

I Silhuetten denna gång presenterar vi en man som kommit att få allt större betydelse i museets verksamhet; Lasse Sjöberg projektansvarig för F11 Museums populära SF 37-simulator. Ett imponerande projekt som simulatorgruppen under Lasses ledning har utvecklat och driver.

I oktober 1966 kom Lasse tillsammans med 10-12 stycken andra ynglingar som färska navigatörer till 1. div. på F11. De kom närmast från F 1 i Västerås där de genomgått GNU (grundläggande navigatörsutbildning). Första divisionen kom därefter att bli Lasses hemvist ända fram till avvecklingen 1980. Tjänsten som navigatör i 32:an upphörde dock i och med att flygplanstypen gick ur tjänst 1978. Tiden på F 11 minns Lasse med glädje.

– Vi hängde i luften hela dagarna. Jag tog cert på Ljungbyhed och tänkte jag skulle fortsätta att flyga men det blev så mycket flyg ändå så det hann gå ut.

– Det var en rolig tid att flyga baksits 32, just det här med att vara över havet och ha fått vara med om att se andra sidan och uppleva kalla kriget.

Und-tjänst på F 13

Nästa steg kom 1978 med flytt till Und-avdelningen, från 1980 på Spa-Und med Ingemar Strandberg som chef och lokaliserad till F 13 i Norrköping. Lasse var där ansvarig för Undarkivet men arbetade dessutom med en massa annat. Han var bland annat mycket engagerad i de s.k. Focus-övningarna, som var samövning främst med luftvärnet men även andra enheter som attackflyget och kustflottan var involverade. Övningarna blev väldigt bra och Lasse var med och åkte runt till olika förband i Sverige för att redovisa resultatet med hjälp av videoinspelningar och overhead.

Transporten

När man sedan började prata om nedläggning även på F 13 beslutades att Und-skolan, som fanns i samma byggnad, skulle flyttas till F 16, var Lasse inställd på att följa med dit. I den vevan fick han dock nys om att man sökte navigatörer till transporten. Lasse, som sökte den formellt korrekta vägen, kom dock inte med i första omgången.

– Vi nästa tillfälle, med tips från Anders Bjurhäll, om att det behövdes ytterligare två navigatörer ringde jag F 7 direkt och då gick det bättre.

Efter att så blivit anställd på transporten följde utbildning, inte bara på flygplanstypen och den praktiska tjänsten, utan även i de regler som gällde för den civila luftfarten. En utbildning som ägde rum på Bromma och som var en väldigt hård skola där vi läste navigering, radio, väder, lastberäkningar m.m.

– Särskilt navskrivningen var svår och jag tror aldrig jag pluggat så hårt som just då. Men det var kul och gick bra och på hösten 90 började jag på transporten.

En omväxlande tjänstgöring som Lasse minns med glädje. Bland uppdragen berättar han särskilt om uppsättningen av en TU-avdelning (taktisk utprovning) för Hercules. Ett behov som uppstod akut när man blev påskjutna i Sarajevo. Det innebar

flera resor med tillhörande kurser i USA, som sedan ledde till lärarverksamhet på området för kollegor i Sverige med mycket flygning i Vidseleområdet i Norrland.

Hela tiden bodde dock Lasse, och kanske framför allt övriga familjen kvar i Stigtomta. Orsakerna var flera, hustrun Margareta hade svårt att få jobb i F 7-trakten och hade vänner och kontakter kvar i Nyköping, samtidigt som barnen var vuxna. Detta i kombination med mycket oregelbunden pendling gjorde att det egentligen inte fanns någon anledning att flytta.

– Tiden gick och så kom det här med 55 år och jag hade börjat tröttna på långpendling och snöovädren när man skulle åka ner kvällen innan. Därför valde jag att gå redan vid 55.

Efter pensionen blev Lasse speciellt inkallad för att delta i en mycket spännande internationell flygövning, Maple Flag i Canada.

– Kul som bara den, säger Lasse. Den påminde mycket om Lindbergs föredrag om Red Flag USA, med nästan hundra plan som skulle i luften med en minuts mellanrum från samma bas.

Åter till Skavsta

Någon gång under 2005-06 började Lasse komma ut och vara med och jobba i F11 Museum. Där kom han redan från början in i simulatorgänget. När Stig Ingvarsson lämnade simulatorprojektet för att ägna sina krafter åt SFF blev det Lasse som tog över rollen som projektansvarig.



