

## Marknära i Skottland

Ett rekordstort antal, närmare bestämt 42 stycken, förväntansfulla flygentusiaster från NFF lättade något försenade från Skavsta torsdagen den 11 september, för en resa till Skottland, med flygdagen på Royal Air Force-basen Leuchars som huvudmål. Där skulle Royal Air Force 90 år firas med omfattande flygprogram och stor markutställning. Tyvärr var inte vädrets makter snälla denna dag och av flyguppvisningen blev mindre än en "tumme" för att använda en känd liknelse. Tidvis duggregn, dis och marknära moln gjorde att inget av de aviserade programpunkterna kunde genomföras. Vädret till trots var publiktillströmningen helt enorm, med trafikstockningar som gjorde att bussresan från hotellet i Edinburgh till flygplatsen tog drygt tre och en halv timme mot beräknade en och en halv. Något stukade men ändå fortfarande förväntansfulla entusiaster inledde promenaden



*Vulcan, imponerande på marken, hur skulle det inte varit att få se den i luften.*

från bussen till publikutrymmet. Dock bara för att konstatera att flygverksamheten endast utgjordes av begränsad helikopteruppvisning, en Chipmunk passerade på låg höjd och en Hunter taxade in till plattan. Något senare kunde dock en F16 ses, och höras, passera fältet på lägsta höjd, med låg fart och hög anfallsvinkel. Mer F-16-uppvisning utgjordes av några fältpassager på låg höjd, då med hög fart och fullt pådrag. Vädret tillät dock inte sväng under moln, utan endast pådrag över fältet efter en upprepad landningsprocedur. Överflygningarna ackompanjerades av kraftiga simulerade bomkrevader på fältet. En stort emotsedd programpunkt var att få uppleva den enda kvarvarande flygande Avro Vulcan, nu åter i luften efter 15 år i hangar och fullständig restaurering. Av detta blev det tyvärr endast taxning på banan, dock i fart som tillät den att komma upp på "steget", dvs i läget aerodynamisk bromsning.

Den allra sista uppvisningstimmen för

dagen hade dock vädret tillräckligt för att Red Arrows skulle kunna komma i luften. Några avancerade manövrer blev det inte här heller men tillräckligt för att de fick chansen att visa sin förnämliga förbandsflygning i olika formationer.

Den som hade tålamodet att stanna så länge, vilket många, många tusen gjort fick slutligen se, och höra en Spitfire Mk XIII under några rundor över fältet.

En tröst denna disiga dag var en mycket omfattande markutställning, med det mesta av vad RAF har att visa upp från Eurofighter till Bulldog (nu privat), Amerikanska jättar som B-52 och KC-135 Stratotanker. En Tjeckisk JAS och mycket annat.

Som fullvärdig tröst hade dock reseledarna Freddie Andersson och Thore Eriksson ordnat andra mycket uppskattade programpunkter. Ett var besök vid National Museum of Flight strax utanför Edinburgh, som hade en hel del att visa upp. I en separat hangar visades Concorde, körd över fälten på stålplank sista biten till museet och med möjlighet att få se flygplanet inifrån. Bortsett från en Spitfire Mk XVI och en tysk Me 163B Kommet raketflygplan fanns endast jettflygplan i den militära hangaren. Dessutom fanns en civil och en lager- och restaureringshangar på den gamla flygbasen, som



*Concorde i ensamt majestät i den separata hangaren, där man även visade en film om dess historia, plus en rad föremål.*



*Det stora intresset för flyg och flyghistoria i England framgick tydligt av stor trängseln, trots dåligt väder.*



*Kvarvarande publik fick se lite Red Arrows i ett kort lågprogram i diset över fältet.*

är väl värd ett besök.

En inte mindre populär programpunkt var besöket vid whiskydestilleriet Glenkinchie med trevlig guidning och efterföljande generös provsmakning.

Över vädret rådde ingen men för det i övrigt fina arrangemanget framfördes en varm och tacksam applåd till föreningens researrangörer Freddie och Thore.

## Arméflygets historia...

... visas nu på en fullödig skärmställning producerad av Stieg Ingvarsson.

Dagens arméflyg har sitt ursprung i tidigt 1900-tal när 12 man från flygutbildning i Frankrike i juni 1912 kom till Axevalla hed och Västgöta regemente och medförde 2 franska flygmaskiner, en Breguet CU-1 och en Nieuport IV G. Under hela 40-talet och in på 50-talet ställde Flygvapnet flera fpl S14 inkl förare till artilleriets förfogande som eldledningsflygplan.

I november 1959 startades Arméns Helikopterskola (HkpS) i Boden och 1963 tillkom Artilleriflygskolan (ArtflygS) i Nyköping.

Armén valde Piper PA18 Super Cub till sitt första egna flygplan. 1954 började armén utbilda flygspanare för eldledning. Man hyrde då in plan via ANA i Nyköping (sedermera Nyge-Aero) och från 1955 direkt via AB Jordbruksflyg. Rekryteringen skedde uteslutande från civila privatflygare under 30 år med A-cert och minst 100 flygtimmar. Dessa skulle ha gjort värnplikten, och fick lova att hålla sitt flyg-certifikat giltigt.

