



I Flygvapnet är Silhuettkännedom välbekant. Vi spinner vidare på begreppet men nu gäller det personer. Under rubriken *Silhuetten* kommer vi att presentera personer som gjort betydande insatser inom verksamhet kopplad till F11 Museum och NFF. I det första reportaget får vi träffa Axel Carleson vars arbete var en förutsättning för tillkomsten av F11 Museum.

Vi har bestämt att träffas i flygmuseet i Malmslätt. Var annars? För Axel Carleson är detta en naturlig mötesplats. Här finns en stor del av hans liv. Vi har stämt möte per telefon. Axel har vissa problem med vattenpumpen vid sommarstugan och väntar hantverkare. Så småningom kan vi enas om ett datum.

Sommarstugan söder om Linköping är det andra av Axel Carlesons stora fritidsintressen. Eller det tredje; han berättar om det spännande livsödet för mannen från Kisa. Flygaren som var med under andra världskriget, blev krigsfånge och lyckades fly under omständigheter som i dagens livsmiljö verkar otroliga. Nu är mannen död, han slutade sin livsgärning som kapten på en båt. Sådana levnadsöden fascinerar Axel Carleson.

Detta är historia och för historia brinner Axel. Hans synliga livsverk är Flygvapnets museum i Linköping och han är en av tillskyndarna till att F 11 museum finns.

- Nu kommer han.

Redan utanför entrén hörs hans ivriga röst. Den här intervjun - exklusiv för NFF-nytt - är hans tredje engagemang för saken denna dag. Han ska skicka ett kort till en skribent som i Riad sitter och skriver om Spitfire. Dessutom ska han hjälpa Corren att identifiera en man på en bild. Mannen är iklädd flygutrustning men bär slips vilket får Axel att tro att det kan vara en haveriutredare från något olyckstillfälle. På den vägen är det. Mycket handlar om flyg, och om besvärliga vattenpumpar i sommarstugan och om entusiasm.

Hur började det då?

Axel Carleson är uppväxt på en gård - Bramstorp - utanför Växjö. Egendomligt nog är han född i Vadstena för 79 år sedan men uppenbarligen gjordes besöket i Vadstena enbart för att Axel skulle komma till världen, för han har aldrig bott där. Det är så jag fattar historien. Nåväl, så småningom blev det Norrköping och studenten där 1944.

Varför han blev intresserad av just flyg lyckas jag aldrig riktigt locka ur honom. Det är väl så att det är så självklart att det inte går att förklara. Man börjar med att bygga modeller och modellflygeri. Så blir det som för Axel glidflygning på Kungsängen. Vilket var naturligt i Norrköping på den tiden. Den våghalsige blev alltså bogserad av en bil i motvind och lärde sig balansera och hoppade så upp en bit i taget. Han berättar också om Slingsby Kranich och om vinschningar upp till 400-500 meter, vilket var början till segelflyget. I denna sport förekom också tävlingar. På våren 1944 kom han till Ljungbyhed. Men varför Flygvapnet?

- Jag var tvungen att bygga på glidaren, det var en logisk fortsättning på mitt flyghistoriska intresse. (Detta är en kort sammanfattning av svaret - obs! jag har mycket stor respekt för Axel Carleson).

Så blev det Nyköping. Han anslöt sig till flottiljen på våren 1945. Då fanns en division Caproni kvar under chefskap av Wilhelm Lothigius. Flera pass på dagen vid flottiljen och på kvällen flög han på Stigtomta. Som aspirant började han flyga B3 där spanaren satt i nosen med en kamera. Men man sköt även med den och Hans Wesslau, som var

vapenofficer, tog fram ett mycket primitivt sikte som fungerade utmärkt. De minnesgoda kommer säkert ihåg skjutplatsen vid Buskhyttan.

Karriären fortsatte med kadettskolan i Uppsala 1945-46 och GFSU 2 på Malmen där han flög B17 och B22. Så blev det kadettskolan igen och på våren 1947 blev det F11 som fänrik.

- Jag har hela tiden haft mitt hjärta där. Det var trivsamt med flyg och fotografering.

Axel Carleson stortrivdes. Mycket flygning, bland annat så tog Axel ABC-certifikat på Stigtomta. Uppenbarligen fanns trots allt lite fritid för 1953 i Nicolaikyrkan gifte han sig med Ulla som genom åren lärt sig känna igen flygplanen minst lika bra som Axel. Flygintresse finns med andra ord i familjen där dottern också var på väg att bli helikopterpilot.