Lasse Sjöberg på plats i Viggen-simulatorn, just i färd med en testkörning som förberedelse inför några väntande Viggen-piloter.

– Jag har aldrig varit drivande i något, påpekar han, helt felaktigt eftersom han nu styrt detta viktiga projekt till en stor succé. Men han är noga med att påpeka lagarbetet, där alla i simulatorgruppen ställt upp med stor entusiasm. Och framförallt säger han;

– Den viktigaste personen i detta är **Anders Eriksson**. Det är han som svarat för mjukvara och elektroniken. Vi övriga har bistått som hantverkare. Utan Anders hade det inte blivit någon simulator.

Sin flygvapentid delar Lasse i tre delar; F 11 1966-80, F 13 och Und 1980-90 och Transporten 1990-2001. Den nuvarande delen hoppas vi blir den längsta och minst lika spännande.

USA-West Big Aviation Tour 2011!

Seattle-McMinville-Reno-San Diego- Chino- Mojave-Tucson-Tombstone.



Var en resa som sannerligen tillfredsställde oss sex NFF-are. Resan startade från ARN i september och Seattle var första målet. Vi besökte Museum of Flight, där många av objek-

ten naturligt har anknytning till Boeing. Guiden berättade om just Boeing factory och dess tillblivelse och utveckling. Museet visar flyghistorien från Lilienthals glidare till nutid.

Boeings passagerarflyg började med en maskin som tog ett par passagerare och sedan har utvecklingen fortsatt oavbrutet, vilket vi fick se vid besöket i Everett, där byggs 747, trippel sju och 787 Dreamliners. Man blev ytterst imponerad av storleken hos anläggningen, där till och med en 747 blir liten.

Mr Paul Allen har investerat sina slantar i en gedigen samling av äldre flygmaskiner. Vi kom till The Flying Heritage Collection efter besöket på Boeing. Samlingen består av 18 luftvärdiga war birds med bl a Focke Wulf A-5 och D-13.

Där hade vi god tid på oss att fotografera alla flygplanen i hallen och behövde inte trängas med andra besökare.

Fyra timmar med minibuss tog oss söderut från Seattle till McMinville i Oregon, där Evergreen museum finns. Där står dragplåstret H-4 Herkules eller "Spruce Goose" som den kallas. Namnet gillades dock inte av byggaren Howard Hughes och den var dessutom inte heller byggd av träslaget.

Vi fick naturligtvis en grundlig guidning i den jättelika flygbåten samt provsitta förarstolen. I museet finns många fina objekt som dock bleknar i skuggan av den åttamotoriga bjässen.

Reno Air Race är ett evenemang som sedan lång tid stått högt på önskelistan. Det var resans huvudmål, ty där är det action på högsta nivå.

Vi stannade i två dagar och såg ett flertal heat samt insöp atmosfären i depåerna. Under tiden mellan heaten uppträdde konstflygmaskiner både enskilt och i grupper. Vi såg Thunderbirds F16 Falcon och Patriots L39 i hisnande formationer och manövrer.

Efter att vi fått vårt lystmäte under de två dagarna, satt vi på läktaren inför fredagens sista kvalheat i klassen för unlimited. På näst sista varvet hände det fasansfulla inför våra ögon. Ett av tävlingsflygplanen kraschade alldeles framför oss.

Utän att nämna några detaljer, så var det ytterst obekvämt nära vår läktarplats. Vi lämnade genast Stead airport och Reno nästa dag chockade men utan andra men.

I San Diego hittade vi till Balboa parks Air and Space museum. Vi fick specialguidning av danskättlingen Mort Jorgensen och såg det allra heligaste, som är väldigt få förunnat, nämligen renoveringsverkstaden i källarplanet.

Hangarfartyget USS Midway har ankrat upp vid kaj i San Diegos hamn sedan 20 år tillbaka med däck fullt av flygmaskiner. Men det intressantaste vi såg fanns att se på turen genom fartyget och inte minst i tornets ledningscentraler. Guiden talade med en viss besvikelse om att fartyget fick vänta från byggåret 1945 till 1965 innan det gick ut i krig!

