



Dubbelt jubileum

Den 14 oktober, ett välkänt datum för många F11 Veteraner, firades 60-årsminnet av F11:s invigning och 10-årsminnet av F11 Museums invigning. Som sig bör en sådan dag hade många såväl NFF:are som F11 Veteraner hörsammat inbjudan till det av föreningarna gemensamt anordnade arrangemanget.

Jubileumsdagen bjöd naturligtvis på mycket nostalgi i olika former. Föredragshållarna var många liksom alla händelser, roliga såväl som tråkiga, från flottiljens första år som berättades. Och som vanligt var det de roliga minnena man mindes bäst och mest, vilket bidrog till hög stämning i föreläsningssalen.



NFF-ordföranden P.O. Pettersson och Walter Jonsson, ordförande i F11 Veteranerna till höger, hälsar jubileumsbesökare välkomna. Det stora antalet anmälningar till evenemanget orsakade en del störningar i programmet, som arrangörerna dock hoppas nu är förlåtna.

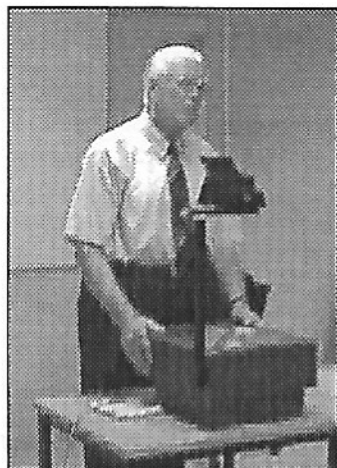


Foto: Ulf Svensson

Gunnar Stefenson, uppskattade under Capronitiden möjligheten att byta smörkuponger mot kött. Eftersom smör skulle vara bra för mörkerseende fick besättningarna god tillgång till smör

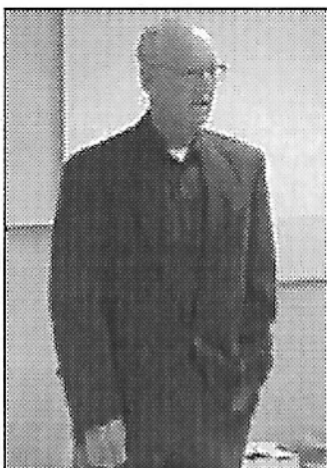
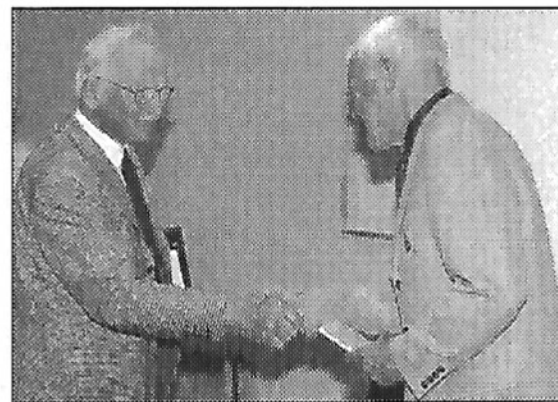


Foto: Ulf Svensson

Berndt Magnusson hade många minnen från dåtiden att berätta och hade kunnat fylla de två timmarna på egen hand.

En grupp ur 1941 års volontärer som fortfarande har kontakt med varandra, var med och berättade minnen från de första åren på F11

Kjell Ahlberg har dokumenterat flygplanet S31 Spitfire och gjort materialet lätt användbart genom att lägga det på en CD-skiva. Det första exemplaret av CD:n överlämnades till F11 Museum och mottogs av Walter Jonsson.



Museet fick även mottaga en bok som beskriver konstruktionen av F11:s hangarer. Boken skänktes av Ingemar Lilleberg.



Naturligtvis höll F11 Museum extra öppet för allmänheten under jubileumsdagen. I hangaren bjöds besökarna inte bara på fika, utan även härlig "tidsenlig" Glenn Miller-musik, av duktiga lokala musiker. Nyköpings kommun bidrog till evenemanget genom att bjuda Nyköpingsborna på gratis buss till och från flygplatsen och tillsammans med Skavsta flygplats bjöds besökarna även på en rundtur i buss på flygplatsens bansystem.

