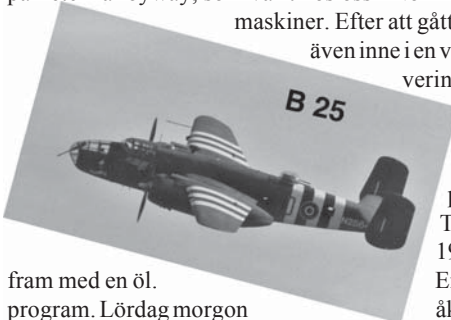




## NFF till London och Duxford

Den tredje september samlades vi tjugonio man starkt för att med Ryanair åka till Duxford och årets flygshow. Visst var man lite seg i arla morgonväkten, men med lite kaffe o en smörgås så vaknade livsanden. Vi embarkerade vår maskin, och sen bar det iväg mot Stansted, vid landningen fick piloten inga applåder (han gör ju bara sitt jobb), men sättningen var ingen höjdare precis. Huvudstället fick sej en genomkörare i alla fall. Kontroll, kontroll och vidare med tåget mot London i en knirkande o gnislande vagn. Vårt bagagebärande gäng slingrade sej genom tunnelbanans gångar under ledning av Freddie. Äntligen framme vid vårt hotell, och incheckning. Undertecknad (Hasse Johnsson) och Kjell "propell" Nordström, blev nästan omgående, ca 11.45 hämtade av Sam Brathby som tog oss med till sin kompis George Munroe som väntade med bil, för vidare färd till Shuttleworth-samlingarna. Vi tillbringade hela dagen där bland mycket fina flygplan, några gamla mc, riktiga rariteter precis som kärorna där. Hälsade även på Pete Halloyway, som varit hos oss i Norrköping med sina Miles-maskiner. Efter att gått runt i alla hangarerna, även inne i en verkstadslokal där renoveringar pågick, satte vi



fram med en öl.

program. Lördag morgon

kollade utställningarna på RAF-museet. Där hade man byggt en ny hall, samt rangerat om i materielen. Samma dag var det utställningar utomhus, brandbilar, polis, säckpipeorkester mm. Förutom rundvandring bland kärorna, besåg vi även "Battle of Britain", en fin filmshow, för att sen hamna i RAF-shopen, med många inköp av böcker, muggar, modeller. Självt hittade jag en fin bok om Spitfire. På väg mot tåget stannade vi vid en butik som hade plastmodeller i massor. Lördagskvällen, några gick ut på stan och åt, resten intog sin förtäring på hotellet. Söndag morgon, bussfärd ut till Duxford 9.00. I år fick vi en bra P-plats långt inne på området. Sedan spreds vi alla som agnar för vinden. Många hangarer att besöka, hittade "Gul Kalle" bl.a. Självt sökte jag upp Carolyn Grace som har ML 407, en Spitfire som efter diverse öden under WW2, hamnade i Irländska flygvapnet och efter ombyggnad till 2-sits med DK, köptes av Nick Grace samt renoverades. Den flygs nu av Carolyn, efter Nicks bortgång. Sen började flygshowen 14.00 med Spitfire i luften, Sally B, Hawk, F86 Sabre, Nimrod, 4-grupp med Stearman, B 25, årets tema var Grumman-plan, vi fick se bl.a. Hellcat, Tigercat, Wildcat och Bearcat. Men även UL som bogserade hängglidare. Och hela flygshowen avslutades med helt otrolig uppvisning av



RED ARROWS

Red Arrows som nog är det finaste man kan få se. Väl hemkomna till hotellet så ville alla äta där, och det ställde till det för kökspersonalen, men alla fick mat även om det tog lite tid. Måndagen var det kort om tid, så vi var några som gick nästgårds till British Museum, innan det var dags att leta fram våra tågbiljetter till Stans-tead och incheckning/inköp i taxfree. Up and away mot Skavsta, jag såg faktiskt Motala o Borensberg glimma förbi innan vi tog mark, hemfärden med Ryanair tog 1 tim. 40 min. En trevlig utflykt som vanligt.