I Chino finns museerna Planes of Fame och US Fighter museum. Där tillbringade vi en hel dag bland idel ömt bevarade klenoder.



Glada att få posera intill klassiska Crusader ombord på USS Midway är Lennart Zetterström t.v. och Freddie Andersson



Hellicat, Bearcat och Super Hornet i luften i Reno.



Snygg 4-grupp Thunderbirds i Reno.

Till Edwards AFB för vi genom Mojaveöknen. Mr Peebles tog emot och guidade oss genom Dryden Flight Research Center. Det blev ett ganska kort besök och man hade nog önskat få se lite mer än planen på pinnar och ett kort verkstadsbesök. En liten besvikelse kanske.

Pima Air museum med the Boneyard i Tucson Arizona var målet för den sista dagen med flyg. Man tog gärna en tur runt flygmaskinerna på gården i tuff tuff tåget för att få skugga i den 40-gradiga värmen och slippa ifrån solskenet.

Tåget byttes sedan mot en stor buss med AC som körde oss mellan rader av flygplan på Davis-Monthan AFB. Där var 6000 maskiner uppställda varav 3800 i malpåse och resten som reservdelar. Värdet av de uppställda flygplanen skulle vara \$30 miljarder. Området i den snustorra öknen var enormt stort, vilket är förstäligt med tanke på antalet objekt.

Green valley ligger någon timme bort, där en sparad silo laddad med en Titanraket finns bevarad som museum. Det blev en mycket intressant och nästan absurd upplevelse att se. Anläggningen som hade varit en av 54 i tre delstater var i bruk mellan 1963 och 1982.

Resan avslutades efter drygt två veckor med en dag i Tombstone och vilda västern, innan vi vände hemåt. Där var vi så långt från flyg man kan komma med krutrök och revolverdueller. Några av resans mål hade måndagsstängt, men vi fick ändå huvudet fullt av upplevelser att minnas.

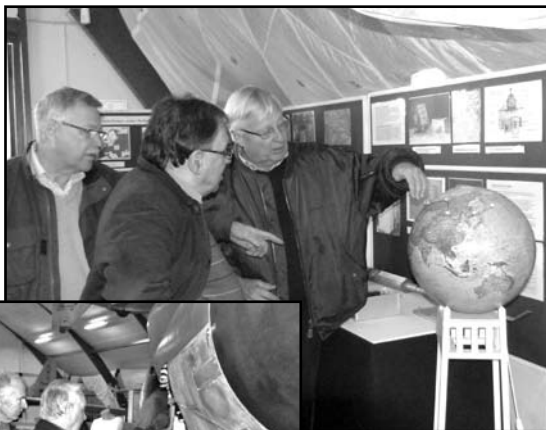
Text och foto: Fred Brihagen

Verkliga flyghistoriker på besök

Den åttonde december förra året hade F11 Museum glädjen att hälsa Flyghistoriska Akademien (tidigare Flyghistoriska Rådet) välkomna som besökare. Det var andra gången Akademien hade förlagt ett av sina återkommande möten till Skavsta och F11 Museum. Förra gången var 2003. Vi tar det som ett intyg på att Skavsta och F11 Museum har erkänt flyghistoriskt intresse. De 20 besökarna bjöds som inledning på fika i Pelles Hörna medan museichefen Gunnar Vieweg berättade om vad som hänt vid museet sedan gruppens föregående besök. Därefter följde rundvandring på egen hand med bistånd av ett antal guider på plats.

Förutom museet besöktes även Kustbevakningen och Flygteknik Technical Training.

Flyghistoriska Akademien utgör en samlad expertis av svensk flyghistoria på alla områden och för NFF var det värdefullt att på detta sätt få möjlighet att visa vad som händer inom vår verksamhet.



Ovan: Stieg Ingvarsson visar "Ballongutställningen" för Flyghistoriska Akademiens ordförande Sven Scheiderbauer, närmast, och Göran Landström. På den andra bilden studerar förre flygvapenchefen Sven-Olof Olson t.v. och Stig Jäderlund kamerainstallationen i S32.

Ovan: Stieg Ingvarsson visar "Ballongutställningen" för Flyghistoriska Akademiens ordförande Sven Scheiderbauer, närmast, och Göran Landström. På den andra bilden studerar förre flygvapenchefen Sven-Olof Olson t.v. och Stig Jäderlund kamerainstallationen i S32.

