

DC-3:an färdigutredd

Den så kallade DC-3-affären är nu definitivt och officiellt avslutad. Det var slutorden i Christer Lokinds mycket intressanta genomgång av hela historien kring denna händelse. Den DC-3:a som den 13 juni 1952 blev nedskjuten av sovjetiskt jaktflyg över Östersjön ligger nu i bitar i luftkonditionerade tält på Musköbasen och väntar på sin slutliga förvaring). Den tekniska undersökningen är färdig och haverikommissionen är ganska klara över vad som hände denna ödesdigra junidag för 56 år sedan.*

– Den tekniska undersökning beträffande DC-3:n är nu helt klar, konstaterade Christer inledningsvis.

Den har kunnat fastställa att flygplanet blev nedskjutet. Det har konstaterats av haverikommissionen, som i sitt arbete samarbetat med FOA och även med polisen, som har stor erfarenhet av beräkning av kulbanor o.dyl. Flygplanet hade träffats av minst 4 granater.

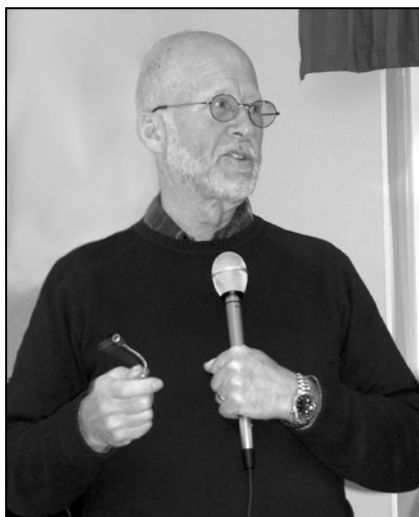
Vid tidpunkten för nedskjutningen hade ett enskilt flygplan, en Mig-15 med stora extratankar, fått order att starta och flyga 60 km ut till havs på 5000 meters höjd.

Det var det flygplan som skulle komma att skjuta ner DC-3:an. Om detta råder ingen tvekan och det berättade piloten själv för den utredningsgrupp som 1992 tillsatts för att utreda fallet. Denna intervju blev möjlig genom den öppenhet som rädde de första åren efter Sovjetunionens sönderfall.

– Idag när Ryssland åter är slutet skulle det var omöjligt att få ut denna typ av information, såvida man inte har råd att "betala" för informationen, enligt Christer.

Denna första utredningsgrupp, där Rolf Gustafsson tidigare föredragshållare vid NFF-möte deltog, gjorde ett enligt Christer Lokind mycket bra arbete. Genom att man fick möjlighet att träffa militär expertis och fick tillgång till kartor och radarobservationer m.m. hade man redan då en ganska bra bild av vad som hänt. Det var bara själva objektet som saknades.

Detta hittades dock 2003, 5 km rakt öster om Gotska Sandön på 125 m djup. Nästan omgående beslutades att vraket efter DC-3:an skulle bärgas och natten mellan 18-19 mars 2004 bröts vattenytan och resterna av flygplanet blev synligt i den tysta



Christer Lokinds fylliga föredrag lämnade knappast några frågor kring DC-3:an obesvarade.

stjärnklara natten. Med en specialbyggd korg lyftes det upp på ubåtbärgningsfartygets Belos akterdäck.

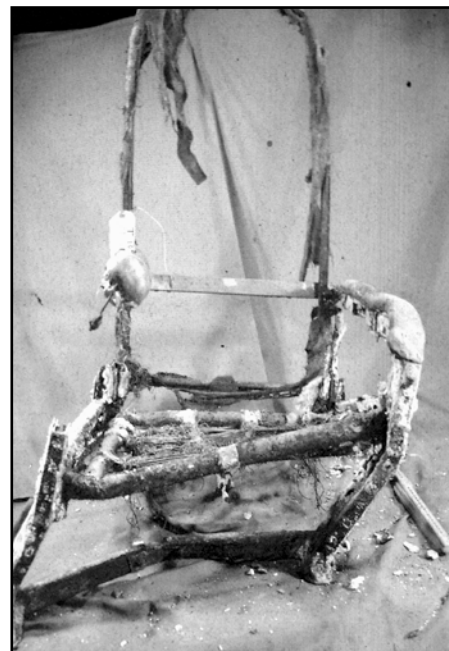
– Ett mycket stämmningsfullt och laddat ögonblick, enligt Christer, som var med ute på havet vid tillfället.

