



Flygfältet i Stigtomta

Nedanstående artikel har tidigare publicerats i skriften "Motorflyget 100 år - ur Nyköpingsperspektiv", till 100-årsdagen av motorflyget den 17 december, som uppmärksammades av F11 Museum och Skavsta Flygpläs. Men eftersom fältet i Stigtomta är en del av Skavstas historia (Det 1939 iordningsställda krigsflygfältet vid Skavsta ingick tillsammans med det civila fältet Stigtomta och krigsflygfältet Enstaberga i en tre-grupp av flygplatser) vill vi delge alla våra läsare Stigtomtabon Åke Petterssons minne av fältet.

År 1930-31 avstyckades mark från prästgårdens ägor, för att ett flygfält skulle kunna byggas. Ett av skälen till att sätta igång ett flygfältsbygge var att arbetslösheten var stor, vid den här tidpunkten. Flera s.k. AK-jobb startades runt om i landet av Arbetslöshetskommissionen, som det hette på den tiden. Stigtomta Flygfält blev ett sådant projekt. Arbetet startade och fullföljdes år 1931. Det var ingen märkvärdig anläggning, bara ett enkelt gräsfält. Vissa maskiner som behövdes inhyrdes på trakten, bl.a. traktor från Harsta. Annars var det väl mest hästredskap som förekom. En annan anledning till bygget var 1932 års stadsverksproposition, enligt vilken en flygstambana Stockholm - Malmö för nattpostflyget skulle upprättas, vilket krävde nya "hjälpblandningsfält". De flygplan som användes var inte utrustade för instrumentflygning, utan var beroende av god marksikt för sin navigering. Detta gjorde att de måste söka en landningsplats om exempelvis vädret blev dåligt. Till hjälp med navigeringen hade de s.k. ljusfyrläder, som bestod av flygfyrar utmed linjen. En sådan stod vid Goglunda och en i trakten av Lid. Fortfarande är det nog många som kommer ihåg de svängande ljuskäglorna på natthimlen från dessa fyrar.

En kedja av flygfält, började byggas från Stockholm och söderut. Väingsö - Stigtomta osv. Någon regelbunden passagerartrafik före kom inte. Passagerarlinjen Stockholm - Malmö startade först 1938. I slutet av 1920-talet fanns i Sverige endast tre civila flygplatser varav två var sjöflygplatser. Lindarängen i Stockholm och Torslanda i Göteborg. Den enda landbaserade var Bulltofta i Malmö, som kunde ta emot flyg från kontinenten. Men 1936 kunde man efter tre års byggnation inviga Bromma flyg-



"Nödlandat" postplan, Aero transports Junker 52 "Norrländ". omkr. 1938.

plats i Stockholm, och det civila passagerarflyget började ta ordentlig fart. Driftsäkerheten hos flygplanen hade också förbättrats avsevärt så nödlandningsfälten behövdes egentligen inte längre. Eftersom flygplanen också blivit större och behövde längre startsträckor, var de flesta fälten för små.

Under hela 1930-talet var det hög aktivitet vid Stigtomta Flygfält. Flygskola bedrevs där under några somrar. Chef och lärare där var en man som hette Fredriksson. Det förekom då också en ganska livlig Flygvapenverksamhet på fältet. Skavstafältet, med sin flygflottilj F11, startade upp först 1941.

I andra världskrigets inledningsskede hade tyskarna ockuperat våra grannländer Danmark och Norge. Då fruktades att Sverige skulle bli nästa mål för deras anfall. För att förhindra att landsättning skulle kunna ske genom att trupptransportplan landade på flygfälten, blockerades dessa genom att lantbrukarna kom och placerade ut jordbruksmaskiner på fälten. Så skedde också på Stigtomtafältet. Läget var mycket spänt. Mörkläggningspapp sattes upp i alla fönster. Bilar och cyklar framfördes med avskärmd belysning. Dessbättre klarade sig Sverige från att bli indraget i kriget, och så småningom gick livet in i normala gängor igen.

Men efter ca 25 år hade Flygfältet i Stigtomta tjänat ut och återgick till åkermark. Hangaren monterades ned, och sattes senare upp vid Brandholmen, där den fortfarande finns. Kvar finns fältvaktens stuga samt ett s.k. "landvärn" från beredskapstiden. En epok gick ur tiden, och Stigtomtaborna blev av med ett av sina fritidsnöjen: Att åka ut till flygfältet, och titta på när "dom" flög.

