoppa amerikanerna som finns där, så att de inte skjuter ner den.

Roboten passerade Bodö och fortsatte sedan ut över Atlanten och landade med fallskärm efter 20 min norr om Harsta. Incidenten blev hemligstämplad i flera år.

Ivar Ericsson var även med och introducerade tester med SAAB-bilar i vintermiljö, han fick ett mindre stall med 5 tjänstebilar och även en tjänsteflygmaskin. Platsen var ju lämplig för fortkörning och prov av fyrhjulringar likväl som för trehjulringar med vingar.

Tillgången av bilar var mycket välkommen och utnyttjades inte minst av dem som ville åka ut och dansa på lördagskvällarna. Flygmaskinen var en Cessna Sky Rocket och i förmånen ingick dessutom en flygutbildning.

Efter avslutat arbete på Vidsel, återvänder Ivar Ericsson till Linköping och börjar på helikopterdivisionen. 1984 flyttar man till Nyköping efter avtal med Nyge Aero. Det hade blivit för



Ivar Ericsson, alltid pratglad, här i berättartagen om bland annat sin tid på Skavsta och helikopterförsäljning.

trångt på SAAB-fältet.

Ivar Ericsson berättar att det gjordes goda affärer i Nyköping. Man sålde bland annat 26 träningshelikoptrar av typ Hughes 300C eller Hkp 5 till försvaret, varav 16 stycken monterades i Nyköping.

Ivar Ericsson berättade om sina goda relationer med det stora landet på andra sidan Atlanten och om affären som gick om intet.

Hughes hade köpts upp av Schweitzer vars vd fick provflyga MFI 15-17. Det blev dock ingen affär trots goda vitsord, utan man köpte istället 68 flygmaskiner av den engelska konkurrenten. De ångrade sig senare, efter att 3 flygplan havererat och flygförarna omkommit.

Sin tid med helikoptrar tillbringade Ivar Ericsson i 15 år. Det var en tid inte utan utmärkelser. Som avslutning berättade Ivar Ericsson om ett besök över there och visade stolt upp en bild av ett **Rawhide Arrest Certificat** han tilldelats av sheriffen.

Årsmötet

NFF:s årsmöte 2010 ägde rum den 25 mars och samlade ett 70-tal medlemmar. Som vanligt riktar vi ett varmt tack till Flygteknikerskolan vid Skavsta flygplats, som ställer sina lokaler till förfogande för detta ändamål.

Årsmöteshandlingar med verksamhetsberättelse och ekonomisk redovisning delades ut till deltagarna. Mötet leddes av föreningens ordförande P.O. Pettersson och genomfördes i vanlig god ordning. Ingvar Claesson kommenterade i kassörens frånvaro den ekonomiska redovisningen, vilken visade på att fjolårets underskott vänts till ett överskott på 29261 kr.

Föreningens tidigare V ordf. Rolf Carlsson avled under året. Posten har tills vidare inte ersatts och styrelsen innehåller därmed, enligt stadgarna ordf. plus åtta ledamöter.

Så här ser den kompletta funktionärslistan ut:

ORDF.	P.O. PETERSSON	ÖVRIGA LEDAMÖTER:		REVISORER:	VALBEREDNING:
SEKR.	GUNNAR VIEWEG	FREDDIE ANDERSSON	THORE ERIKSSON	SVEN OHLSSON	ÅKE RYBERG
KASSÖR:	LENNART ZETTERSTRÖM	INGVAR CLAESSON	JAN GELIN	HANS HERNGREN	CHRISTER WÄTZ
		STEN-INGE DRIE	STEIN ULF	REVISORSSUPPLEANT:	
				ALF LÖVGREN	

Du har väl noterat att F11 Museum har en ny hemsida. Gå in på www.f11museum.se

Webbredaktör är Lennart Östlund.