Christer kunde med faktauppgifter och bilder mycket grundligt förklara vad som hände denna ödesdigra dag 1952. Även om det inte går att exakt säga vad som hände i samband med själva nedskjutningen, fick föraren order att skjuta eller var det självsvåldigt? Det får vi troligen aldrig veta.

Men idag har man ändå en klar bild av hur det hela gått till och att man med stor säkerhet även kan konstatera att ingen ombord överlevde kraschen. Christer kunde även ge bakgrundsbilder, att Sovjet vid denna tidpunkt kände sig provocerade av andra länders spaningar och kränkningar av sovjetiskt territorium. Fakta om flygplanet och dess uppdrag var också intressant att ta del av liksom hur efterspaningarna i samband med nedskjutningen gick till och en rad andra intressanta fakta runt händelsen. Till mångas glädje lät Christer även en komplett besättningslista till de S 18 från F 11 som ingick i spaningsstyrkan, gå runt bland deltagarna. Där flera av de närvarande fanns med på listan.

En lång frågestund visade att det var ett intressant ämne och en uppskattande åhörarskara som fick avnjuta Christer Lokinds minnesvärda föredrag.

Bland Christers många illustrativa bilder fanns denna, som visar en kraftigt förvriden operatörsstol ur DC-3 vraket. En av de detaljer som hjälpte haverikommissionen att fastställa vad som hänt, hur flygplanet träffats av granater, hur det brunnit (att det t. ex. var olja som bränsle), hur det träffade vattenytan, hur besättningen drabbades m.m.



En intressant notering beträffande bilder är att den enda bild som finns på DC-3:an är en detalj ur ett fotografi taget på en Spitfire från F 11 på besök på F 8, med DC-3 i bakgrunden.

*) Vid tidpunkten för pressläggning av detta Medlemsnytt har vraket flyttats från Muskö till en tillfällig förvaringsplats på Malmen i väntan på att utbyggnaden av Flygvapenmuseum blir klar.

Årsmötet

NFF:s årsmöte 2008 den 13 mars var även detta år mycket välbesökt. Många säkert lockade av kvällens intressanta föredrag av Christer Lokind om DC-3-affären. Även detta år framför vi ett varmt tack till Flygteknikerskolan vid Skavsta flygplats, som ställer sina lokaler till förfogande för detta ändamål.

Den enda ändringen (men betydelsefull sådan) i styrelsens sammansättning och övriga valda var att Ingvar Claesson efter tretton år som kassör bytte plats med Lennart Zetterström. Kassörsjobbet är omfattande och Ingvar och Lennart kommer därför att arbeta parallellt under lång tid framöver tills överlämnandet är helt klart. Ingvar finns alltså kvar i styrelsen och får i framtiden mer tid över att lägga på modellavdelningen och övrig museiverksamhet. För Lennart, som under lång tid funnits med i styrelsen, innebär den tunga kassörsposten stort "närvarokrav" vid museet, till glädje för både Lennart och musikompisarna som får ta del av hans stora flygkunnande och spirituella inlägg.



Ingvar Claesson t.h. håller för närvarande på att överlämna nycklarna till förenings kassaskrin till Lennart Zetterström.

Så här ser den kompletta funktionärslistan ut:

ORDF. P.O. PETERSSON

V. ORDF. ROLF CARLSSON

SEKR. GUNNAR VIEWEG

KASSÖR: LENNART ZETTERSTRÖM

ÖVRIGA LEDAMÖTER:

FREDDIE ANDERSSON

STEN-INGE DRIE

THORE ERIKSSON

JAN GELIN

STEIN ULF

INGVAR CLAESSON

REVISORER:

SVEN OHLSSON

HANS HERNGREN

REVISORSSUPPLEANT:

ALF LÖVGREN

VALBEREDNING:

ÅKE RYBERG

CHRISTER WÄTZ

Modellsamlingen kompletterad

Redan vid öppningen av F11 Museum för snart sjuttionio år sedan fanns ambitionen att samtliga operativa spaningsflygplan som funnits på flottiljen skulle finnas i skala 1:25 i museet. Detta för att kunna visa en stor modell även av de flygplan som aldrig kommer att finnas i full storlek i museets samlingar.

I samband med årsmötet fick denna samling ett förnämligt tillskott då Stieg Ingvarsson skänkte en modell av S 35E, egenhändigt byggd och mycket detaljrik, och i alla avseenden överensstämmande med Spaningsdraken nr 34, som en gång i tiden var baserad vid F 11.



F11 museums modellansvarige, Ingvar Claesson tar här emot Stieg Ingvarssons vackra 35-modell, som nu finns på plats i museets 35-hörna.