Åke Pettersson



Flygvapnets provplan P1, Sparman "Jagaren". Ambulansen är en Volvo, årsmod. omkr. 1934. (men vad gjorde den på flygfältet?)



Från Flygvapnets verksamhet: Lätt bombplan, B4, Hawker Hart havererat efter ett misslyckat startförsök, omkring 1938.

Tack för snabb betalning av årets medlemsavgift

Medlemssektionen och kassören framför härmed ett varmt tack för snabb inbetalningen av medlemsavgiften för 2004. Ett önskemål som hörsammats av majoriteten av NFF:s medlemmar.

ETT VARMT TACK!

framförs härmed också till de många av föreningens medlemmar som i samband med inbetalningen av medlemsavgiften bidragit med generösa frivilliga bidrag. Ett värdefullt tillskott i arbetet med att stärka föreningens framtid.

Grattis till gratis medlemskap 2005

Bland de som betalade medlemsavgiften före årsskiftet har följande två medlemmar vunnit gratis medlemskap för år 2005!

Ruben Larsson

Ö. Kvarngatan 24

Nyköping

Mats Andersson

Pilvägen 16

Oxelösund

Mera ang medlemsavgift

Du som ännu inte betalat din medlemsavgift för 2004 får en ny chans och inbetalningskort med detta Medlemsnytt.

Två medlemsavgifter har kommit in **utan avsändare**. Du som känner på dig att du glömt v.v. kolla och meddela i så fall ditt namn.

Sparven har fått storpublik

I samband med att första etappen av nya passagerarterminalen på Skavsta Flygplats invigdes anandag jul kunde man nu även skåda VLA-flygplanet "Sparven" i taket i nya ankomsthallen. Projektet är ett led i samarbetet mellan Flygplatsen och F 11 Museum, där flygplatsen visat mycket stor hjälpsamhet i arbetet med att marknadsföra museet bland resenärer och besökare i terminalen. Som ett led i detta har museet även löfte om att senare få presentera sin verksamhet i utställningsmontrar i avgångshallen.

Huvudansvarig för flyttning av Sparven från Museihangaren har varit museets "hisseexpert" Sören Wennerberg, som fått ägna en stor del av såväl dag, som kvälls- och nattid för att passa in arbetet bland byggnadsarbetare och passagerarströmmar i avgångshallen. Med förnämligt bistånd naturligtvis, som vanligt, av museets övriga arbetsstyrka.



Foto: Jens Alvin Södermanlands Nyheter

Invändig utbyggnad

Just nu pågår som bäst uppbyggnad av en "fikahörna" i nordvästra delen av Museihangaren. Byggmästare är ordföranden P.O. Petterson, som både svarat för konstruktionen och för anskaffning av byggnadsmaterial via en generös sponsor.

Förhoppningen är nu att kunna göra ett fynd av lämpliga stolar och bord till för att möblera platsen. På så sätt kommer museet i framtiden att kunna erbjuda besökare, speciellt grupper, möjlighet att kunna inta en fika eller annan förtäring i flygmuseal atmosfär.



Mekgänget, lika hemma med hammare och såg som med mekverktyg, bygger på den blivande "fikahörnan". Engagemanget är som vanligt stort, ofta större än tillgången till verktyg.

SKAVSTA FÖRR



Så föddes "Blondie"

Efter årsdagen av nedskjutningen av signalspaningsplanet DC-3 över Östersjön har det i olika tidskrifter och böcker skrivits mycket om den svenska signalspaningen. Bland annat i boken *Över alla gränser* utgiven av Svensk Flyghistorisk Förening, där Åke Liljeberg 1949 flyger en B3:a, "Blondie" på F 11. Även i ÖFS årsbok Ikaros 2002 är den beskriven med foto från 1949 och då flugen av Ove Husell med okänd besättning.

Men var och hur föddes "Blondie" och när inleddes de första flygningarna i FOA:s regi? Och vilken besättning var uttagen? Jag har nu efter 57 år friskt upp minnena och episoderna runt "Blondies" tillkomst och de första flygningarna i FOA:s regi.