Text o Foto: Hasse Johnsson



KJELL NORDSTRÖM IM-PONERAS AV PROPELLERN FRÅN LUFTSKEPPET R100



TIGERCAT



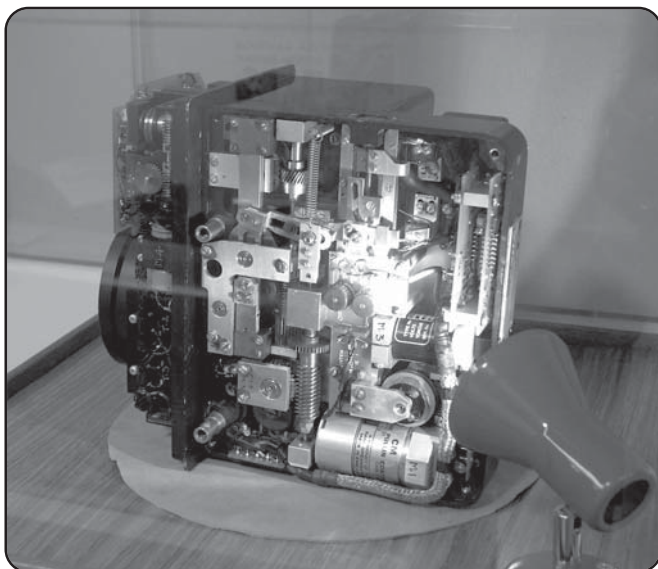
F 86 SABRE

## Ny museiorganisation

Statens försvarshistoriska museer (SFHM), som är tillsynsmyndighet för Flygvapenmuseum (FVM) och Armémuseum får vid årsskiftet ny organisation. Det medför bl.a. att museicheferna försvinner och ersätts av en platschef. Nuvarande chefen för FVM, Sven Scheiderbauer, som alltid stöttat och varit till ovärderlig hjälp vid uppbyggnaden av F11 Museum, kommer från årsskiftet att lämna jobbet som museichef för att i stället ansvara för den förestående (ännu ej beslutade) utbyggnaden av FVM, och införlivande av den nedskjutna DC-3:an i samlingarna. Nytt i framtiden blir även att utgången materiel från försvarsmakten kommer att kunna skänkas till lokala museer direkt från förbanden, utan omvägen via FVM. Detta var ett par av de frågor som berördes vid den nyligen genomförda Museiföreståndarkonferensen vid F17, med G. Vieweg och I. Claesson som representanter för F11 Museum. Andra ämnen var det alltid lika intressanta "föremålshantering" och presentationen av de olika museernas verksamhet. I programmet ingick även visning av verksamheten av den idag mycket internationellt verkande moderna flottiljen F17. Konferensen samlade ett 70-tal deltagare från Vidsele i norr till F5 i söder.



## Nytt i museet



En avklädd mörkerspaningskameran Ska 34 kan nu beses i museet. Åke Jakobsson honoreras för bygget av denna förnämliga monter, där kameran roterar och belyses av en spotlight. Funktionen är sensorstyrd och startar så snart en besökare närmar sig montern.



### Till Freddie Andersson och Thore Eriksson,

ETT STORT TACK för en givande resa till London och DUXFORD AIRSHOW 2004.

Allt var välplanerat. Att få Vädertjänsten/England ställa upp med 30C+ och sol, det är planering!

Vi ser redan framemot inbjudan till nästa års resa uti flygvärlden.

Jag tror mig tala för alla deltagarna när jag tar av mig kepan och säger: WELL DONE, BOY'S!

Rolf CRO Carlsson

## Portosponsor



Rolf Carlsson t.h. överlämnar en S18-tavla till Arne Lindholm, VD vid Saab Nyge Aero, som tack för att företaget nu är en av NFF:s stående portosponsorer för de kommande 5 åren. En mycket värdefull sponsorinsats, för vilken vi än en gång framför ett varmt tack.



## Nordiska museichefer på besök

En dag i augusti hade museet glädjen att välkomna verkliga flygmuseiexperter som gäster. Det var chefen för Flygvapenmuseum, Sven Scheiderbauer, som i samband med en i nordisk konferens i Stockholm, passade på tillfället att bjuda kollegor från våra nordiska grannländer på en utflykt till Nyköping och F11 Museum. Guider vid visningen för denna synnerligen kunniga grupp var Gunnar Vieweg och Lars Sjöberg. Samstämmiga lovord från besökarna tydde på att de var mycket belåtna vad de fick se, främst i museets roll som svenskt flygspaningsmuseum. En fjäder i hatten är det givetvis att chefen för Flygvapenmuseum vill visa F11 Museum för så kvalificerade besökare.