När 18-perioden var slut blev det 32:an, flög in sig 1958 efter att ha börjat med 28:an.

Så blev det Malmen.

- Det var en jaktflottilj och det var en något annorlunda mentalitet där. Malmertiden innebar mycket administration tills flottiljen lades ner 1974. Ett erbjudande om att flytta till Boden kändes olockande (obs! norrländska) så pensionering vid 50 år verkade vara slutmålet för karriären. Men det finns alltid stickspår. I sin adjutantjänst sysslade

Axel Carleson mycket med press och rekrytering och höll även i museidelen som fanns redan då och han skrev en hel del själv.

Se där, ytterligare ett intresse.

Nu höll han helt i museet. Flygvapnet ombildades och många flygplan skrotades. Den 1 juli 1973 bildades Malmensamlingen och från 1976 fick en särskild organisation hand om försvarets museer. Från 1977 finns ett flygvapenmuseum där Axel Carleson blev chef. I 27 år arbetade han med museet och det finns möjligen anledning att återkomma till det för här finns mycket att berätta.

Men Axel Carleson arbetar även, som bekant, för F 11 museum och det är därför vi gör ett porträtt på honom i NFF-nytt.

- Jag håller på med flyghistoria var och varannan dag, förklarar han.

Vi kommer in på den museala verksamheten och vad som händer när alla de gamla försvinner, de som varit med under uppbyggnaden av flygvapnet och de som var med under "storhetstiden" med många flygplan och mycket övningar. Vilket flygintresse har de unga och framförallt; vilket intresse finns att förvalta arvet till kommande generationer. En inte helt lätt fråga att besvara, men ett problem som Axel Carleson är mycket medveten om.

Christer Wätz



Foto: Christer Wätz

Axel Carleson framför Flygvapenmuseum, vars tillblivelse till stor del är Axels förtjänst, liksom F11 Museum

Veteranresa

F11 Veteranernas årsmöte ägde rum den 5 juni och kombinerades med studiebesök vid Flygvapnets Minneshall i Tre Vapen på Gärdet och Vasa-museet. Ett femtiotal medlemmar hade hörsammat kallelsen.

En busslast från Nyköping och ett tiotal direktanslutna samlades vid FMV vakt och togs omhand av FMV:s PR- chef Lena Grubb- Becker. Vi lotsades till den sevärda minneshallen där minnet av nästan tusen i flygtjänst stupade kamrater hedras med namnen i relief på en minnestavla.

På sex freskomålningar av konstprofessorn Einar Forseth kan man följa en ung mans väg från de små

omständigheterna i ett lantbrukarhem, studentexamen, flygutbildningen, tjänsten vid flottiljen, olyckan och slutligen begravningen med militära hedersbetygelser. Många för oss kända namn finns hedrade i minneshallen.

Nästa programpunkt var årsmötet som avhölls i FMV samlingssal. Mötet följde gängse mönster sedan Willes dagar med bland annat minnesstund för bortgångna kamrater, verksamhetsberättelse, ekonomisk redovisning och omval av styrelsen. Föreningens ekonomi är god tack vare årligt bidrag från FV. Ordföranden tog dock upp den osäkerhet som finns beträffande ekonomi och flottiltillhörighet efter F16:s nedläggning. Detta föranledde mötet att införa en höjning av medlemsavgiften från 25 till 50 kr per år gällande från 2003.

Genom den åtgärden kan ev minskningar av FV sponsorstöd mötas. De som förhandsbetalat måste därmed också kompletteringsbetala för aktuell period. Efter årsmötet avåts lunch i FMV matsal.

Eftermiddagen tillbringades på Djurgården med besök i Vasamuseet som erbjöd behaglig svalka i försommarvärmen och givetvis stor kulturell upplevelse. Även minneslunden för Estoniakatastrofens offer besöktes. Det vackra vädret inbjöd även till promenad på natursköna Djurgården innan Leif Oskarsson tog oss tillbaka till Nyköping i sin bekväma buss.

Foto: Peter Liander/FBB



Bild från ceremonin i Minneshallen på 50-årsdagen till minne av nedskjutningen av Flygvapnets DC-3, en händelse som även berörde F11, som deltog i spaningarna efter överlevande.

Initiativtagare fyller 90



Thore Öijwall

Thore Öijwall, en av initiativtagarna till bevarandet av F11:s minne, fyllde 90 år i juli.