Totalt har Armén opererat 29 st fpl 51 Super Cub från 1958 till 1973, då man "ombeväpnade" till fpl 61 Bulldog.

Nyge-Aero, som innehade Piper-agenturen, skrev 1960 kontrakt med FMV om underhåll av samtliga Super Cub. En verkstadsorganisation byggdes upp för Artilleriflygskolans räkning i Nyköping på Brandholmens flygplats, och all teknisk tjänst sköttes sedan av Nyge-Aero, även den som bedrevs i samband med övningar i fält.



*Stieg Ingvarsson vid den skärmställning som visar Arméflygets historia, vilken till stor del är knuten till Nyköping och Skavsta.*

När sedermera fpl 61 ersatte fpl 51 fortsatte Nyge-Aero samarbetet och samlokaliseringen med ArtflygS. Ledning och teknisk tjänst fanns vid Brandholmens flygplats fram till 1984 då både Nyge-Aero och ArtflygS (kallad ArmeeflygS sedan 1980) flyttade till Skavsta flygplats. Arméflygskolan blev dock kvar på Skavsta bara i 1 år, för att sedan ombildas till Östgöta Arméflygbataljon, AF2 och flytta till Malmslätt, där arméflyget en gång startade på 1910-talet.

Allt detta och mycket mer finns att se och läsa om på Stiegs fina skärmställning. All text finns även på engelska, översatt av Stieg, liksom numera flertalet texter i museet.

## Nu är det målat

Ett styvt jobb, och inget för höjdrädda, har under sommaren utförts av Börje Järbling, som sett till att takutsprång och gavlar på skyddstaket över underrättelseplutonen målats. Börje, tidigare brandman, har haft det rätta handlaget, stegvanan och uthålligheten (som sommaren krävt) för att klara detta viktiga jobb.

Kulören på gavlarna var föremål för många diskussioner. Efter omröstning blev resultatet att de skulle målas *Museigula*, dvs samma kulör som övriga museibyggnader. Alternativet *Militärgrön* röstades ner främst av att taket då felaktigt skulle kunna uppfattas som en del av undplutonen.

Efter sina tio år på Skavsta, utöver den tid undplutonen användes i tjänst, ser vi att det var hög tid att taket kom på plats. Väder och vind har tårt en hel del på materielen och framför allt målning skulle behöva fräschas upp. Färg för ändamålet har utan framgång eftersökts. Ytterligare kraft kommer dock att läggas på detta eftersom det är viktigt att vagnarna underhålls på rätt sätt. Det skyddstak som nu kommit på plats kommer att ha stor betydelse för bevarandet av undplutonen.

## Vattenskada i museet

Tisdagen den 16/9 upptäcktes att ett element sprungit läck och att vatten trängt ner i golvbjälklaget. Var därför medvetna om att det kommer att vara rörigt i gamla mobbaracken en tid tills allt är återställt.



*Börje Järbling har blivit museets målare, en mycket engagerad, kunnig och icke höjdrädd sådan.*

## Studiebesök från SFF



*Åke Jakobsson, bakom Thore Eriksson i NFF-tröja, har just avslutat visningen av Undplutonen för ett gäng från Svensk Flyghistorisk Förenings kansli. Gruppen, under ledning av SFF:s kanslichef Lennart Berns gjorde den 26 augusti ett, från båda håll, uppskattat besök vid F11 Museum, arrangerat av Thore Eriksson. Besöket inkluderade även en gemensam middag i FFK:s fina mäss, med tillhörande flyg-snack och intressant utbyte av erfarenheter från flyghistoriskt engagemang. Ett besök som snart kommer att återgäldas som ett led i det för F11 Museum viktiga samarbetet och stödet från SFF.*



## Utställningen växer

Ytterligare en avdelning i museet har tillkommit. Efter träget men som vanligt kunnigt och engagerat arbete av museets arbetsgrupp kunde utsämningsavdelning nr 4 i museet öppnas lagom till museets sommartider.

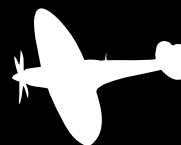
Det är det tidigare varmförrådet i anslutning till "Luckan" och modellrummet som fått nytt golv, nya väggar och inredning och blivit en mycket trevlig utställning, upplyst enbart med spotbelysning. I utrymmet finns nu mekavdelning, sjukan och idrotten exponerade, liksom en del tavlor och liknande. Dessutom finns en TV och dvd för visning av flygfilmer, ett uppskattat tillskott har det visat sig bland sommarens besökare. Plats finns för 4-5 sittande och några stående vid TV. Ett önskemål från besökarna är en större TV än den nuvarande 20". Vi hoppas på sponsorer i denna fråga.

Det nu tömda utrymmet kommer att inredas med system 37, som en del i arbetet med att skapa ett museum för flygspaning.