Från vänster: Museichef Kai Mecklin, Finlands Flygvapenmuseum i Tikkakoski, Lars Sjöberg, Intendent Thomas Pedersen, Tøjhusmuseet i Köpenhamn, Sven Scheiderbauer, Seniorsergeant Lars Sjöe-Jensen, leder Flygevåpnets Historiske Samlinger på Karup, Danmark, Major Anders Utgård, Chef för Luftforsvarsmuseet i Bodø, Norge



Lage Bäckström, f.d. fältflygare på F11, lämnade efter mer än 1000 timmar i "Tunnan" F 11 och började flyga helikopter. Bland många räddningsuppdrag under åren återger här Lage det som kom att bli hans starkaste upplevelse som helikopterförare. Den synnerligen gripande berättelsen, får självklart nu vid tiden för 10 år sedan katastrofen domi-nera detta Medlemsnytt.



## Estonia

Färjan Estonias förlisning är för mig det största räddningsuppdrag jag deltagit i. Med största menar jag då antalet människor som berörs av denna katastrof.

Katastrofen ligger nära i tiden. Jag känner mig ännu inte mogen för att skriva om detta. Men jag ska göra ett försök. Synintrycken är ännu väldigt svåra att beskriva i ord. De syns som mötte mig och min besättning därute var fruktansvärda. Det vi såg kommer vi att få bära med oss resten av livet. Jag ska försöka delge er mina tankar och känslor under uppdragets gång.

### KI 01.45

Telefonen ringer! Sömndrucken hustru Erna svarar. Meddelar mig att Cefyl är i telefon med ett uppdrag på gång. Sömndrucken greppar jag luren..."Lage! Kan du försöka få ihop en besättning. Färjan Estonia har gått runt med 867 människor ombord. Återkom till mig och meddela hur det går".

Vi flög mörker igår kväll. Jag påbörjar rundringning till samma gäng. Navigatör/operatör Thomas Dellham svarar glatt. "Jag åker ut". Flyg-räddningsmekaniker Göran Lövgqvist sömndrucket, "Okay, jag drar direkt". Göran lovar väcka ytbärgare när han kommer ut.

Jag hoppar in i bilen och åker. Jag vet att Bernt Andersson sover på helikoptergruppen efter tisdagskvällens mörkerflygning.

I bilen på väg ut tänker jag på Cefyls ord "Gått runt. 867 människor ombord". Herregud är detta sant eller är det övning?

### KI 02.15

På helikoptergruppen. Väcker Bernt som genast uppfattar situationen. Hela besättningen samlad i planeringsrummet. Jag meddelar kortfattat situationen och beordrar samtliga att hoppa i isolerdräkten.

### KI 02.17

Ringer upp Cefyl. Meddelar besättningen samlad. Får av Cefyl veta att färjan Estonia gått runt i position N5922/E2140. Intagningsplats finska Utö. Får order av Cefyl att, när vi är klara, ombasera Berga. På Berga skall vi få mer information. Meningen är att vi skall ingå i andra ledet helikoptrar mot haveriplatsen.

### KI 02.25

Helikoptern under klargöring. Beordrar viss sjukvårdsutrustning ut till platsformån för livflottar. Vi tar med fyra stycken 20-mans och tre stycken 6-mans, totalt 98 livbåtsplatser.

### KI 02.30

Bernt får väder från RVädC Mitt - Berga vind 10-12 m/s, sikt 30 km, sikt i regnskurar 4-5 km, molnbas 3-400 m.

- Haveriplats till havs, vind 15-20 m/s i byar upp till 40 m/s. I övrigt som Berga.

### KI 03.10

Start mot Berga för att ingå i andra ledet mot Estonia. Dåligt väder. Läger mig på 450 fot hinderfritt. Kompakt mörker.

Under flygningen funderar jag över beslutet att basera oss på Berga. Kommer fram till att det måste bero på att det redan nu finns många helikoptrar i haveriområdet. Kan finnas kollisionrisk mellan helikoptrarna i mörkersituationen.

Förbereder Bernt och Thomas på att Berga ligger i en grop. Kort upptäcktsavstånd - under mörker - när man kommer norrifrån.

### KI 04.10

Landning Berga. In för briefing. Försöker få telefonkontakt med Cefyl ett antal gånger. Upptaget. Förstår att han är hårt belastad.

### KI 04.35

Cefyl meddelar att färjan Silja Europa leder alla helikoptrar på freq 123,10 AM.

Helikoptrarna ur Flygvapnet Q97, Q99, Q91 samt Marinens Y64, Y74, Y65, Y68, Y69 i området eller till och från området.

Gott om livbåtar i katastrofområdet.

### KI 04.40

Order av Cefyl att starta mot katastrofområdet. Besättningen ut till helikoptern. Vi lyfter ut tre stycken 20-mans livflottar. Berga personal kommer ut med en bunt filtar.