Thore startade sin militära bana i armén. Han ville till flygvapnet men rekryteringsvägen gick då via armén och marinen. 1932 fick han chansen att söka till F1 i Västerås och blev anställd där. Då F7 i Sätene skulle sättas upp tyckte Thore att det skulle vara intressant att vara med. Han sökte och anställdes där 1940. Han fick bl annat vara med och hämta Caproni i Italien. 1946 sökte sig Thore till F11. Han var där baskompanichef i många år fram till pensionen 1972. 1974 startade Thore tillsammans med Wilhelm Lothigius F11 kamratförening Veteranerna. De två började också på ett tidigt stadium smida planer på ett minneshus över F11, vilket med tiden kom att resultera i nuvarande F11 Museum. Thore Öijwall är sedan flera år hedersmedlem i F11 Veteranerna. Veteranerna och NFF gratulerar!

Hjälp till att höststäda.

Tisdag 1 oktober är det städardag vid museet, såväl inom- som utomhus.

Vi behöver därför många hjälpende händer. Lättare arbete finns inomhus med städning av lokaler och föremål och tyngre arbete utomhus med röjning och ogräsrensning. Vid tjänligt väder även målningsjobb.

Viss utrustning finns men tag gärna med dig lämpliga verktyg för olika ändamål.

Vi räknar med att arbetsdagen börjar senast kl 9 och pågår så länge du har lust under dagen.

Vi bjuder på lunchmacka och lättdryck.

Anmäl dig därför till:

Ingvar Claesson 21 85 95

Thore Eriksson 28 82 97

Gunnar Vieweg 070 530 20 74

SENAST SÖNDAG 29/9

Flygande Veteraner på traditionellt besök

Den 28 augusti, en av de fina sommar dagarna, kunde F11 Museum för tredje året i rad välkomna Flygande Veteraner som besökare. Den vackra DC-3:an anlände tidigt på fm med full besättning och en kabin fullsatt av flygintresserade besökare. Kapten för dagen var Ingvar Davidsson med Anders Ahlberg som styrman. Mekaniker var Kurt Landgren och kabinansvarig Arvid Duus. Ansvarig reseledare var som tidigare Solveig Leijon.

I arrangemanget ingick även visning av flygterminalen och Saab Nyge Aero innan stegen ställdes till museet. Sedan gruppen intagit medhavd catering i hangaren vidtog guidning av Sten-Inge Drie, Thore Eriksson och Gunnar Vieweg. Besöket var mycket uppskattat av besökarna, varför vi hoppas detta blivit en tradition som kommet att fortleva.



Foto: Lennart Zetterström

Besökande Flygande Veteraner framför "Daisy" på Skavsta.

— — —



Mörkerfoto från 1956 (målet okänt) taget från S18 utrustad med fotocellstyrd Ska13 och fotobomber. Fotobomben släpptes några sekunder innan flygplanet nådde exakt över målet och briserade först när den var utanför kamerans öppningsvinkel, varvid fotocellen utlöste kamerans slutare. Tryckmetoden ger tyvärr inte bildens förnämliga upplösning full rättvisa.



Ur bildarkivet

Sista chansen

Medlemssektionen saknar fortfarande årsavgiften för några medlemmar. Ett förbiseende säkert. Dock - för att inte riskera att bli struken ur medlemsregistret, använd snarast bifogade inbetalningskort.

SKAVSTA FÖRR



F11 första transportflygplan

Det kom att dröja ganska länge i Sverige innan man ägnade något större intresse åt militär användning av transportflygplan. Men i takt med att speciella krigsbaser byggdes i flygvapnet insåg man dock att en organisation för transportflyg skulle bli nödvändig för att göra det möjligt att snabbt kunna forsla ut materiel och personal till dessa baser. Enligt 1942 års försvarsbeslut skulle emellertid behovet av transportflygplan tillgodoses genom inskrivning av trafikflygplan, men även av äldre 2-motoriga krigsflygplan. Man byggde alltså upp en transportorganisation i Flygvapnet baserad på landets civila flygplansbestånd och då främst från ABA/AB Aerotransports flygplanflotta.