Undplutonen taklagd

F11 Museum underrättelsepluton har försetts med ett skyddstak. Undplutonen, som är ett unikt föremål deponerat av Flygvapenmuseum har försetts med ett tak som skyddar mot sol, och nederbörd. Som deponitagare är vi skyldiga att se till att undplutonen bevaras i fullgott skydd, varför det varit nödvändigt att göra denna stora investering, trots föredömlig sponsring av Viktor Hansson Bygg AB, vilka stod för takbygget. Taket vilar på vagntaken, och har förankrats utan åverkan på vagnarna, vilket är ett villkor i depositionen.

Efter demokratisk omröstning inom styrelsen och museistyrkan har det bestämts att gavelspetsarnas glespanel skall målas i samma gula färg som övriga museibyggnader. Förutom de estetiska diskussionerna är ett argument för den gula färgen att taket inte skall uppfattas som en del av undplutonen.

Sören Wennerberg kunde inte skiljas...

...från sin gamla arbetsplats, så han fixade över den gamla snöslungan från F 11-tiden till museet när Skavsta flygplats tog den ur bruk 2006. Det är ett ganska imponerande föremål som därmed kommit in i museets samlingar, och kanske inte helt i nyskick precis. Sören räknar dock med att tillsammans med sonsonen Robin under sommaren putsa upp de värsta skavankerna. Glädjande var dock när Sören en tisdag i maj faktiskt åter kunde starta den stora maskinen och visa att slungan fortfarande är funktionsduglig. Sören körde slungan under många år vid sin tjänstgöring på fälttroppen på F 11, men på senare år även åt den civila flygplatsen.

Maskinen kallas Slunga 64, eller Volvo Viking. Den är byggd på en Volvoram och har en 150 hk rak 6-cylindrig Volvomotor som dragmotor. Slungmotorn är dock större, en Scania DS 11 på 265 hk. Slungaggregatet är av fabrikat Ralba, tillverkat i Schweiz. Slungan kom till F 11 1964 och har funnits kvar här hela tiden. Under perioden 1990 ända fram till 2006 användes den av Skavsta flygplats.



Sören Wennerberg demonstrerar snöslungan för fr.v. Stein Ulf, Hans Edelbrandt och Vladimir Hartjikov.



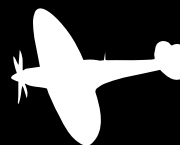
Fortfarande efter 45 år går det att få snurr på slunghjulen.

Vårstädning, kom och hjälp till!

Flygplan, övriga föremål, lokaler och område behöver putsning inför sommarsäsongen. Ta på arbetskläder, ta med matsäck, kom ut till museet **tisdag den 17 juni.**

Vi börjar som vanligt ca 08.30 och jobbar så länge var och en har lust och ork.

SKAVSTA FÖRR



B 5 som målbogserare

I Medlemsnytt 3/2007 redogjordes för målbogsering med S9L Hawker Osprey. När detta plan föll för åldersstreckets ersattes det av B 5:an (Northrop 8A-1).

Av det spända utrikesläget 1938/39 anskaffade flygvapnet det amerikanska störtbombflygplanet B 5, som var ett relativt modernt och robust plan, som skulle ersätta de äldre Hawker-planen B 4 och S 9. B 5:an licensbyggdes på ASJA/SAAB i totalt 102 exemplar och levererades till flygvapnet 1940-41. Planet visade sig vara en bra typ för svenska förhållanden. Den var kanske något tung i rodren, men ändå ganska lättmanövrerad och framför allt var den fältmässig, slitstark och tålig. På minussidan var att B 5:an var lite väl långsam. Men den kom ändå att fungera bra i sin roll i flygvapnet.

Då Saab började leverera B 17 till flygvapnet, ett plan som bättre kunde hävda sig i den snabba tekniska utvecklingen började man "pensionera" B 5 och avförde det 1944 som krigsflygplan. B 5:an fick då i stället börja tjänstgöra som målbogserare och planen delades ut till de olika flottiljerna. F 11 kom att operera med ett par B 5:or fram till 1948. För dess nya uppgift "strippades" planen på all onödig utrustning som beväpning, bombanordningar osv. För det nya ändamålet installerades



Målbogseringsanordning

B 5 med målbogseringsutrustning och bogserkrok.

