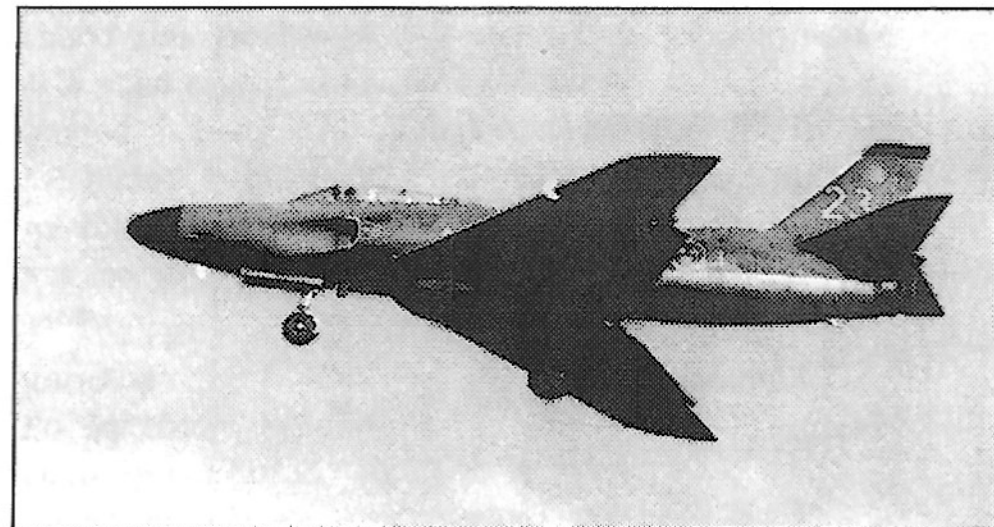




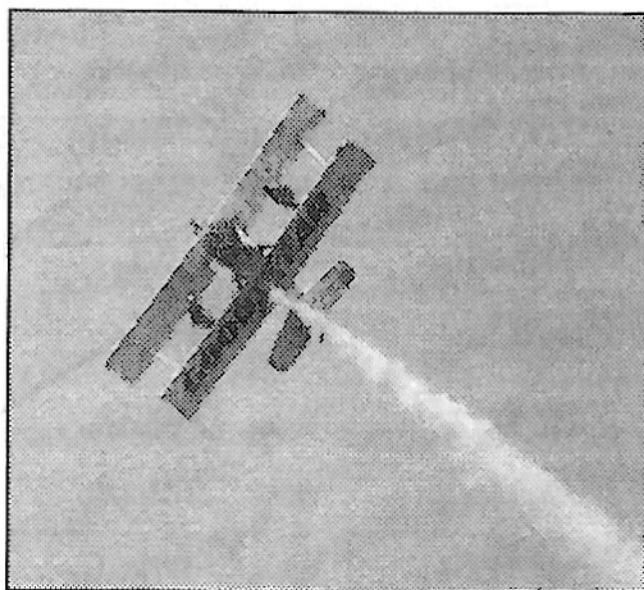
Flygets dag på Skavsta

Den 25 augusti fick vi uppleva en Flygets Dag på Skavsta. Jämfört med flygdagarna på F16 samma helg var Skavstadagen naturligtvis ett ganska blygsamt evenemang, utan rent militära inslag, om man inte räknar J32B, J28 och Sk50 som sådana. Men vackert väder och mycket annat högst kvalificerat flyg av civil karaktär gav dock de 6000 besökarna valuta för pengarna. Självklart hade F11 Museum öppet och kunde hälsa flera hundra besökare välkomna.

Ett mycket spektakulärt och flygintressant inslag var utställningen och "Fly Out" med tryckare över publiken av 14 flygplan från gästande kustbevakningsflyg, från lika många europeiska länder. Detta med anledning av att svenska Kustbevakningsflyget, som är stationerat på Skavsta, firade 25-årsjubileum i dagarna tre 23-25 augusti. Den här sidan innehåller en bildkavalkad från evenemanget.