Minnen från 26000 flygtimmar

Ulf Wiberg, föredragshållare vid medlemsträffen den 11 oktober, med erfarenhet från 26000 timmar i 107 olika flygplantyper och flygbesök

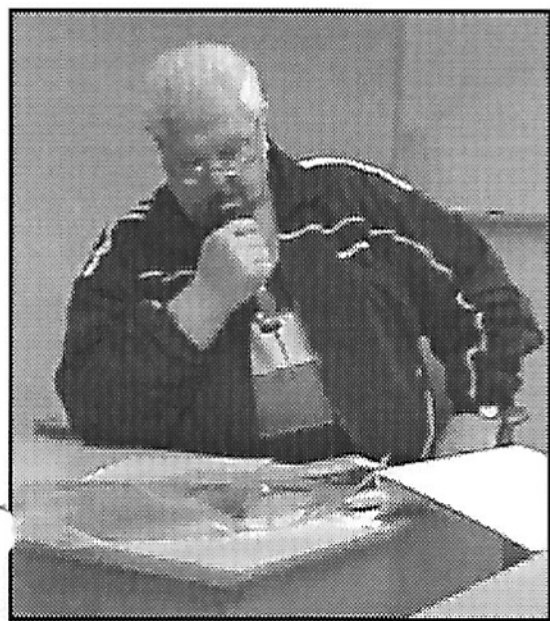


Foto: Ulf Svensson

Ulf Wiberg underhåller med flygaräventyr vid medlemsträffen 11 oktober.

i 120 av jordens länder hade en diger minnesbank att hämta flyghistorier ur.

Under Ulfs tid i Flygvapnet 1950-61, varav ett par korta perioder på F11 1951 och 1952, (handboll var det stora intresset, men kunskanden räckte endast till spel i B-laget)

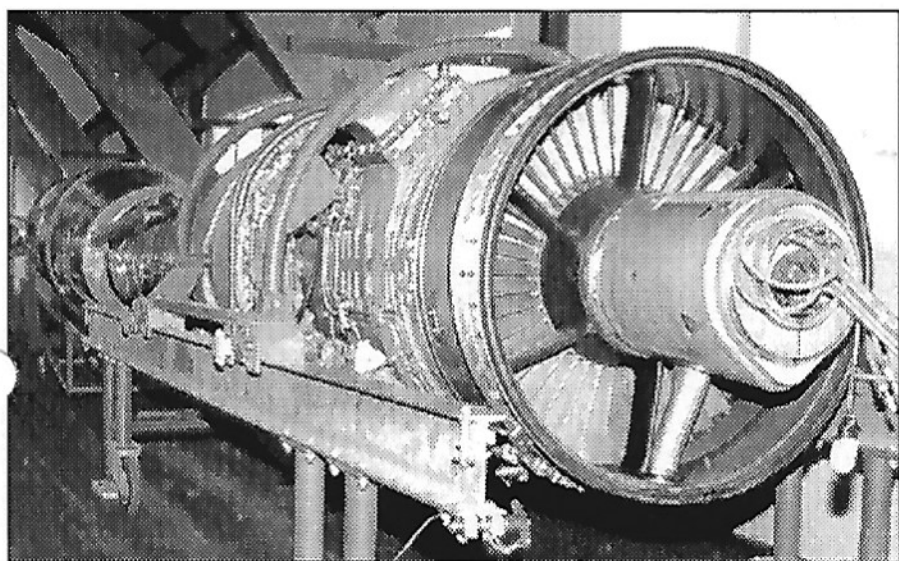
flög han endast baksits. Utbildningen fram till D-cert och flyginstruktör klarade han helt på egen hand. Ett minne från flygvapentiden var hans protester mot den undermåliga flygsäkerheten i vissa sammanhang, bl a mörkerflygning över hav, även vintertid, med 32:an, i bara den vanliga flygdräkten och utan någon räddningstjänst värd namnet. Ulf genomgick även helikopterutbildning i marinens regi och har hemma på väggen inte mindre än 5 olika flygtjänsttecken s.k. vingar.