målbogseringsanordning m/41, vilket utgjordes av ett målspele och en lintrumma med en kapacitet på 900 m bogservajer. Målmaterielen bestod dels av ett "flaggmål" och dels av ett "korvmål" (stympad kon), där "korvmålet" var vanligast förekommande med B 5:an. För att kunna växla eller byta mål under flygning lyckades tyghantverkare (sedermera 1, verkmästare på flottiljverkstaden) Georg Holmberg att efter mycken möda konstruera en anordning i stål för denna målväxling. På grund av dess karakteristiska profil kallades densamma för "fisk". B 5-beståndet decimerades emellertid successivt och 1949/50 var de flesta borta.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Vårens stora händelse på byggfronten är att vi äntligen fått ett skyddande tak över underrättelseplutonens vagnar. Nu klarar de bättre sol, väder och vind. Vi tackar byggfirman Viktor Hansson för jobbet och ett bra pris! Vi har också fått kommunens och flygplatsbolagets hjälp att bättra på vägarna och den allmänna utsiktsplatsen, vilket vi och alla besökare uppskattar.

Som vanligt har de aktiva medlemmarna lagt ner mycket jobb på förbättringar och utvecklingar inom verksamheten. Alla dessa insatser är ovärderliga, vårt fina F 11-museum blir bara bättre och bättre!

Men helt färdigt är naturligtvis inte museet med detta, och får heller aldrig bli. Närmast förestående större jobb på byggfronten är målningen av gavlarna till undpluttaket. Ytterligare ett stort målarjobb är den invändiga målningen av södra hangargaveln. På sikt måste dessutom troligen även serviceenheten till undplutonen förses med skyddstak. Ett önskemål är dessutom att omgärda hela undplutonen med ett staket för att minska risken för skadegörelse. Ytterligare byggjobb är att sammanfoga den separata toalettbyggnaden, tills vidare utnyttjad som förråd, med museibygnaden.

Men det är inte bara utvändigt som det händer saker. Den nya museidelen, som tidigare var varmförråd, är nu i stort sett klar och visar bl. a. sjukan och mekdelen. Där visas nu också flygfilmer för besökarna. Nu återstår att inreda en avdelning med 37-systemet i "spaningsrummet". En grupp arbetar flitigt med registreringen av museets alla föremål och har kommit en bra bit på väg med detta viktiga arbete. Dessutom pågår en rad andra projekt i det ständiga förbättringsarbetet.

En varm, solig och skön sommar tillönskar jag er alla.

P O Pettersson
Ordförande

Spionkamera till F11 Museum



Karl-Bertil Söderberg t.v. och museets kameraexpert Åke Jakobsson inspekterar den unika kameran.

Den 16 januari 1956 hittade skogsarbetaren Björklund ett kylskåpsliknande föremål på Yngarens is. Det skulle visa sig vara en ballongburen amerikansk kamera, avsedd att på 14-18 km höjd driva med vindarna från uppsändningsplatsen i Norge över Sovjetunionen, fotografera under färden och sedan med radiosignal bringas att landa med fallskärm, för att sedan tas om hand av USA för utvärdering av bilderna. Alltså en för sin tid ganska avancerad föregångare till dagens spionsatelliter. Kameradelen, den del som nu finns vid F11 Museum, innehåller 2 st kameror med 15 cm brännvidd, vinklade så att de från 15 km höjd avbildar en yta ca 90x57 km med 800 meters övertäckning. Hela enheten som kamerorna var monterade i vägde ca 600 kg och innehöll en mängd utrustning för elförsörjning, exponeringsstyrning, kommunikation m.m. När kameran upptäcktes 1956 togs den om hand via F 11, under ledning av major W. Lothigius, för vidare transport till FOA.

Kameran har nu efter mer än 50 års förvaring hos FOA avhemligats och skänkts till F11 Museum. Detta tack vare stor omtanke från Karl-Bertil Söderberg, som fram till 1976 tjänstgjorde vid undavdelningen vid F 11 innan han gick vidare till FOA.



En välbehövlig uppsnyggning av parkområdet intill F11 Museum har genomförts under våren. Gamla "Kanslihuskullen" har jämnats av och fått ny grusbeläggning samtidigt som den omgärdats av en stenmur som hindrar den tidigare biltrafiken ända fram till sittplatsen. Nya möbler och rejält med soptunnor har tillkommit genom Flygplatsens försorg. Det är också Flygplatsen som tillsammans med Nyköpings kommun svarat för markjobbet. Projektansvarig och "förhandlare" från NFF/F11 Museum har varit PO Pettersson, som nu tillsammans med den talrika skaran besökare till utsiktsplatsen kan glädja sig åt en trivsammare miljö vid flygplanspaningen.

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

REDAKTIONSruta

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