Mäktigaste ljudet svarade utan tvekan 32:an för.



Avancerad flygning med två kvinnor stående på vingarna var ett de mer spektakulära inslagen.



Flygande Veteraner med sin vackra DC3 kom på besök till Skavsta och F11 Museum på Flygets Dag.



Italiens ATR 42 MP lämnar Skavsta.



F11 Museums 35-cockpit var ett mycket populärt inslag, stundtals med över 30 barn i kö som ville provsitta.



Dornier 228 från Nederländerna över publiken.

Ett minne från rekryten 1948-49 på F 11

Jag ryckte in i september 1948 och efter utbildning på pistol, div. marscher och hälsning åkte jag till F 2 i Hägernäs för utbildning till radarmek. på radarstation ER 3B.

Det jag nu skall berätta handlar om flygvapenövningen våren 49. F11:s radarstation skulle sättas upp på Nåtarö utanför Nynäshamn. På öns västra sida bodde en fiskarfamilj, den enda på ön, på den östra hade K.A. en barack och en anläggning insprängd i berget. Ungefär samtidigt som F11:s radarstation kom i tre stora lådor kom jag från F2 och träffade min chef Sven Persson, han gick under namnet "Palten" för att han var så liten.



Furir Sven Persson

En dag när vi som bäst arbetade med intrimning och kontakt med trafikledningen i Stockholm kom fiskebåten och lade till i viken där vi bodde.

1 båten var det två civilklädda "Gubbar" plus han som körde. En av "Gubbarna" som var klädd i grå trenchcoat och brun hatt kom upp till oss i baracken och presenterade sig som kapten Eriksson från flygförvaltningen. Han ville se hur vi hade det med brandredskapen i radarstationen.

Det var jag, furir Persson och kocken som var där, de andra var uppe vid stationen.

Det var lite jobbigt att klättra upp till stationen så Persson sade åt mig att följa kapten Eriksson och visa stationen. När kapten Eriksson hade tittat på brandredskapen sade han.

- Det här var intressant jag har aldrig sett en station igång.

Han frågade om allt och vilken frekvens vi arbetade med. När vi kom ned till baracken så frågade Eriksson om det var något som vi ville ha. Han lovade att nästa gång posten kom ut till oss så skulle de ha det med sig. Han fick pengar till tobak och godis med sig.

Sedan åkte de till Mälsten för att sedan åka vedettbåt till Nynäshamn. Efter ett tag när vi satt och pratade frågade Persson vad som hade diskuterats uppe i stationen. Jag talade då om att kaptenen aldrig hade

sett en radarstation igång. Då for Persson upp och skrek;

- Djävlar och anamma han är utskickad från flygförvaltningen som spion!!!

Nu blev det fart på furiren. Signalist som han var plockade han fram en massa grejor och ett par stolpskor.

Fiskaren på andra sidan ön hade telefon och ledningen slutade på en stolpe ett stycke från baracken. Därifrån gick ledningen i sjökabel till Nynäshamn.

Persson satte på sig stolpskorna och klättrade upp i stolpen och kopplade på ledningarna. Han satt med hörlurar och en mikrofon och kontaktade telestation i Nynäshamn. Han sade till dem att så snart vedettbåten från Mälsten kopplade upp sin telefon ville han ha kontakt med båten.

Det var kallt att sitta så länge som han fick göra, men till slut så svarade befälhavaren på båten.

Han förklarade vem han var och att han var chef på radarstation på Nåtarö. Han frågade om det var två civilklädda personer ombord som hade gått iland, en med grå trenchcoat och brun hatt.