Ökad trygghet för undplutonen

Sedan slutet av maj kan vi glädja oss åt ett blänkande nytt skyddsstängsel runt underrättelseplutonen. Tillsammans med det tidigare uppsatta skyddstaket har F11 Museum rimligen gjort det som står i dess makt för att skydda och öka tryggheten för denna värdefulla enhet, ett s.k. elitföremål och den enda bevarade i sitt slag i landet. Stängslet kapslar in den kompletta plutonen, inklusive serviceenhet och el-aggregat. I stängslet finns två gång-grindar, en vid entrén till vagnarna och en mot gatan för att underlätta materialtransport. I ett första skede var tanken att det skulle finnas en stor grind mot gatan för att ge plats för fordonstransporter. Den grinden, som finns i museets ägo, sparas i stället till ett kommande (när pengarna finns) stängsel runt upplagsplatsen vid Flygplanhallens södra gavel. Behovet av en stor grind vid undplutonen bedöms vara så litet att det i så fall blir enklare och billigare att temporärt ta bort en bit stängsel.

Stängslet, som varit ett stort önskemål sedan länge, har kunnat förverkligas tack vare generöst bidrag från *Konung Gustav VI Adolfs fond för svensk kultur* och förnämlig sponsring



Det nya stängslet som nu inringar hela underrättelseplutonen.



av *Heda Skandinavien AB*, som har satt upp skyddsstängslet.

Från NFF/F11 Museum framförs härmed ett varmt tack till dessa båda välgörare.

"Nytt" Flygvapenmuseum

Lördagen den 12 juni invigdes det så gott som helt nya Flygvapenmuseum på Malmen. 350 inbjudna gäster inom svenskt flyg och flyghistoria övervarade den festliga invigningen. Bland talarna märktes Staffan Bengtsson, överintendent för Statens Försvarshistoriska Museer och Flygvapeninspektören general Anders Silver. Den senare framhöll att den museala verksamheten ses som en viktig del inom försvarsmakten. Per Pellebergs, ordf. ÖSF, överlämnade till chefen för Flygvapenmuseum, Mikael Parr ett gåvobrev med den vackra modellen av den nedskjutna DC-3:an. Modellen i skala 1:12 är byggd av Mats Johansson finns i en monter intill den imponerande montern med flygplansvraket. Kulturminister Lena Adelshon Liljeroth invigde det nya museet.

Se till att besöka det nya Flygvapenmuseum.



Hundratals besökare trängdes i spänd väntan på att den nya entrén skulle öppnas för första gången.

Larmbidrag

Utöver det i Medlemsnytt 1/2010 nämnda bidraget på 13 000 kr från *Svensk Flyghistorisk Förening* till simulatorm och 40 000 kr från *Konung Gustav VI Adolfs fond för svensk kultur* till stängsel runt underrättelseplutononen kom nyligen även ett glatt besked om att F11 Museum från *Riksantikvarieämbetet* tilldelats ett bidrag på 55 000 kr för komplettering av brand- och inbrottslarm.

Utbyggnaden av inbrotts-, men framförallt brandlarm har av kostnadsskäl inte kunnat ske i samma takt som lokalerna. Inbrottslarmet skyddar idag de mest känsliga delarna, medan brandlarmen i de olika lokalerna har stora brister. Det är alltså ett synnerligen angeläget bidrag som museet tilldelats. Planeringen av förbättrade larm är redan i full gång och inom kort ser vi fram mot ett fullgott larmsystem i alla delar av museet. **Ett mycket stort tack riktas härmed till dessa värdefulla givare utan vars bidrag de nämnda stora investeringarna svårigen kunnat klaras av.**



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIÉÄMBETET

Inom ramen för organisationen Arbetslivsmuseer i Sverige, idag 1 380 stycken, har F11 Museum för andra gången tilldelats värdefullt ekonomiskt bidrag från Riksantikvarieämbetet för utveckling av verksamheten. Det förra bidraget från 2005 användes bl.a. för bygge av förråd och verkstad, samt skyddstaket över undplutononen.



Simulatorläge

Elektronikexperten Anders Eriksson jobbar vidare med instrument och reglage i den blivande S37-simulatorm, och kan lämna följande lägesrapport.

