



Jubileum med 32-besök

Uppskattningsvis 500 personer kom sista söndagen i september ut till Skavsta och F11 Museum för att ta del av de aktiviteter som erbjöds denna varma men tyvärr lite dimmiga jubileumsdag.

Huvudattraktionen var givetvis en förväntad uppvisning av J 32B. Efter ett par timmars försening i väntan på att dimman skulle lättas, lyckades piloten Alf Ingesson-Thoor, med mekanikern Håkan Andersson, efter start från F 7, landa på Skavsta. Ett tag såg det hoppfullt ut för den planerade uppvisningen, men sedan tätnade åter dimman och uppvisningen måste tyvärr ställas in. Genom vänligt tillmötesgående från flygplatsen och besättningen blev det dock möjligt att gå ut på plattan och se 32:an på nära håll och få några ord med besättningen. Ett mycket populärt inslag bland besökarna. Någon timme senare fick vi höra det sköna ljudet när Alf och Håkan drog förbi museikullen med full effekt i diset. Vi framför än en gång ett stort tack till besättningen och alla på F7 som gjorde 32-besöket möjligt.

Andra attraktioner var gratis kolv till alla besökare, vilket tyvärr inte helt kunde uppfyllas, eftersom de 400 kolvorna inte räckte till riktigt alla. Tipspromenaden var också populär, och lockade många till en grundlig genomgång av museets samtliga avdelningar. Identifieringstävlingen visade sig dock vara alltför svår och inget rätt svar kom in. Några ynglingar ställde upp i en enkel modellflygtävling under ledning av experten Ingvar Claesson.

Sammantaget alltså ett värdefullt firande av NFF:s 10 första år. Påpekas bör kanske också att det samtidigt var ganska precis 5 år sedan Museihangaren invigdes.



Visningen av Lansen blev ett mycket uppskattat inslag på jubileumsdagen. Förseningen på grund av dåligt väder gjorde att det endast blev tid för ett visningstillfälle, vilket då som synes samlade en ansevärd skara intresserade besökare.



32-besättningen berättade gärna om sitt vackra, snart 50 år gamla flygplan, fortfarande i god flygtrim, .



Tipspromenadens frågor var inte alldeles enkla, men svaren fanns alltid att tillgå i närheten av varje frågelapp. Här försöker ett par besökare klara ut hur lång Draakens motor (RM 6A) är.



En aldrig sinande korykö innebär tyvärr att några av de sista besökarna blev utan.



Åke Rybergs utbud av flygprylar och litteratur uppskattades av många besökare.

"Flyghistoria är inte bara flygplan, det handlar också om människor"

Det blev det genomgående temat när Nils Personne vid NFF:s höstmöte berättade om sitt flygarliv. Och en mycket uppskattad och något annorlunda berättelse om flyg, som alltså inte bara kom att handla om flygplan, prestanda, flygegenskaper och eskapader. Här fick vi även höra mycket om personen bakom spaken, och människorna runt omkring, inte minst hustrun Karins roll, som fanns med under nästan hela Nils flygarliv.



Nils Personne, här med sin ständige vapendragare hustrun Karin, underhöll med en personlig berättelse om sitt flygarliv.

– Jag är före detta generallöjtnant gubevars, inledde Nils sin berättelse. Vilket givetvis var ofrånkomligt att nämna när han skulle berätta om sin tid i flygvapnet, och som han flera gånger påpekade inte fick uppfattas som något skryt. Idag och efter att han lämnade flygvapnet vill han att de endast skall vara Karin och Nils Personne. Att numera bli kallad general tycker han inte alls om.

Drabbad av polio

– I augusti 1953 drabbades jag av polio. Jag var en av de 800 i Stockholm som drabbades av den sista epidemien, kunde Nils berätta. Där låg jag en natt faktiskt i dödens väntrum innan det vände.

Efter drygt ett års rehabilitering var han åter i tjänst, med sämre rörlighet, men inget som hindrade till exempel skidåkning eller flygning

Till flyget

– Hösten 36 började jag fundera på framtiden och i det sammanhanget var det en kamrat som föreslog "sök flygvapnet", vilket jag också gjorde

Alarmerande dåliga blodtrycksvärden vid läkarundersökningen i samband med intagningsproven hade kunnat sätta stopp för fortsatta flygplaner. En förstående läkare lät dock Nils göra om undersökningen dagen efter, då spåren efter en "ordentlig" studentskiva försvunnit ur kroppen.