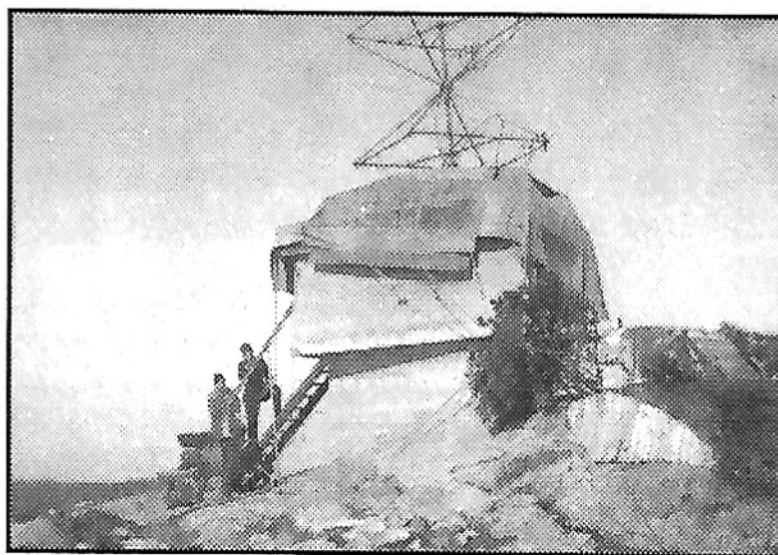
- Jodå, de hade gått iland för en stund sedan.

- Försök att hejda dom de har varit ute på vår radarstation och spionerat, mer hann han inte att säga, Persson hörde hur mannen i andra änden kastade ifrån sig telefon och börja hojta med besättningen.

När Persson kom tillbaka förklarade han att det inte var riktiga spioner utan de var från flygförvaltningen och att det skulle bli flygvapenövningar. Det visade sig också att befälhavaren på båten hade öppnat vapenskåpet och kommenderat ut besättningen med skarpladdade kabiner.

Efter avslut och genomgång av övningen fick Persson reda på att fienden, som fått reda på vår frekvens, hade stört ut vår station. Fiendens spaningsflyg hade också upptäckt stationen där personal hade varit ute och vinkat åt dem, så den var sönderbombad. Så kan det gå när man inte är på sin vakt. Men som tur var så var det ju bara övning.

Text och bilder; Lennart Borglund, Örebro



F11 Radarstation Nåtarö

Kamratträff med flyguppvisning

På dagen 45 år efter inryckningen på Ljungbyhed träffades Kategori ER-56 den 15 augusti på Skavsta. I det mycket ambitiösa programmet, främst arrangerat av Thore Eriksson, känd som NFF:s medlemsansvarige, ingick en mycket imponerande flyguppvisning, som nedanstående serie bilder av flygplan över Skavsta den 15/8 2001 visar. Er-56 vill även genom NFF Medlemsnytt framföra ett stort tack till generösa och flygälskande sponsorer, som gjorde denna fina uppvisning möjlig.



Nyge Aeros "Mua"