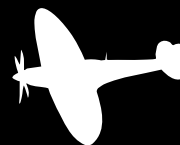
– Indikeringstablån fungerar nu fullt ut, jag kan skicka en varning så att huvudvarningen triggas. Trycker man då på kvitteringsknappen släcks huvudvarning och fältet i indikeringstablån lyser med fast sken. Utöver detta fungerar instrumentbelysningen fullt och stolen går att köra upp och ner

– Det jag håller på med just nu är att göra i ordning en elcentral i apparatutrymmet. Simulatorstyrkan på museet försöker få tag i spakkraftsgivare för skev och höjd (Dessa enheter satt långt bak i maskinen och själva har vi bara framdelar från flygplanen).



En kanske något mörk och svårtydd bild, som dock visar att instrumenten lyser i den blivande simulatorm.

SKAVSTA FÖRR



Nödlandning på Ången

Den 16 januari 1958 startade flygkadetten Roland Helgée från F 16 i Uppsala med en J29 Tunnan för en övning på 10 000 m höjd över norra Uppland. Under senare delen av flygningen förlorade föraren marksikt och höll då orienteringen med hjälp av långvågsspejlen inställd på F 16 sättfyr. När dryga 600 liter bränsle återstod svängde han mot den inställda fyren under plané och för landning. I en molnugg upptäckte föraren då att han befann sig över hav. Hans försök att orientera sig med hjälp av talfyr och trafikledning på F 8 och F 18 misslyckades. När bränslemätaren ställt på 0 under några minuter beslöt föraren att nödlända och upptäckte då en isbelagd sjö. Landningen utfördes utan svårighet och skedde på den lilla sjön Ången 10 km ost om Nyköping. Under utrullningen på isen stoppade motorn på grund av bränslebrist.

Då isen på den lilla sjön bara var 20-25 cm tjock var det närmast ett under att den tunga J29:an inte brakade igenom vid landningen. Den närbelägna flottiljen F 11 tog sig sedan an planet och bogserade det till strandkanten. Nu återstod problemet hur planet skulle kunna förflyttas från Ången. Det hade under närmare en vecka stått parkerat vid stranden under bevakning av F 11. Man tillkallade expertis från arméns fältarbetskola, som räknade på isens hållfasthet. Till en början avstyrktes en start - i varje fall inte förrän sjön frusit till ytterligare.

Start eller nedmontering?

Enligt säkerhetsbestämmelserna skulle isen vara ca 40 cm tjock. Skulle det inte bli vinterkyla de närmaste dagarna måste J29:ans vingar monteras bort och planet fraktas på landsväg till F 11 och där åter göras flygbart. Detta skulle vara en ganska omfattande åtgärd. Men turligt nog slog kylan till efter några dagar och ökade därmed isens tjocklek till cirka 30 cm. Detta ansåg man skulle möjliggöra en lyckad start från Ången.

Personal från F 11 prickade ut en startbana på cirka 2 km med gula bojar så föraren skulle kunna hålla rak kurs. F 11 tekniska personal utförde minutiösa förberedelser på planet. För att nedbringa vikten "klädde man av" J29:an all extra utrustning och



J29:an förbereds för start från Ången.

"lätt-tankade" den till ca 5 ton. Motorn kontrollerades noggrant, så att allt var i topptrim. För att säkerställa förbindelsen med flygplanet hade man vid startplatsen på isen en transportabel radiostation (FMR5 F), och en Sk 16 med fältflygaren Harri Jalonen, liggande i luften för att kunna transistera meddelanden.

När förberedelserna var avklarade den 22 januari tog dåvarande löjtnanten Lennart Rittby plats i J29:an och startade i ett moln av snö. Drygt 2 minuter senare hade föraren landat på Skavsta-fältet. Operation "Ången" var lyckligt genomförd.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Grattis Flygvapenmuseum till den sedan länge efterlängtade utbyggnaden och en pampig återinvigning. Äntligen har Sverige fått en museibygnad som är väl tilltagen och anpassad för det flygmilitära arv vi har att förvalta inför framtiden och som på ett pedagogiskt och tilltalande sätt nu kan visas upp för allmänheten. Det har tagit lång

tid innan beslutande myndigheter och organisationer har lyckats med detta. Men äntligen är det klart!