Väl kommen till Ljungbyhed gick Nils ek på Sk 12 efter 15 timmar utan, som han minns, några större problem. Och klarade även resten av utbildningen.

– Trots att flyglärarna på den tiden kunde vara ganska elaka och skrek och gapade och skällde som de gjorde på den tiden.

Till Västerås

Efter Ljungbyhed blev det F1 och mycket flygning med B 3, ofta under svåra förhållanden i mörker och dåligt väder.

– Under en tid var vi förlagda i Trollhättan och flög över Skagerack och Kattegatt i pass på 4,5 timmar över havet, berättade Nils.

– Där blev vi ögonvittnen till hur lejd båten Gertrud Bratt sänktes av en Tysk U-båt med två torpeder. Besättningen hade dock dessförinnan fått gå i livbåtarna.

Ett annat B 3-minne var ett motorstopp på 600 meters höjd mitt mellan Barkarby och Bromma under en flyguppvisning. Nils fick med sitt flygplan bryta ut ur stora formationen och kunde glidflyga och landa oskadda på Bromma;

– Trots att en jaktdivision startade mot oss.

– På den tiden var beredskapen hög, erinrade sig också Nils. Vi gick beväpnade på stan. När vi skulle äta lade vi pistolen på bordet. Sedan åt man sin pytt i panna, stoppade på sig pistolen och gick vidare. På vägen hem hade vi provskjutningar i sandgropparna. Flottiljchefen Axel Ljungdahl, som jag senare fick bra kontakt med, var på den tiden svår mot unga flygare, mindes Nils.

– Vid ett tillfälle kröp han in och gömde sig i bombrummet på en B 3 för att kontrollera hur besättningen skötte sitt uppdrag. Skytten, som var på bra humör den dagen fick 2 dar i buren för att han sjöng i flygplanet.

Nästan F 19

När F 1 vintern 1940 låg med B 3 i Kiruna kom meddelande att det skulle sättas upp en grupp B 3 för Finland, där de som "inte hade försörjningsbörd" blev mer eller mindre frivilligt uttagna.

– Vi skickades hem en vecka i början av mars för att organisera oss berättade, Nils.

"Ska du åka till Finland" sade mamman glatt till Nils, som dock insåg att de knappast skulle komma levande ur det äventyret med de gamla flygplanen. Men morgonen efter kunde mamman, efter att ha lyssnat på radion, meddela att det inte blev någon resa till Finland för nu den 12 mars var det fred i Finland.

Capronihämtning

Nils var med i den första omgången till Milano för att hämta hem Caproni. Det kom till slut att bli 2 månader i Italien för gruppen. En inflygning som utgjordes av 3 landningar inom 20 minuter och en provflygning på 30 minuter var i stort sett den tjänstgöring som ägde rum under vistelsen.

– Tänk er, 22 år och ostört i Italien under två månader, strålade tider, härliga tider, citerade Nils

Hemflygningen inleddes 31/10, där alla flygplan trots dåligt väder kunde samlas över molnen (endast ett av flygplanen hade radio) och landa i München efter en timme och femtio minuter. Där mötte hundratals mekaniker för att under 5 dagar reparera planen. Vilket gav besättningen tillfälle att även se München ordentligt. Först den 5 november var man åter på svensk mark efter att ha landat i Malmö.

– Allt man då tänkte på var att komma till Tunneln i Malmö, för en ordentlig sväng sill och potatis, brännvin och hårt bröd. Nils var därefter nere ytterligare två gånger för att hämta Caproni. Den sista tog då bara en vecka.

Totalt under sin flygvapentid hann Nils med att flyga 33 flygplanstyper, versioner oräknade. Han flög även helikopter, 3 typer och fick också segelflyga en del.

Mer stabstjänst än flygtjänst

Den 20/4 1940 blev Nils fänrik och fick stabstjänst från 1945.

1955, då som major gick Nils försvarshögskolan, med så goda resultat att han därefter blev flygvapenlärare på skolan fram till 1959.

– Skall väl också tala om, påminde sig Nils, att jag gick ut 1:a på aspirantskolan, 1:a på kadettskolan och 2:a på flygkrigshögskolan. Jag skulle ju berätta vad som hände, och det var vad som hände, kan inte hjälpa det. Jag har aldrig sökt karriär, det bara blev så.

CF 11

Den 1/10 1959 tillträdde Nils som CF 11. Vilket var en stor upplevelse, eftersom han tidigare inte haft någon chefsposition.