Varmt Tack!

till alla som förnyat sitt medlemskap och därmed hjälper till att driva NFF och F11 Museum vidare.

Och ett **speciellt tack** för de värdefulla extra bidrag som inkommit till föreningen i samband med medlemsavgiften.

Några missar

Samtidigt noterar vi att några kan ha missat sin inbetalning. Till er bifogas med detta nummer ett inbetalningskort med förhoppning att ni finner det värdefullt att vara medlem i NFF.

Ibland inträffar fel och om du känner att du fått en orättfärdig påminnelse ska du naturligtvis omgående kontakta Medlemsservice.

Till gratis medlemskap för 2013 gratulerar vi

Lars Hallin, Hisings-Backa

Staffan Klang, Nyköping

vilka dragits som vinnare bland de medlemmar som betalade årsavgiften före 15/1.

Medlemsresa till England 2012

Årets resa är tänkt att få en något annorlunda utformning och på annorlunda tid än tidigare resor.

Vårt mål är liksom tidigare år de Brittiska Öarna och denna gång till den Engelska kusten och staden Bournemouth med utflykt till Yeovilton och Air Fleet Arm Museum

I Bournemouth är flyguppvisningar under 4 dagar vid ett veckoslut i slutet av augusti och början av september, närmare bestämt den 30/8 till 2/9. Flygprogram är ännu inte spikat.

Vi räknar med att bo i Bournemouth på centralt beläget hotell.

Vi tänker oss också en utflykt till Yeovilton och till Air Fleet Arm Museum som vi besökt för ett antal år sedan men som är väl värt ett besök igen.

Ett upplägg enligt följande:

- Utresa från Skavsta 2012-08-29 (onsdag) kl. 13:45 med ankomst till Gatwick c:a kl. 15:00 lokal tid. Transfer från flygplatsen till vårt hotell i Bournemouth.

- Torsdagen 30/8 åker vi till Yeovilton med buss. Tidig avfärd från hotellet och relativt sen hemkomst, resan tar c:a 2 timmar per färdväg.

- Fredagen den 31/8 använder vi för "Bournemouth Air Festival 2012".

- Lördag 1/9 blir det buss från vårt hotell och hemresa från Gatwick på eftermiddagen.

Mer exakt program och tider kommer att meddelas när vi vet hur många vi blir och när boende är beställt.

Kostnad c:a 6 000:- per person vid min. 20 personer.

Bindande anmälan

Senast 2012-04-15 till:

Freddie Andersson freddie.andersson@comhem.se
0155-21 17 25

Lasse Thomsen lasse.thomsen@glocalnet.se
070-779 74 73

Väl mött till en, som vanligt, trivsamt resor i goda vänners lag Resedetaljen NFF

Freddie Andersson och Lasse Thomsen

Simulatorn

Som tidigare meddelats är nu F11 Museums Viggensimulator i full drift. Möjligheten att köpa presentkort utnyttjades flitigt i december och ett drygt 100-tal sålda presentkort visar att det blev en populär julklapp. Presentkort kan nu även köpas via museets hemsida.

Ett annat alternativ för simulatorflygning är boka en hel grupp. Gruppens storlek är 6 personer som delar på en sammanlagd flygtid av 2,5 timme, vilket gör ca 20 min/person. Priset är 800 kr för hela gruppen. I samband med gruppbokning finns en extra guide på plats som kan visa museet och sälja fika till "flyglediga". De flesta som kommer i sällskap vill dock gärna ta plats framför TV-skärmen där man kan se hur piloten klarar att starta och landa en SF 37 Viggen på Skavsta.

Sprid gärna möjligheten att flyga Viggen-simulator.

Några ord från ordföranden



Jag gillar inte snö något vidare. Så vintern tyckte jag var bra fram till slutet av januari...

Nåja snön försvinner ju men NFF finns som tur är hela tiden och nu ser vi fram emot Årsmötet och intressanta föredrag den 29 mars 2012. Missa inte att anmäla dig!

Diskussionerna om det civila Luftfartsmuseet pågår för fullt. Jag trodde vi var inne i ett slutskede och förväntade mig ett för Skavsta positivt beslut, men så i slutet av februari togs ett regeringsbeslut att utreda igen. Detta betyder nog väsentlig försening men vi fortsätter att jobba på frågan så vem vet... Blir det flytt, vilket jag tror, så blir det till Skavsta och då bästa NFF-vänner öppnar sig en intressant framtid för oss för självfallet får vi stor nytta av att ha ett större museum som granne.