### KI 05.00

Start mot katastrofområdet N5922/E2140. Fortfarande mörkt. Läser på navigationsdatorn att flygtiden dit ligger på 45 minuter. Vi borde vara framme ungefär när gryningen inträder. Ingen kontakt med Cefyl på kortvågen. Stockholm Radio går in kristallklart på kanal 16. Några minuter före oss startade från Berga en marin helikopter 4. Vi passerar honom efter en stund. Super Puma har högre marschfart än gamle Vertolen.

Jag funderar över vad som kommer att möta oss därframme. Jag förstär att människor som hamnat oskyddade i vattnet, vid denna tid på året, näppeligen kan leva. Överlevnadstiden i vatten torde ligga på ungefär två timmar. Med så många helikoptrar i området borde det inte finnas överlevande kvar i livflottarna.

Gryningen inträder. Sjön går hög. Jag läser vindhastighet drygt 50 knop på dopplern. Radarkontakt med en stor ansamling fartyg i positionen ungefär N5922/E2140. KI 05.45

Framme i området. Vi upptäcker genast livbåtar med folk i. Många flytvästar i havet. Hela besättningen förstär att här gäller det att göra ett bra jobb - snabbt!

Av färjan Estonia syns ingenting, förutom en stor mängd vrakgods hon lämnat efter sig.

Jag väljer ut en livflotte med tre halvnakna människor ombord. Livflotten ligger upp och ner. Vilken prestation av de överlevande att bara hålla sig kvar på denna. Det enda de har att hålla sig i är stabiliseringspåsarna.

Bernt, som flyger, lägger sig i position för vinschning. Ytbärgaren Johan Steene är klar i torrdräkt att låta sig vinschas ner. Operatören Thomas intar positionen för "joystick" flygning. Jag kopplar in AP/Coupler "hover mod". Det är nu Thomas som manövrerar helikoptern framåt, bakåt och i sida. Bernt håller höjden med "kollektive pitc" och försöker följa havsytans rörelse så gott det går. Jag läser våghöjden på radarhöjdmätaren till ungefär 30 fot. Vindhastigheten läser jag på dopplern till 53 knop. Göran anmäler - "klart för vinschning".

### KI 05.50

Den förste överlevande ombord. De övriga två går också utan problem. När den tredje överlevande är ombord skriker han - på engelska - att ytterligare en människa finns under livflottens botten. Göran vinschar ned Johan ytterligare en gång. Vi ser Johan krypa omkring på livflotten för att försöka lokalisera var den fjärde människans finns. Johan skär ett par rejäla snitt med sin kniv. Plötsligt "poppar" en människa upp och klamrar sig fast vid Johan. Johan kopplar honom i räddningsselen. Strax därefter har vi fyra räddade ombord. Den första livflotten är tom.

Snett framåt vänster har vi ytterligare en livflotte med två överlevande. Även den livflotten ligger upp och ner. Den ena överlevande ligger hopkrupen på livflottens botten och håller den andre i handen. Den andre ligger alltså på utsidan av livflotten i havet. I drivankarlinan har ett par omkomna människor knutit fast sig. Runt omkring livflotten flyter omkomna människor.

Johan vinschas ner och är strax framme vid de två. Han har problem att få isär de två. Med en kraftanstängning lyckas han få upp den som ligger i havet på flotten. Han kopplas snabbt i selen och är snart uppe. Den andre vinschas också upp utan problem. Den som låg i havet är svårt medtagen. Livflotten är tom förutom de döda i drivankarlinan.

### KI 06.20

Sex överlevande från två livflottar ombord i helikoptern. En är svårt medtagen. Inga livflottar inom vårt synfält. Jag fattar beslutet att sätta kurs mot finska Utö. En marin helikopter meddelar att flygbränslet där är slut.

### KI 06.40

Landar finska Utö. De överlevande tas om hand av sjukhuspersonal.

**KI 06.55**

Startar finska Utö. Sätter kurs mot Turkubasen, Åbo.

**KI 07.23**

Landar Åbo för tankning. Tankningsplatsen upptagen av en rysk Mi-8 helikopter under tankning. Under tiden Göran tankar springer Bernt och jag upp till våra finska kollegor. Snabbfika. Under tiden får vi briefing var bränsle finns kustnära haveriplatsen.

**KI 07.50**

Startar Åbo med full tank.

**KI 08.25**

Framme i katastrofområdet. Får order från "On scenen Commander" på färjan Silja Europa att avspana haveriområdets östligaste del. Läger ut sökmönster "creeping line". Den östligaste livflotten i position N5290/E2222. Livflotten är tom.