Ulfs erfarenheter från anställningar i ett 20-tal olika flygbolag av de mest skiftande slag har gett honom många såväl dråpliga som otäcka och roliga minnen. Från sprutning av Hormoslyr i Norrland till äventyrlig flygning längs Afrikas västkust där ljuset från ovädrets blixtar var det enda hjälpmedel som fanns att få vid sökandet efter flygplatsen – som var stängd på grund av dåligt väder.

Eller som hos ett bolag på Barbados där man flög med två flygplan och plockade reservdelar från ett tredje. Ja historierna var många och glädde den som vanligt stora åhörarskaran, som tackade med varma applåder och nu ser fram mot flera lika givande föredrag.

Utställningsnytt

Tack vare vänliga donatorer och som resultat av våra duktiga mekars arbete berikas F11 Museums utställning ständigt av nya föremål, till glädje för alla besökare. De senast tillkomna föremålen är av den verkligt stora sorten.



I Museihangaren finns nu en komplett motor RM6 med EBK att beskåda. Motorn är den typ som fanns i vår "Spaningsdrake" S35E. Motorn har övertagits från Gripen skolans flygtekniska linje, som tidigare haft den för undervisningsändamål, men som nu använder enbart civil flygmateriel.

Sk61

Fredagen den 30 november återbördades en Sk61 Bulldogg till Skavsta. Flygplanet är Arméidentifierat och har tidigare flugits av Arméflyget under dess lokalisering i Nyköping, vilket ger det en given plats i museets samlingar. Flygplanet finns tills vidare i Gripen skolans hangar, varifrån det senare ska flyttas till Museihangaren. En uppgift som inte blir helt lätt med tanke på det begränsade utrymmet i hangaren. En grupp från F11 Museum bestående av Stein Ulf, Sten-Inge Drie och Sven Eriksson reste till Ljungbyhed under två dagar, där de tillsammans med personal från Gripen skolan demonterade vingar, tankar och stabilisatorhalva från två flygplan, ett för museet och ett för skolan. Planen transporterades sedan med bil till Skavsta. Vi återkommer med utförlig presentation av 61:an.



Från Saab Nyge Aero har Museet som deposition fått mottaga en remsfällare. Remsfällaren användes på flygplan 32 för att störa ut fientlig radar. Med remsfällaren fälldes "moln" av mycket tunna guldbelagda strån, vilka av radarn uppfattades som flygplaneko. Radarn låste då på detta eko i stället för på flygplanet.

På bilden syns "mekarna" Rolf Nyberg tv och Stein Ulf i färd med att hänga fällaren på plats under vingen på 32:an.

Capronihjul

Från Lars Johansson, Bryggartorp i Sörmland har museet fått mottaga två stycken landställshjul från S16 Caproni. Med tanke på hur svårt det är att uppbringa föremål från dessa flygplan är detta tillskott till samlingarna ytterst värdefullt. Noterbart är att ett av hjulen är pumpat till fullt däcktryck. Undersökning pågår för att utröna huruvida däckets tryck är pumpat senare eller om det innehåller luft från 40-talet, vilket i så fall torde vara ganska unikt.

Enkät-redovisning

Som framgått av tidigare information och ordförandens ord finns sedan knappt ett år en Visionsgrupp inom NFF, bildad på initiativ av Nils Personne. Syftet med gruppen är att trygga föreningens framtid vad gäller att behålla och skaffa nya medlemmar. Verksamheten är främst riktad till personer utan flygvapenbakgrund.