Vid den tiden, som det brukar heta, tidig vår 1946, var jag furir (fmek) och placerad på 2:a divisionen F 11, Skavsta. Nyss återkommen från F 11:s minspaningsgrupp på F 9 med B3 nr. 55, blev jag inkallad till stn.-avdelningschefen (stationsavdelningschefen) Allan Norberg, före detta ambulansförare i Norrland - alltid med spegelblanka stövlar och en genomträngande blick. Allan Norberg meddelade med illa dold förtjusning att jag skulle få ett unikt specialuppdrag. Uppdraget var enligt följande: Kvittera ut en B3:a som kommit från F 1 med FV-nr. 150, (F 11-62). Vad jag kan minnas var flygplanet redan försett med den under flygplanskroppen placerade plywoodburken, se foto. Parkera flygplanet på grässlätten mellan 2:a och 3:e divisionen. Kvittera sedan ut lösningsmedel "Tipol", piassavakvaster, hinkar, trasor, stegar osv. för att frigöra flygplanet från all färg, men behåll nationsbeteckningarna. Arbetet skall utföras helst efter ordinarie arbetstid och under några veckohelger, då inte så mycket personal fanns på flottiljen, det hela var ju hemligt. Jag var då "singel" och bodde på flottiljen, så den obekväma arbetstiden bekom mig ingenting. Näväl, arbetet sattes igång, min andre mekaniker korpral Buskas, en mycket trevlig och duktig mekaniker och jag fick till förfogande utöver de ordinarie vpl-mekanikerna flottiljens beredskapsstyrka på omkring 8 vpl. Jag kommer dock inte ihåg om vi hade någon speciell personlig utrustning, men efter ungefär



B3 "Blondie", utan färg och försedd med plywoodburk under kroppen. Foto från F 17, Ronneby sommaren 1946.

en halv timmes tvättning och skrapning på undersidan var man kvalificerad för en timme på ovensidan, därefter en rast.

Flygplanet blev i stort sett helt plåtrönt på två veckoslut och mellanliggande arbetsvecka. Därefter döpte vi henne till "Blondie". Buskas textade med divisionens blåa färg, medan jag höll i stegen. Under tiden hade en besättning utsetts och enligt en depåorder bestod den av följande personal: Armélöjtnant Mide fs, sergeant Lindberg ff, furir S-U Palmqvist fsig, samt furir Hallquist fmek och korpral Buskas fmek. Under min tid med "Blondie" var denna besättning intakt med undantag av fsig, som ibland var

furir Nilson eller furir Hasselkvist, om jag minns rätt. Jag tror att vi någon gång i april 1946 gjorde den första flygningen till F8 Barkarby. På F8 tillkom vår personal från FQA, som installerade sin speciella utrustning inne i flygplanet. Jag kommer speciellt ihåg en FOA ingenjör, som hette Tisell, en välväxt man som fodrade en något modifierad fallskärmssele för att trivas under flygningarna. Efter flygningar från och till F8, gjordes tillsyn av flygplanet på en hangarplatta, därefter rangerades "Blondie" om, och parkerades öster om och nära flottiljvaktbyggnaden. Detta för att man skulle kunna upprätthålla en säkrare bevakning av flygplanet nattetid. Vaktlokalen finns kvar än idag, men gräsfaltet, sluttande ner mot västra banändan är idag bebyggt. En gång, när flygplanet var tomt på extra personal och vi skulle till F 11 för en periodisk tillsyn, startade Lindberg direkt från denna plats, ner mot västra banändan och tog upp i svag

vänstersväng öster om Järfälla kyrka! Undrar om TL var införstådd! Flygningarna under försommaren 1946 skedde till stor del inom Sverige för att testa utrustningen. Vi besökte bland annat F14, F16, F17 och Visby/Bunge. I stort sett delade



Vamkörning av motorerna på "Blondie"

jag och Buskas på flygningarna som färdmekaniker. På uppdragsfria veckoslut reste vi oftast hem till F 11 och Nyköping, fast då med tåg.

En enda gång såg jag den lugne och något reserverande Lindberg irriterad och det var på Stockholms central, då en äldre dam kom fram och frågade Lindberg när tåget till Ljusdal skulle gå. "Jag tillhör Flygvapnet, fråga SJ" svarade Lindberg något förnärmat. Troligen i juni gjordes första flygningen över Östersjön med full FOA besättning. Rutten gick från F8 till Finska viken i höjd med Hangö, sedan söderut i höjd med Ösel, där vi svängde nordväst och sedan åter till F8. (en gång landade vi på Bunge för oljepåfyllning). Alla dessa "Blondie"-flygningar under sommaren 1946. Cirka 2-3 gånger i veckan är förmodligen de första försöken till de mera sofistikerade signalspaningsuppdragen med de mer lämpliga flygplanen DC-3, Vickers Varsity, Canberra osv.