*Det nya utställningsrummet har blivit mycket uppskattat för den mysiga stämningen.*

## SKAVSTA FÖRR



### Några minnesanteckningar från flygsoldat 10427/41 Folke Lindberg, Finspång

Jag tillhörde den andra kontingent värnpliktiga som tog nybyggda F 11 i besiktning. Det var oroligt uti världen och nervöst även på våra breddgrader. Som flygintresserad anmälde jag mig till kurs för flygskytta. Vi blev 15 st i kursen och fick en väldigt fin utbildning i praktiskt och teoretiskt flygande. Samtliga värnpliktiga i vår årsgrupp var mekaniskt kunniga från Eskilstuna, Norrköping, Finspång och Katrineholm i huvudsak. Vi hade Caproni som "eget" plan på F 11, en version för "fjärrspaning" och en version som bombplan. Fjärrspaningen hade extra tankar i bombställen. Det blev inte så mycket flygning med Capronin därför att i första omgången var det vingbalkarna som skulle förstärkas efter att flera fall av vingsbrott. När så denna förstärkning var klar, var det dags att åtgärda avgasutsläppen. På motorernas undersida var det ca 5 cm långa avgasrör 12 rader om 5 st i varje rad, motsvarande antal motorcylindrar. När planen gick in för landning ströps gasen så eldslågor slog ut via de korta avgasrören och det tändes eld på duken som fanns närmast. Denna stora risk åtgärdades på ett enkelt sätt. Man monterade dit som en "saxofon" och anslöt de 5 korta avgasrören i varje rad och den grövre slutänden var böjd utåt och låg på utsidan om landningsstället. Alltså två "saxofoner" under varje motor.



*S 16 Caproni, en flygplantyp som flygsoldat Lindberg fick uppleva under sin tid vid F 11.*

Med anledning av detta blev det inte mycket flygning med S16 för min del, men vi hade B3-or från Västerås som lån och fick flygvana på.

Den rekordkalla vintern 1941-1942 fick vi utföra samhällstjänst genom att undsätta Gotlänningarna med karbid och nödvändig proviant. Del var ju 20-30 minusgrader under hela januari-februari så därför fick vi förvärma flygmotorerna med 5-lågiga spritkök som via asbetsduk-försedda rör ledde värmen upp till motorerna. Del var B3-or och Ju87-or som vi lastade i Skavsta och sedan följde båtfarleden, där båtarna låg i långa rader. Besättningarna fanns kvar på båtarna för att hålla värmen uppe så att de inte frös fast. Vi togs emot på Romafältet med kaffe och smörgås. Sedan var det bara att vända och lasta igen. Ett trevligt minne från en lång och växlande militärtjänst.

Innan vi fick åka på permis på lördagarna fick vi minera startbanorna. Med 10 m mellanrum placerades dynamitlådor på båda sidor om startbanorna. En ståndare med tändanordning. Ett band över startbanan till tändanordningen D.S.

## Veteran i fritt fall



*Sören Wennerberg, en verklig veteran och en av stöttepelarna vid F11 Museum är en man som inte bangar för något. Nyss fyllda 80 år kastade han sig den nittonde september ut i luften 4000 meter över Skavsta, i fritt fall i 2500 meter innan hans skärmsstyrare utlöste skärmen och båda seglade mot en fin landning. Hoppet var en present från Sörens söner, och en välkommen sådan av 80-årige tuffingen Sören, som vi gärna ger en*

*extra hyllning så här i efterhand.*



## Höstmöte om fältflygeri

Höstmötets föredragshållare är Göran Jacobsson, som sedan många år arbetar med en bok om fältflygere.

Här hans ord inför den 16 oktober:

"Inledningsvis, de första 45 minuterna, berättar jag om fältflygarkårens uppgång och fall samt varför man ville bli fältflygere och om tiden på FÖFS (Förberedande Fältflygarskolan).



De sista 45 handlar om GFU (Grundläggande flygutbildning), haverier och yrkesfördelningen samt vilken betydelse det har haft för det kommande civila livet att ha varit fältflygere.

36 år, gift och har två små barn, bor i Kristinehamn. Utbildar mig till lokförare och är klar i november 2008.

Flyghistoriker på fritiden med huvudinriktning på flygvapnets olika flygande personalgrupper".

Datum: Torsd 16/10

Tid: Kl 1800 avd 1, därefter fika ca 45 min, och avd 2

Plats: Flygteknikerskolan Skavsta Flygplats

### ANMÄLAN

#### Bindande senast måndag 13/10

Till: T. Eriksson 0155 28 82 97

G. Vieweg 070 530 20 74

Museet 0155 21 18 98 (telesvar)

e-post: nff@nykoping.nu

## Välkommen

**Den 16 oktober till trivsam samvaro och ett intressant föredrag.**

## Höststädning, kom och hjälp till!

Återigen är det dags för lite mera städning och röjning än de vanliga tisdagsjobben.

Ta på arbetskläder, ta med matsäck, kom ut till museet och gör en insats i trevlig samvaro. **tisdag den 7 oktober!**



*Emanuel Ingvarsson i röjartagen vid vårstädningen.*



*Arne Karlsson putsar museets sändarnyckel inför sommarsäsongen.*

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