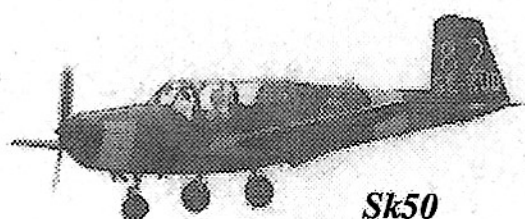


B17

J28



J32B



Sk50

Hela gänget ER-56

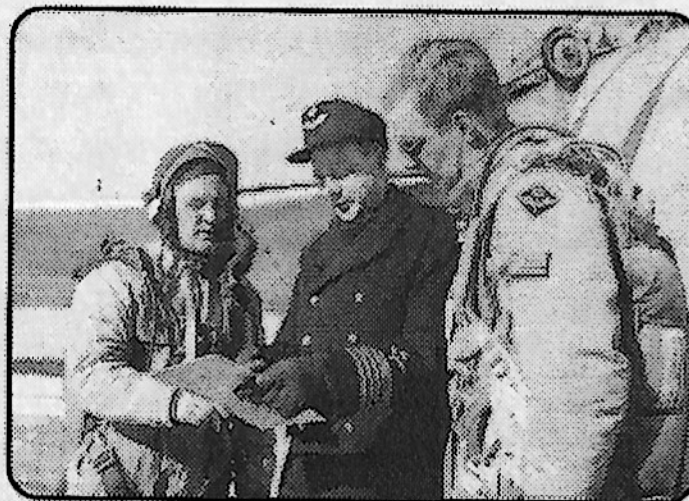


SKAVSTA FÖRR



Världsrekordflygning från Skavsta

Under 1950-talet startade de stora flygnationerna en omfattande jakt på flygrekord av olika slag. Svenska Flygvapnet gav sig också in i rekordjakten, som blev en klar framgång. Det var för 46 år sedan, den 23 mars 1955 som dåvarande kaptenen Hans Neij och fältflygaren Birger Eriksson, båda från Skavsta-basen, satte nytt världsrekord i hastighetsflygning på 1000 km sluten bana.. Världsrekordflygningen utfördes med var sitt spaningsflygplan av typen S29C Tunnan.



På bilden ses CF11 överste Nordström flankerad av de två förarna som slog världsrekord, till vänster kapten Hans Neij och fältflygare Birger Eriksson.

Det var två standardflygplan komplett utrustade för spaningsuppdrag, alltså icke nedbantade på något sätt. Planen var utrustade med extratankar, som fälldes efter halva sträckan. Flygningen genomfördes med start och landning på Skavsta och vändpunkten låg 10 km sydväst om Örnsköldsvik. Den slutliga medelhastigheten blev 900,6 km/tim. Med god marginal slog Skavsta-flygarna det tidigare rekordet. Det var engelsmannen Jim Cooksey, som år 1950 hade uppnått med jetjaktplanet Gloster Meteor en medelfart på 822 km/tim. Rekordflygningen med S29C betydde internationellt en mycket god respekt för svenska Flygvapnet och tillika svensk flygindustri. S29C Tunnan var ett högklassigt bra spaningsflygplan.

Några ord från ordföranden



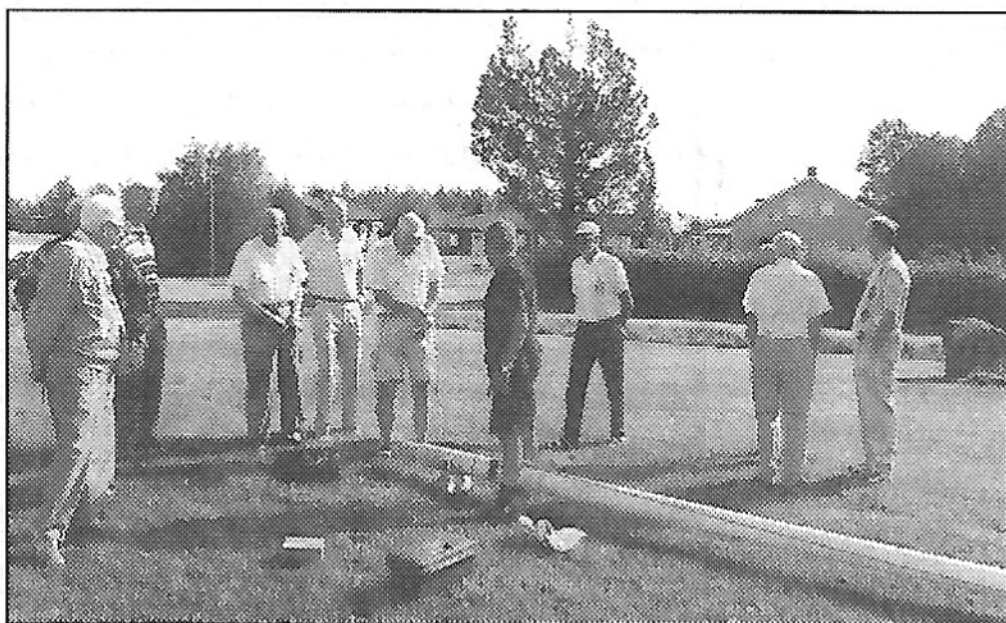
I detta nummer kan vi glädja oss åt en trevlig berättelse från Lennart Borglund i Örebro, som tecknat ned ett minnesvärt äventyr från lumpartiden på F11. Ett mycket lovvärt initiativ som redaktionen är mycket glad att kunna publicera och som också är ett tack-samt bidrag till redaktörens arbete med att finna publicerbart material. Naturligvis finns