För vår egen del vill jag än en gång framföra att vår 37-simulator fungerar utmärkt och vi har haft många "flygare" på besök. Om du själv eller någon av dina vänner inte flugit ännu så passa på och boka nu annars finns risk att du kan få vänta. Du kan också överraska dina vänner med ett Presentkort.

Vi ses på årsmötet.

Lennart Hjelt
Ordförande

Tack alla vänliga givare

Under det gångna året har föremål, bilder, publikationer och material skänkts till F11 Museum av följande personer/organisationer:

Berit Agerin, Nyköping
Holger Andersson, Nyköping
Olle Anselius, Sigtuna
Bibbi Björklund, Lund
Kenneth Dahlberg, Nyköping
Rutger Forss, Täby
Conny Fredricsson, Gnesta
Friluftsförbundet, Nyköping
Olle Gnestadius, Gnesta
Gun Hallström, Uppsala
Sonny Hågedal, Nyköping

Ruben (Jan) Larsson, Nyköping
Christer Liljeqvist, Nyköping
Conny Lundström, Oxelösund
Stefan Löfgren, Täby
Jan Mattsson, Stockholm
Arne Moberg, Barrud
Leif Norin, Nyköping
Åke Ryberg, Nyköping
Arne Samuelsson, Nyköping
Olle Spaarf, Stigtomta
Ingemar Strandberg, Kristianstad

Utöver dessa har vid olika tillfällen föremål kommit till museet där givaren tyvärr är okänd.

Till alla vänliga givare framförs härmed ett varmt tack.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Fred Brihagen 0155/21 92 54 Thore Eriksson 0155-28 82 97 Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	Nyköpings Flyghistoriska Förening Skavsta Flygplats 611 92 Nyköping	nff@nykoping.nu POSTGIRO 82 46 05-0

Årsmöte 29/3 2012

Till årsmötet den sista torsdagen i mars ser vi fram mot ett intressant program när Tommy Pettersson och Lars-Olov Johansson kommer och berättar om flygspaning.

Båda var på Skavsta i samband med 20-årsjubileet den 15 oktober förra året. Deras föredrag blev då olyckligtvis störda av olika anledningar. Vi är därför väldigt glada att båda tackat ja till att nu komma tillbaka och hålla sina föredrag i lugn miljö för en intresserad publik.

Tommy Pettersson, övlt i FV, var chef för 172 JAS-div på Sicilien och tjänstgör f.n. i HKV. Tommy började flyga i FV 1989 och flög 93-00 bl a SF/AJSF 37. Han är engagerad i militärhistoria, vilket bl a yttrat sig i boken "Med invasionen i sikte" från 2009. Tommy kommer att berätta om **FN-uppdraget med JAS i Libyen**.

Lars-Olov Johansson, med lång och gedigen erfarenhet från utvecklingen inom den moderna flygspaningen, bland annat som tidigare chef på Und-skolan i Uppsala, kommer att utveckla ämnet: **Från analog till digital bild i spaningssensor**.

Bered dig alltså på ett intressant program efter sedvanligt årsmöte och samkväm med öl och macka.

Det saknas sällan jobb

Förra året lade arbetsgänget ner ett stort jobb på att flytta 35-motorn (RM 6) och placera den under flygplanets vinge. Nyligen fick jobbet göras om. Det visade sig att det blev trångt mellan simulatormotorn och 35:an. Med påföljd att flygplanet behövde flyttas. Ett grannliga jobb kan intygas, att "vippta" ett helt flygplan åt sidan på det lilla utrymme som ges. Till det kommer att ta ner det och åter pälla upp det på de stora plåtar som utgör golvstöden. Därefter kom jobbet att åter flytta motorn, denna gång till flygplanets andra sida. Styrman på detta jobb, van vid rangerjobb, och som såg till att allt kom snyggt på plats, var den nu allt mer aktive medarbetaren Lasse Thomsen.



Lasse Thomsen närmast och Anders Wennerberg försöker hitta lämplig lyftanordning vid flyttningen av flygplanet.