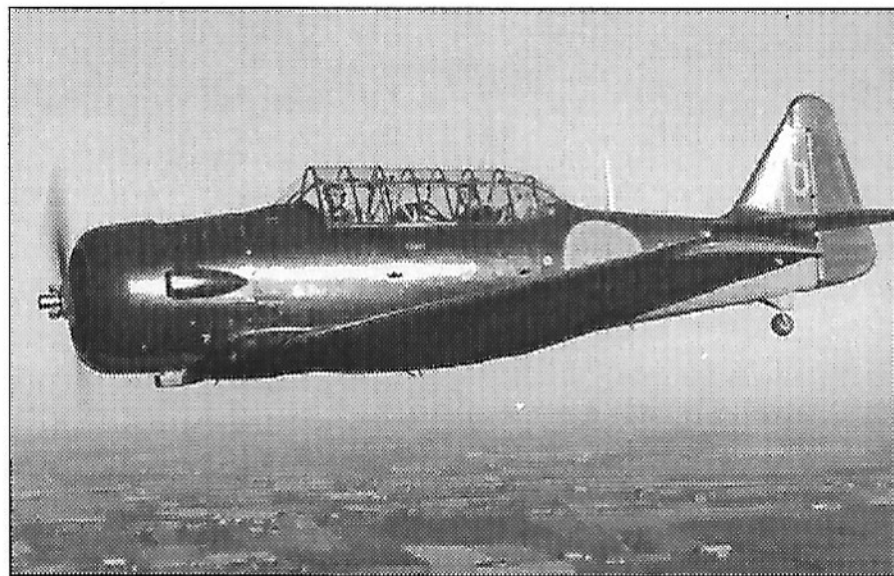
Som ett led i gruppens arbete genomfördes tidigare i höstas en enkät genom utskick av ett frågeformulär till de 105 medlemmar som antogs sakna bakgrund i Flygvapnet.

Antal inkomna svar på enkäten var 25 st, vilket var en liten besvikelse för Visionsgruppen, som hade hoppats på ett större gensvar.

Gruppen framför härmed ett tack till de medlemmar som svarat på frågorna, och speciellt tack för inkomna förslag på aktiviteter.

Glädjande var dock att flera medlemmar förklarade sig villiga att aktivt delta i föreningens arbete. Till dessa medlemmar kommer styrelsen och Visionsgruppen att återkomma för att gemensamt finna lämpliga uppgifter.

Som nästa steg i denna aktivitet kommer en diskussionskväll riktad till samtliga medlemmar att arrangeras den 24/1 nästa år. Gruppen hoppas då att många flyghistoriskt intresserade medlemmar hör samman den separata kallelse som senare kommer att skickas ut.



Sk16 Harvard; fanns på F11 under åren 1955–1970 och användes förutom av reservflygkåren, för olika typer av uppgifter, inte minst för muckflygningar till många värnpliktigas nöje och till allmän flygträning.

Inbetalningskort 2001 – sista chansen!!

Medlemsservice saknar fortfarande årsavgiften för ett tiotal tidigare medlemmar.

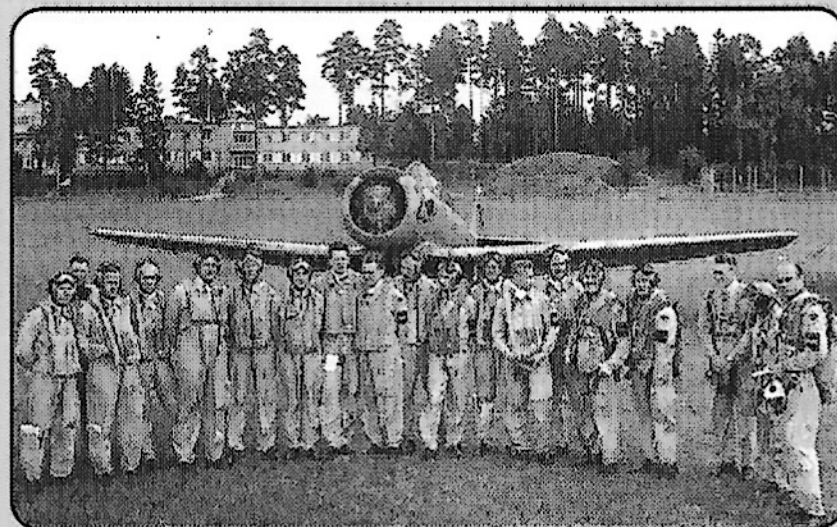
Alla som arbetar aktivt i föreningen och för F11 Museum lägger ner stort arbete och engagemang för att göra ett medlemskap i NFF prisvärt. Men naturligtvis kan vi ändå inte tillfredsställa alla önskemål och måste acceptera att det finns medlemmar som vill lämna föreningen. Men ytterst hoppas vi givetvis att din uteblivna betalning enbart är ett förbiseende och att du utnyttjar bifogat inbetalningskort, så att vi slipper radera ditt namn ur medlemsförteckningen