Om signalspaning med flygplan efter 1947 finns mycket att läsa om i ett antal böcker och flygtidsskrifter. Senast såg jag ett inlägg i Svenska Dagbladet den 17 december 2003 av 1:e intendenten Thomas Roth vid armémuseum, där även "Blondie" var nämd. Hösten 1946, efter cirka 7 månader med "Blondie" lämnade jag F 11 och Skavsta för att tjänstgöra på en annan flottilj.

Men som medlem i NFF och F 11 veteranerna är det alltid lika intressant att besöka sin gamla flottilj (min furirförläggning finns kvar än idag!). Enligt en tabelluppgift om våra B3:or godkändes "Blondie", som då var en vanlig B3:a den 29:e april 1938 och skrotades (nedskärning på militärt språk) den 3:e juli 1957 med 2220 loggade timmar i luften.

Med reservation för minnesluckor i angivna tider ovan,
Curt Hallquist. 20 januari, 2004.

Några ord från ordföranden



Under vintern har några i vår styrelse tagit initiativ till ökade och fördjupade kontakter med Flygvapenmuseet och Sörmlands museum. Anledningarna till detta är flera. Dels tycker vi att vårt lilla F11-museum och de flyghistoriska aktiviteter vi driver – och förhoppningsvis kommer att intensifiera – har

ett stort samhällsintresse och därför bör kunna nå ut till allmänhet och andra intressenter på ett bredare sätt än vad som hittills varit möjligt. Dels behöver vi mer hjälp och vägledning i musealt tekniska och praktiska frågor. Vi har fått mycket god respons av ledningarna för båda museerna.

Styrelsen har också tagit upp diskussionen med Flygvapenmuseet i några andra viktiga frågor som i hög grad kan påverka och utforma vår framtid. Vilka villkor kommer att gälla för de museiföremål vi disponerar men som formellt ägs av försvaret, kan de återtas och då riskera F 11-museets fortlevnad, kommer avgiftsfriheten att fortsätta, vad innebär planerad auktorisation som villkor för utlåning, vilka vårdnadskrav gäller för de utlånade föremålen? Detta är några viktiga frågor vi vill ha belysta och reglerade. Vår ambition att vara landets spaningsmuseum t o m flygplan-37 vill vi också på något sätt få officiellt sanktionerat och bekantgjort.

Jag hoppas att kunna redovisa åtminstone några resultat från samtalen och överläggningarna vid NFF årsmöte den 25 mars.

P O Pettersson
Ordförande

Samlingshörna i hangaren.

Några av våra flitiga medlemmar är just i färd med att med sponsrat material bygga en samlingshörna i museihangaren. Vi hoppas att - utöver den interna medlemsanvändningen – den kan bli attraktiv att nyttjas av våra besökare.

Hörnan behöver möbleras med enhetliga och enklare bord och stolar, trädgårdsmöbler till exempel. Har några medlemmar eller andra läsare av vårt föreningsblad någon idé hur vi på billigaste möjliga sätt kan få sådant möblemang för cirka 40 personer?

Hör av er till **Gunnar Vieweg** eller **PO Pettersson**.

Dagsaktuell flyghistoria efter årsmötet

När detta skrivs har nyhetsprogrammen just meddelat att bärgningen av den 1952 nedskjutna DC-3:an över Östersjön skall inleds i mars. Resultatet av detta synnerligen vanskliga företag vet vi kanske mer om på årsmötesdagen den 25 mars då Rolf Gustafsson, en av landets främsta kännare i ämnet, håller föredrag om "DC-3:an".

Rolf Gustafsson, f.d. överste i flygvapnet och chef för F16, har under 10 år arbetat med utredning av DC-3:an och bl.a. varit med och intervjuat den Mig 15-pilot som sköt ned flygplanet. Välkommen alltså att efter årsmötet ta del av initierad information om den kanske mest omskrivna händelsen i flygvapnets historia.

Numrets portosponsor

Portot för distribution av förra numret av Medlemsnytt sponsrades (som väl ingen kunde missa) av FOREX

Varmt tack till detta företag.



Gunnar Vieweg överlämnar en Spitfiretavla till FOREX platschef på Skavsta, Ann-Charlotte Bergström, som tack för värdefull sponsorinsats.

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

REDAKTIONSUTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97 Christer Wätz 0155-580 04 Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	Nyköpings Flyghistoriska Förening Skavsta Flygplats 611 92 Nyköping	nff@nykoping.nu REDAKTIONEN f11.museum@nykoping.nu