Bland minnena från F 11-tiden minns Nils då han under sin första ensamflygning i S 32 får höra att Nils Wachtmeister och Kenneth Dahlin hoppat ur en S 32:a över Östersjön (Medlemsnytt nr 2/2003). S 32:an minns Nils som det trevligaste flygplan han flugit.

– Framförallt att sitta där med navigatör, inte behöva hålla reda på var man var utan bara flyga.

Vidare uppåt

Efter att i augusti 1961 fått en dag på sig att bestämma sig gick Nils vidare som souschef, sedermera chef för sektion 2 med ansvar för organisation, utbildning och personal i hela flygvapnet. En mycket jobbig tid enligt Nils;

– Det var mina värsta år, jag höll nästan på att gå åt på kuppen. Bättre blev det sedan i den fortsatta karriären, på generalsnivå, som eskaderchef senare stabschef vid Övre Norrlands militärområde 1972. Området var högt prioriterat vid denna tid med stora satsningar och mycket besök och kontakter med många höga såväl civila som militära digniteter. Nils flög mycket helikopter under denna period och hade också mycket fina naturupplevelser. Beskrivningen av att sitta vid en lägereld och spisa nyfångad röding gav Nils något drömskt i blicken.

1976 gick flytten till Skövde och tjänst som chef för militär-område väst, med helt nya uppgifter. Inte minst i arbetet med de marina enheterna. Förordnandet gick ut 1/10 1980 och Nils och Karin flyttade då till Nyköping. Efter ett års ledighet jobbade Nils en tid för Nyge Aero och bidrog bland annat till att företaget fick uppdraget att flyga målflyg.

Mycket social verksamhet

– Förutom den officiella representation som kungen höll med så var det naturligtvis även en hel del privat representation. Och här vill jag också nämna min hustru Karins betydelse. Karin är faktiskt hälften av min karriär, sade Nils och fick med sig åhörarna i en applåd för Karin.

Den sociala biten låg Nils och Karin varmt om hjärtat och vi fick höra om roliga möten, kungamiddagar och annat umgänge på kungahusnivå, som Nils uttryckte det.

Efter sin aktiva tid har Nils varit mycket engagerad i flyghistoria. Han var ordförande i SFF under 4 år och var en av initiativtagarna till bildandet av NFF och var föreningens förste ordförande.

Än idag och ända sedan 60-talet sitter han med i Krigsvetenskapsakademien, som ÖB kallar samman ibland för att informera om vad som hänt.

– Men det är troligen slut med det nu eftersom ÖB inte längre har något att berätta om, och det har inte jag heller, avslutade Nils sin uppskattade berättelse.

Utlottning av medlemskap

Bland de som betalar medlemsavgiften före 15/1 lottar vi ut två gratis medlemskap för år 2007!

SKAVSTA FÖRR



S 32C

År 1958 föll den gamla trotjänaren S 18A för åldersstrecket och ersattes av jetplanet S 32C Lansen. Därmed var propellerepoken slut inom spaningsflyget. S 32C var utrustad för havsövervakning med radar samt för fotospaning under såväl dager som mörker. Det var ett synnerligen flexibelt spaningsflygplan med all-round kapacitet. Men steget från S 18A till S 32C var också stort. Med Lansen kom nämligen inte bara en ny teknik utan också en ny taktik, där just havsövervakning fordrade ett särskilt intresse.

Spanings-Lansen var tvåsitsig (förare och navigatör) och utrustad med 6 st elmanövrerade kameror - 2 st höghöjds-kameror/Ska 23, 3 st låghöjds-kameror/Ska 16 samt en översiktskamera/Ska 15. Till hjälp vid höghöjdsfotografering och vid fotografering under sväng hade flygföraren ett optiskt kamerasikte/Junger FL S2. För mörkerfotografering kunde S 32C medföra upp till 12 st fotobomber m/62, som hängde i balkar under vingarna. Kameran Ska 23 kunde användas både under dager och under mörker, vilket var synnerligen unikt internationellt.



Hängning av fotobomber på S32. Flygplanet kunde bära 12 st fotobomber m/62, som fungerade som blixtaggregat vid fotografering under mörker med Ska23-kamerorna. Foto 1978.

För havsövervakning över stora havsområden var S32C utrustad med en effektiv spaningsradar/Ps-431/A. Den praktiska räckvidden för radarn var ca 10 mil framåt och 5 mil åt sidorna.

I och med införandet av S 32C Lansen erhöles en mycket stor och värdefull förstärkning av landets spaningsflyg. När planet togs ur drift år 1979 hade S 32C över 20 års välmeriterad flygspaningstjänst.