SKAVSTA FÖRR



Reservflygkåren

För att till viss del kompensera inskränkningar av spaningsflyget i samband med att Marinspaningsflottiljen F2/Hägernäs drogs in 1949 beslöt chefen för Flygvapnet att en RESERVFLYGKÅR utrustad med äldre flygplan borde organiseras. Hösten 1948 ägde därför en försöksutbildning rum på F11 av en del äldre flygförare som flygspanare. Efter kursens slut konstaterades att den ur alla synpunkter hade varit mycket värdefull och därför ordnades sedan varje år en kurs växelvis liggande på F11 och F21/Luleå. Dess uppgifter var att utföra begränsade spanings- och bevakningsuppdrag, som att övervaka landets kustfarvatten från kusten och ca 20 km utåt. Efterhand



Reservflygkåren 1956 på F11 uppställda framför en Sk16, med kanslihuset i bakgrunden

utökades uppgifterna med konvojering, sambandsflygningar, räddningsuppdrag till sjöss mm.

Tjänstgöringen i Reservflygkåren var helt frivillig och det var lätt att få folk till organisationen. Det fanns en hel del av Flygvapnets flygande personal, som gått ut i det civila arbetslivet och som var "överåriga" för att flyga moderna jetflygplan. Dessa fick nu chansen att ingå i Reservflygkåren. Lärapersonal liksom mekaniker kommenderades ur Flygvapnets ordinarie arbetsstyrkor och detta var en populär tjänstgöring. Varje kurs varade i ca 6 intensiva veckor under sommaren.

Under de dryga 20 år som Flygvapnet använde sig av flygplan Sk16/Harvard deltog maskinen i de mest skiftande typer av flygningar och ingick bl a i Reservflygkåren. Sk16 visade sig också vara mycket lämplig för de uppgifter som anförtratts organisationen. Vissa av kårens Sk16 utrustades också med bomb- och raketinstallation för att aktivt kunna ingripa med vapenverkan vid kränkningar av vårt territorium. Dessutom försågs vissa flygplan med installation för fällning av gummilivbåt.

En bit in på 1960-talet fann man att kåren inte var någon större samverkansresurs och 1969 avvecklades den helt.

Några ord från ordföranden



Ja, så är snart det första året på det nya årtusendet avklarat. Man kan med visst vemod konstatera att tiden försvinner i samma rasande tempo som tidigare. Ju äldre man blir desto fortare känns tidens försvinnande. Och äldre blir vi alla som är engagerade i vår flyghistoriska verksamhet med som följd att leden tunnare ut allt mer av intresserade som mer aktivt arbetar i föreningen. Till detta problem har vi återkommit flera gånger under de senare åren. Vi behöver få in flera unga friska krafter som kan ta över i framtiden. Som en åtgärd i ett sådant rekryteringsarbete har NFF som bekant startat en visionsgrupp som har till uppgift att föreslå och genomföra lämpliga aktiviteter.

Efter en enkät till de medlemmar som inte har en bakgrund i flygvapnet kallade visionsgruppen dessa till en diskussionsafton i början av november. Vi hade hoppats på ett stort deltagande av medlemmar med friska idéer och goda synpunkter på föreningen och det framtida föreningsarbetet. Med viss besvikelse kunde vi i visionsgruppen och jag som föreningsordförande dock konstatera att endast en handfull medlemmar anmält sitt deltagande. Några av dessa var redan aktiva i museiarbetet, men den yngre och kanske mest intressanta målgruppen uteblev helt. De synpunkter och förslag som skulle kunna komma fram i den begränsade kretsen som anmält sig till träffen, bedömde vi att visionsgruppen kunde ta till vara på annat sätt, varför diskussionsaftonen inställdes.

Jag ställer mig osökt frågan varför ville inte fler medlemmar komma och prata om sitt hobbyintresse flyg och flyghistoria? Hade vi valt fel tidpunkt, är visionsgruppens ledamöter "fel" personer att träffa, hade vi lagt upp träffen på fel sätt? Eller är det rent av ointresse och bristande viljor till engagemang som kommit i dagen?