det massor med sådana små berättelser som våra läsare gärna vill ta del av. Uppmaning alltså – skicka gärna in bidrag för publicering i Medlemsnytt. Materialet kan vara handskrivet lika väl som maskinskrivet, lite rörigt och lite felstavat, det är ändå lika välkommet. Skicka ditt bidrag till F11 Museum så kommer det i rätta händer. Har du dessutom intressanta bilder så lånar vi gärna även dessa.

Jag vill i detta sammanhanget passa på att tacka för tidigare insänt och hittills opublicerat material till det segdragna projektet med en F11-bok. Dessa artiklar är dock i sitt nuvarande skick för långa för att rymmas i Medlemsnytt, men utdrag ur detta material hoppas jag i framtiden skall utmynna i fler artiklar av detta slag.

För övrigt ser vi nu fram mot hågkomsten av invigningen av Kungliga Södermanlands flygflottilj, vilken ägde rum den 14 oktober 1941. Jag hoppas att många veteraner och NFF:are har möjlighet att komma till Skavsta denna dag, för att träffas och få lite påminnelser om hur världen såg ut för 60 år sedan. Och även vara med och konstatera att det nu gått hela 10 år sedan F11 Museum invigdes. Vi ses på Skavsta den 14 oktober.

P. O. Pettersson



Boka 11 oktober för höstens medlemsträff.

Vid årets höstträff får vi lyssna till den högst erfarne flygkaptenen Ulf Wiberg, som har en verkligt meriterande och brokig flygarbana bakom sig, med inte mindre än 26.000 timmar. Wiberg har stor internationell erfarenhet som pilot i Europa, Afrika, Asien, USA Karibiska övärlden m fl. Ulf har flugit i totalt fler än 120 länder.

Som många andra svenska flygare startade Ulf sin flygarbana i Svenska Flygvapnet, som signalist och navigatör, och flög bl a B(T)18, J33 Venom, 32 Lansen m fl, för att senare med privat flygförarutbildning gå vidare till ett stort antal flygbolag världen runt.

Under sina flygningar runt om i världens länder har Ulf Wiberg också ägnat sig åt fotografering och hel del flygjournalistik.

Sannolikt är det inte alltför många människor i flygbranschen som skaffat sig en så imponerande sakkunskap om allt flyg, vilket vi kommer märka när Ulf kommer till Skavsta och berättar.

Kallelse till medlemsträff

Datum: Torsd. 11 oktober
Kl 1700: Museet öppnar
Kl 1800: Samling med öl och macka (30,-)
Kl 1830: Ca. Föredrag av Ulf Wiberg
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
Anmälan: Senast månd. 8 oktober
Till: T. Eriksson 0155 28 82 97
G. Vieweg 070 530 20 74
Museet 0155 21 18 98 (telesvar)

Välkomna till en givande kväll i flygets tecken!

Föredömligt många museiguider och Veteraner ställde upp för att klara tillströmningen på Flygets Dag. Ett jobb i sista minuten var att kapa flaggstången 40 cm innan den restes på sin ny plats, flyttad pga att den annars skulle utgjort flyghinder efter förlängningen av bana 08/26 (tid 09/27). Sören Wennerberg, som svarade för arbetet, hade som synes gott om hantlangare.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION
Gunnar Vieweg

REDAKTIONSGRUPP
Thore Eriksson 0155-28 82 97
Christer Wätz 0155-580 04
Gunnar Vieweg 0155-21 88 34

ADRESS
Nyköpings Flyghistoriska Förening
Skavsta Flygplats
611 92 Nyköping

E-POST
f11.museum@telia.com
HEMSIDA
<http://f11museum.ses.nu>