**KI 09.40**

Påbörjar genomsök av livflottar efter överlevande. Inga överlevande finns. Många omkomna flyter omkring i de vattenfyllda livflottarna. Hela havsytan rödprickig av flytvästar. Alla flytvästar innehåller en omkommen. Ingen av de omkomna har huvudet i flytvästens huvudhåll.

**KI 10.25**

Omkomna börjar att plockas upp. Mycket ansträngande för vår ytbärgare. Likstelhet har inträtt. Johan har problem med att få räddningsselen runt de omkomna. Får order att gå till Hangö med de omkomna.

**KI 10.50**

Start mot Hangö med tre omkomna.

**KI 11.00**

Landning Hangö. Ambulanser möter, som tar hand om de omkomna. Tankbil med bränsle. Allt är välordnat. Vi bjuds på lunch och kaffe.

Cefylkontakt per telefon. Cefyl meddelar att helikopter Olle 98 från F15 är på väg med extra besättning.

**KI 12.30**

Start från Hangö mot N5905/E2300 för att söka överlevande i sökruta. Q99 och Q97 från F17 söker i området norr vårt område.

**KI 12.50**

Påbörjar "creeping line" i sökområdet: N5900/E2300 - N5910/E2300 - N5900/E2200 - N5910/E2200.

**KI 14.00**

Order från OSC på färjan Silja Europa: helikoptrarna Y72, Y76 och O98 skall stanna kvar i katastrofområdet. Övernattning på hotell i Åbo.

**KI 14.30**

Vi är klara i vårt sökområde. Hittade ingenting. Mot Hangö för landning.

**KI 14.50**

Landning Hangö. Topptankning. F15: helikopter Olle 98 på plats med extra besättning.

**KI 15.45**

Start finska Hangö mot Berga. Vi är på väg hem.

**KI 17.30**

Landning Berga. Lastar våra 20-mannabåtar. Lämnar tillbaka kvarvarande filter.

**KI 17.40**

Start Berga mot Söderhamn.

**KI 18.40**

Landning Söderhamn. Pressen möter redan på plattan.

**KI 19.00**

Vi förs in i vår ordersal där en krisgrupp är samlad. Detta med krisgrupp är en ny erfarenhet för mig.

**KI 20.30**

Press, TV i beredskapsrummet.

**KI 21.30**

Dusch. Ett långt arbetspass är slut.

**KI 22.00**

Åter bostaden.

För mig blev tiden efter Estonias förlisning närmast kaotisk. Massmedia "tryckte på" och ville ha kompletterande uppgifter nästan vilken tid som helst på dygnet. Psykologer ställde nästan krav på att få sina enkäter besvarade. Uppdragsrapporterna skulle spridas till ett större antal befattningshavare. Alla ville ha "sina" frågor besvarade. Detta "brus" pågår fortfarande - fyra veckor efter Estonias undergång.

Mina minnesbilder och synintryck "flashar" förbi när som helst på dygnet.

När jag nu tänker tillbaka på hur vi i besättningen arbetade måste jag framhålla att stämningen ombord på helikoptern var god. Alla gjorde vad som skulle göras. Vinscharbetet genomfördes lugnt och skolmässigt.

Värmande är myndigheters och allmänhetens stora tacksamhet. Vi har fått många telefonsamtal, kort och brev som uttrycker denna tacksamhet.

Låt oss delta i den smärta och sorg som alla anhöriga känner. Låt oss tänka på alla dessa människor som följde Estonia i djupet.

*Lage Bäckström*

## Kallelse till medlemsmöte - *minnen från Kongo*

### Avd 1 - Arne Berglund

Arne Berglund ingick i Teknikergruppen d.v.s den personal av olika kategorier som var först på plats i oroshärden för att "bana väg" för de efterföljande trupperna.

### Avd 2 - Sten Brycker

Sten minns tiden som underrättelseofficer vid F 22, men reflekterar även över insatserna i ett historiskt och efterklokt perspektiv.

#### DATUM

**Torsdag 21 oktober**

#### Program

**KI 1800 -1845** Arne Berglund

**KI 1845 - 1930** Öloch macka

**KI 1930 - 2015 ca** Sten Brycker

#### ANMÄLAN

**Senast: Måndag 18/10**

Till: T. Eriksson 0155 28 82 97

G. Vieweg 070 530 20 74

Museet 0155 21 18 98 (telesvar)

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

#### REDAKTIONSUTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97	Nyköpings Flyghistoriska Förening	nff@nykoping.nu
	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>**