Jag hoppas innerligt att den sistnämnda frågan är fel. Våra regelbundet återkommande medlemsträffar visar ju på det motsatta. Men det kanske är en stor skillnad i att ha trevligt och bli underhållna några kvällar per år än att vara mer aktiv i arbetet att arrangera träffar eller att delta i det mer vardagliga föreningsarbetet. Vi som har provat båda varianterna tycker dock att vi också har trevligt i glada likasinnade kamraters krets även under tiden mellan medlemsmötena, trots att en eller annan muskel får spännas eller tankenöt får knäckas. Prova ni andra också så får ni se!

Ett gott slut på 2001, en god jul och ett riktigt gott (och föreningsaktivt) nytt år tillönskas Er alla

P O Pettersson
Ordförande

Boka torsdag 24/1, 2002 för en medlemsträff med NFF:s framtid på dagordningen

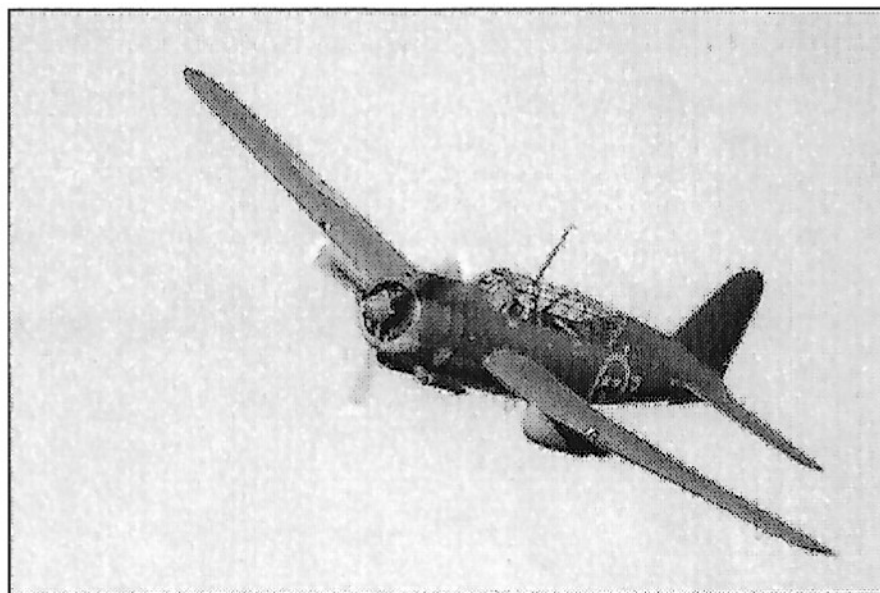
Som nämnts på annan plats har föreningens Visionsgrupp nu hunnit verka under en tid, med huvudsyfte att stärka föreningens framtid, med stor inriktning på medlemmar utan flygvapenbakgrund.

Visionsgruppen hoppas givetvis på god anslutning till detta möte, som preliminärt kommer att utformas som ett diskussions- och arbetsmöte med stor plats för nya och friska idéer om hur föreningen på bästa sätt skall möta medlemmarnas intressen och locka nya medlemmar till NFF.

Separat kallelse kommer att skickas ut senare.

Årsmötet 2002 äger rum 21/3

Tidpunkten för årsmötet fastställdes vid senaste styrelsemöte. Thore Eriksson har redan kommit långt i förberedelserna och som vanligt utlovas en intressant föredragshållare – Kjell Nordström, fortfarande aktiv pilot, med massor av flyghändelser i bagaget. Kjell är tidigare fältpilots officer i Flygvapnet och har därefter hunnit med massor av flygarjobb, inte minst från Skavsta som testpilot på Saab 2000 och ansvarig för Saab Nyge Aeros Målflyg. Många har också sett, och kanske framför allt hört, honom i samband med uppvisningar av den vackra B17 över Skavsta.



B17 över Skavsta, spakad av Kjell Nordström

*God Jul och Gott Nytt År
tillönskas alla våra läsare.*

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@telia.com
	Christer Wätz 0155-580 04	Skavsta Flygplats	HEMSIDA
	Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	611 92 Nyköping	http://f11museum.ses.nu