Axel Carleson



1978 – sista landningen med S32C nr 40. Trots den efterföljande skrotningen och tjänstgöring som skjutsmål har flygplanet efter hängiven restaurering återuppstått och finns nu bevarat i utställningsskick i F11 Museums hangar.

Några ord från ordföranden



Bland besökarna vid firande av NFF:s 10-årsjubileum fanns förre flottiljefotografen vid F 11 Rolf Eriksson, som fällde yttrandet, "Veckorna känns ju som dagar". Och visst går tiden fort. Snart kan vi lägga föreningens tionde verksamhetsår till handlingarna. Samtidigt som vi kan konstatera att det nu gått 14 år sedan F 11 Museum invigdes.

Ingen kunde då ana att verksamheten skulle få den omfattning som vi har idag. Vid invigningen av museet 1991 fanns en utställningslokal på ca 100 m² och flygplanet S 35 Draken. Idag har utställningsytan vuxit till ca 150 m², vi har en varmbonad flygplanhall med sex flygplan och den unika underrättelseplutonen. Och fortfarande pågår utbyggnaden. Nu med ytterligare förrådsutrymmen, utökning av utställningsytan, tak över undplutonen och extra besöks-toaletter. Ett stort jobb är också att färdigställa 37-nosen till utställningskick.

Men med detta har vi också nått den nivå som är möjlig med våra nuvarande resurser. Styrelsen har fastslagit att någon ytterligare utbyggand efter de pågående inte skall ske. Framtiden innebär nu att färdigställa pågående, vilket faktiskt kommer att fordra väldigt stora arbetsinsatser av "jobbstyrkan" och alla som vill ansluta sig till den. Inriktningen blir nu alltmer att konsolidera verksamheten, arbeta med att profilera F 11 Museum som svenskt flygspaningsmuseum, registrera och dokumentera samlingarna och underlätta att den framtida driften även kan klaras av icke tidigare flygvapenanställda.

Stort tack till alla som arbetat och på alla sätt bidragit till ett bra verksamhetsår.

God Jul och Gott Nytt år tillönskas alla läsare.

P O Pettersson
Ordförande

Välkommen att bli medlem i NFF...

... så bidrar du till att trygga fortlevnaden av F 11 Museum. Årsavgiften är 150 kr (75 kr om du är medlem i F11 Veteranerna).

Genom medlemskapet får du Medlemsnytt 4 ggr/år och möjlighet att delta i föreningens olika aktiviteter.

Sätt in beloppet på nedanstående postgiro eller kontakta Thore Eriksson 0155-28 82 97

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

Boka in årsmöte 2006

Program för årsmötet är ännu inte fastställt men tidpunkten är klar, så notera datum i nästa års almanacka.

Kallelse med program kommer i nästa Medlemsnytt.

- Datum:** Torsd. 16 mars
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
KI 1700: Museet öppnar
KI 1800: Årsmötesförhandlingar
KI 1830: Paus med öl och macka (40,-)
KI 1900: Information och lottdragning
KI 1915: Program ej fastställt

Medlemsavgift

Inbetalningskort för 2006 kommer redan i detta nummer; med hopp om samma föredömligt snabba inbetalning som föregående år.

använd därför gärna omgående bifogade inbetalningskort.

Enligt beslut vid årsmötet 2005 är medlemsavgiften nu höjd till 150 kr (75 kr för de som även är medlemmar i F11 Veteranerna), efter att ha varit oförändrad sedan starten för 10 år sedan.

Medlemssektionen hoppas att troheten mot föreningen trots detta blir lika bra som tidigare.

OBS! Nyttillkomna medlemmar efter 1/10 behöver inte betala någon avgift för 2006.

Du kan alltid beställa:



T-shirt, svart med gult tonat tryck, storlekar S, M, L, XL, XXL samt 130/140 och 150/60.

Pris: 150 kr + porto 25 kr



Pin (rockslagsmärke) "spännvidd" 22 mm, mörkblå med gul text.

Pris: 30 kr + porto 5 kr



Dekal, självhäftande 73 och 85 mm diameter. Gult och grått på svart botten.

Pris: 20 kr st + porto 5 kr.

Beställ enklast genom att skicka belopp och uppgifter till nedanstående postgiro

Eller ring: Jan Gelin 0155-26 97 06

Eller e-post: nff@nykoping.nu

REDAKTIONSRTUTA

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