Vid krigsutbrottet i september 1939 tillställdes därför Flygvapnet fyra transportflygplan tillhörande ABA genom inhyrning. Bland dessa var då en holländsk Fokker F VIII, som sedermera i augusti 1942 försålades till flygvapnet. Ursprungli-



TP10, Fokker F VIII med F11 -märkning.

gen avsågs planet tillföras F9, men kom i stället att placeras på F11. I ABA var planet registrerat SE-AEB och hade namnet "Jämtland", men i Flygvapnet betecknades den TP10. Fokker F VIII, som var tillverkat 1928, var ett högvingat monoplan med vingen byggd helt av trä och flygplankroppen av stålrör klädd med duk. Dess två motorer av typen Pratt & Whitney Wasp på vardera 500 hkr gav maskinen en marschfart på närmare 200 km/tim. TP10:an hade två mans besättning och plats för 12 passagerare. Men det visade sig att maskinen var i dålig kondition, varför den redan efter ett års användning på F11 överfördes till CVV/Centrala Verkstäderna Västerås för reparation. Då det saknades reservdelar så kasserades och sedan skrotades TP10:an i slutet av 1944. Fokker F VIII blev alltså en kortvarig företeelse i F11 och Flygvapnets historia; 1942-1943.

Några ord från ordföranden



Det är mycket glädjande att se att medlemsantalet i NFF ökar. I dag är vi runt trehundrasextiofem medlemmar efter att under året ha ökat med ytterligare ett fyrtiotal. Dock saknar vi i ökningen flera ungdomar. Men, det är kanske så att vår verksamhet inte blir intressant förrän en mognare ålder är uppnådd? Styrelsen analyserar och bevakar utvecklingen och utifrån detta får vi besluta om kommande rekryteringsåtgärder. En viktig fråga att besvara är också hur stor förening vill vi och kan vi ha? Det är redan nu ett omfattande jobb som vår eminenta sektion för medlemsservice lägger ned för att hålla NFF "flytande". Är kanske smärtgränsen redan nådd med nuvarande organisation och resurser?

Styrelsen har efter sommaruppehållet aktiverat styrelsearbetet. Visionsgruppens och medlemmarnas synpunkter och förslag skall nu bearbetas och så långt möjligt också genomföras. Idéer saknas inte. Men resurser att genomföra dessa råder det brist på. Vår nya sponsorgrupp tar nu nya grepp och tag, vilket jag hoppas kan komma att öka de ekonomiska resurserna. Styrelsen tittar under hösten närmare på vår organisation. Kan förändringar göras som förbättrar och framför allt underlättar förenings- och arbetsledning? Flera av våra "arbetsmyror" kan inte ta på sig mera jobb, andra måste komma till. Kanske vi också behöver en sammanhållande funktion som kan vara andra behjälplig som stöd och sammanhållande allteftersom föreningsarbetet sväller och arbetsinsatserna ökar?

Ja, som ni förstår så finns det mycket intressant att "sätta tändarna i". Och vi i styrelse, sektioner och arbetsgrupper kommer att med nyladdade batterier arbeta vidare med det målet och i den förhoppningen att resultatet blir till medlemmarnas belåtenhet och till flyghistoriens bästa.

PO Pettersson

Ur Bengt Fredholms flygdagbok

Som tidigare meddelats kommer du vid höstens medlemsträff att få möta Bengt Fredholm, som delar med sig av intressanta minnen från ett omfattande flygarliv. Från starten i Flygvapnet som aspirant på F5 1951 över till den civila banan, vilken Bengt inledde som flygstyrman i SAS 1956. Därefter följde ett brokigt flygarliv vid en rad olika bolag i både Sverige och andra länder. FN-tjänst i Kongo finns också på meritlistan liksom erfarenhet från minst ett 25-tal flygplantyper bl. a. Metropolitan, DC-7, Otter Curtiss Commmando, Saab 340. En välfylld flygdagbok således som du kommer att få ta del av den 17 oktober

Kallelse till medlemsträff

Datum: Torsd. 17 oktober
Kl 1700: Museet öppnar
Kl 1800: Samling med öl och macka (30,-)
Kl 1845: Ca. Föredrag av Bengt Fredholm
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
Anmälan: Snarast, dock;
Senast månd. 14 oktober
Till: T. Eriksson 0155 28 82 97
G. Vieweg 070 530 20 74
Museet 0155 21 18 98 (telesvar)

**Välkomna till ännu en givande
kväll i flygets tecken!**



Vi har alla något att berätta

Säkert har just du något trevligt minne eller känner till någon händelse med NFF/F11 Museum-anknytning som andra läsare gärna vill ta del av. Kontakta någon i redaktionen, vill du inte skriva själv så hjälper vi gärna till att både skriva eller redigera din text och tar in den i nästa nummer av Medlemsnytt.

Välkommen att höra av dig!

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