Under minst lika lång tid har kvarnarna malt hur den minst lika omfattande och intressanta civila flyghistorien ska tas om hand. På Arlanda finns en betydande samling gamla flygplan och flygutrustningar samlade i ett förråd, som om något år måste lämnas. Och säkert finns det mycket mer att hitta ute i Sverige som väntar på att tas om hand på ett proffsigt och musealt riktigt sätt inför framtiden. Det är hög tid att det tas krafttag i utredning och beslut om inrättande av ett svenskt nationellt luftfartsmuseum. Under många år har denna fråga diskuterats till och från. Men nu står vi inför ett reellt faktum att Arlandasamlingarna snart är husvillna och risken är betydande att de splittras och försvinner ut ur landet. Gör något nu, innan det är för sent. Tänk om förenade starka krafter snarast kunde se till att ett svenskt luftfartsmuseum skapas, minst lika fint som det militära i Malmslätt! Var placeringen blir är inte det viktigaste, huvudsaken är att det blir av. Men på Skavsta vore väl inte helt fel....

En skön och varm sommar önskar

P O Pettersson
Ordförande

Portosponsor 2/2010

Utskicket av detta meddelande sponsras av Plåt & Ventilation AB i Nyköping.



Behöver du hjälp med arbeten inom detta område så räknar vi med att du i första hand vänder dig till numrets portosponsor.

Spaningsflyget höll uppsikt över Östersjön. Ett ständigt fotograferande, mätande och insamlande av information om nya flygplan, radarstationer och fartyg pågick under hela det kalla kriget. Främst riktades spaningen mot Sveriges fiende Sovjetunionen och andra länder från Warszawapakten. Spaningsflyget var den del av flygvapnet som var mest operativ under det kalla kriget.

*Spaningsflyget finns naturligtvis också presenterat i den nya utställningen under temat **Kalla kriget**, som byggts upp i det nya Flygvapenmuseum, bl.a. med vidstående intressanta textskylt.*

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

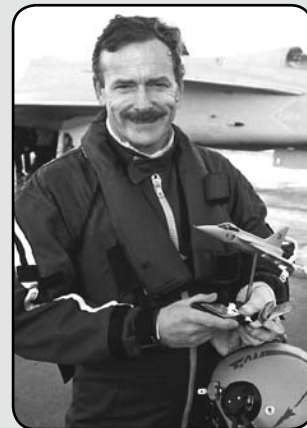
Hemsida: www.f11museum.se

Höstmöte 14/10

Stig Holmström, före detta chefsprovflygare på Saab var den som flög jungfruflygningen med JAS 39-1. Vid NFF:s höstmöte kommer Stig bl.a. att berätta om förberedelserna inför och genomförandet av första flygningen som skedde i december 1988.

Stig inledde sin utbildning till fältflygare i Flygvapnet 1959, och har gått den så kallade långa vägen via Försvarets Läroverk och Kadettskolan i Uppsala till officer och så småningom provflygare. Stig har totalt ca 4400 flygtimmar, de flesta på militära flygplan från J 29 Flygande Tunnan till JAS 39 Gripen.

Ett föredrag du inte bör missa, så gör redan nu en markering i din almanacka för den 14 oktober.



Stig Holmström framför en JAS 39 Gripen, den flygplantyp som han var först med att ta upp i luften.

Svenskt flyg 100 år

Som tidigare uppmärksammats i NFF Medlemsnytt firas under hela 2010 att svenskt flyg fyller hundra år. Det sker i Svensk Flyghistorisk Förenings regi, med föreningens nyvalde ordförande Stieg Ingvarsson som huvudansvarig. Stieg som även är engagerad i F11 Museum har bland annat tagit fram en mobil utställning som på ett fint sätt speglar flygets utveckling under ett århundrade. Utställningen, som fraktas i ett vackert ekipage sponsrat av Scania AB, kommer att visas på en rad platser i landet under året. Turneplanen finns på SFF:s hemsida.



SCANIA-trailern med 100-årsutställningen på plats vid invigningen av Flygvapenmuseum. Utställningen var även på plats dagen efter vid flygdagen på Malmen.