

F11 Museum har nu en av Sveriges största privata samlingar av flyghistoriska dokument

F11 Museum har, från tidigare flygvapenmajoren och F11 officeren Axel Carleson, fått ca 400 pärmar med flyghistorisk dokumentation. Han har på sin fritid fram till 2011 byggt upp denna fantastiska samling, och vill nu att den ska finnas på F11 Museum, för alla som är intresserade av svenskt militärflyg.

I samlingen som är katalogiserad av F11 Museum,

finns allt som behövs som underlag till t ex en avhandling om flyg, eller skrivandet av en bok om svenskt militärflyg. I dokumenten hittar man information som: Sveriges alla militära flygplan, flygflottiljer, Flygvapnets historia, kameror och övrig flygspaningsutrustning. Dokumenten innefattar även utländska militärflygplan.



Dokumentarkivet på F11 Museum sköts av Bert Israelsson (tv) och Ingvar Claesson (th). Det är dessa två tidigare F11-anställda som har katalogiserat "Carleson-samlingen", som här syns en liten del av.



Flygvapenmajoren Axel Carleson, adjutant hos F11:s fottillchef 1955-1961. Sedemera en av grundarna och tillika chef för Flygvapenmuseum i Linköping under dess första 10 år.

Axel Carlesons flyghistoriska dokumentsamling finns tillgänglig för botanisering på F11 Museum. Boka tid med någon av våra arkivarier: Ingvar Claesson, tel 070 287 01 91, 0155 21 85 95, eller Bert Israelsson, tel 070 717 33 81, för att få tillgång till vårt arkiv.

F11 MUSEUM MARKNADSFÖRS I NYKÖPINGS HAMN 6 JUNI

Ta med familjen och vännerna till Nyköpings Hamn 6 juni mellan kl 17-21. Vi finns med på Motorhistoriska Dagen med en monter. Hos oss kan du t ex se motorerna till SK60 och Bulldog, köpa våra t-shirt, kepsar samt prata F11 och flyg. Passa också på att se alla fina veteranbilar och MC.

Läget för luftfartsmuseet

Statens utredare förordar Skavsta som den ultimata placeringen av ett civilt flygmuseum. Men än är inte finansieringen klar. Förhoppningen är att Kulturdepartementet lägger in kostnaderna för ombyggnad av hangar 81, transporter, utställningsbyggen och driftsbidrag i höstbudgeten. Om/när klartecken ges kommer en projektgrupp att snabbt dra igång planeringen.

"Utan spaning ingen aning"

Ovanstående devis, som var rubrik för kvällens föredrag, är välkänd för de flesta av kvällens åhörare. Den fick vi oss till livs efter årsmötet och smörgåsen.

Lars-Olov Johansson "Ludde" känd för många av åhörarna, och Tommy Pettersson berättade om flygspaningen både historiskt och i dagens verklighet.

Lars-Olov visade bilder och talade om hur utvecklingen av flygspaning gått framåt ända från begynnelsen med ballonger som kameraplattformar fram till Viggensystemet och sedan dagens digitala teknik.

I mitten av 1800-talet togs den första flygfotobilden. När Zeppelinarna senare kom hade man labb ombord för framkallning, då man inte kunde skicka ner filmen. Från att ha använt handkamera började flygplanen så småningom förses med fasta kameror. Lars-Olov berättade om problemen man hade när film i bana började användas. Det löstes med sugrör för att skapa vakuum. Ridåslutare som gav bättre bilder kom till.

S 31 Spitfire beskrevs som det första bra fotospaningsplanet i Sverige, ett snabbt flygplan med bra kameror. Sedan räknade Lars-Olov upp S 29, S 32, S 35 och de två varianterna SH 37 och FS 37, att S 29 var det första svenska planet som gjort en krigsinsats, Kongokrisen, fram tills i somras då Gripen deltog i Libyen. I och med S 35 blev kameratekniken betydligt bättre, men Lars-Olov rankade ändå S 32 som ett av världens bästa spaningsflygplan, dock med en för svag motor. Ska 24, som fortfarande lever, anses vara den bästa kameran.

Multirolltänket kom med AJS 37 innan JAS-epoken inleddes. Med de två typerna SH och FS blev flygplanparken stor. Den digitala tekniken infördes med JAS 39 Gripen. Utvecklingen går mot bättre och bättre kameror med högre upplösning.

Lars-Olov berättade också att spaning inte bara handlar om kameror, utan utrustning för utvärdering måste också finnas. Det kräver modern utrustning, bra ljusbord, bra tolkningsutrustning och skickliga tolkar. Idag används datorskärm vid tolkning. Hårddisken tas ur flygplanet efter landning till fototolkar som jobbar i containers. Bilderna kan fås i stereo på skärmen och tolkningarna är snabba.

Lars-Olof avslutade med en frågestund, där bl a frågan om färgfilm ställdes. Inte aktuellt, blev svaret - den ger inte mer för tolkarna.

UPPDRAGET I LIBYEN

Efter en presentation av sig själv berättar Tommy Pettersson, i sin egenskap som chef för insatsstyrkan och Gripenpilot, om den svenska insatsen i Libyenkrisen.



Tommy och "Ludde" fick tavlor som tack för sina presentationer av Gripens insatser i Libyen och flygspaningshistoriken.

Uppgiften var att skydda civilbefolkningen mot sin egen regering och säkra vapenembargot och flygförbudet.

De svenska Gripenplanen var beväpnade för självförsvar, men hade endast som uppgift att delta i spaningsuppdrag även om man till en början hade ett fåtal rena jaktuppdrag. De svenska planerna lämnade Ronneby den 2 april och var redan den 8 april operativa från sin bas på Sicilien. Tommy berättade att plattan i Sigonella mer liknade Arlanda flygplats med 260 militärflygplan från 18 deltagande länder.

Man hade upprättat ett komfortabelt tältläger, bortsett från bullret, för personalen. Den svenska personalen uppgick till 130 personer. Piloterna var inkvarterade i elevbostäder.

Miljön ställde stora krav på utrustningen, det kunde bli 60 grader varmt på plattan och hotet från Etna var överhängande med ett utbrott i veckan sa Tommy. Några incidenter med vulkanaska uppstod inte.

Den 21 april var man fullständigt operativ i NATO-samarbetet och drygt en månad senare kom NATO med en begäran om förlängning.

All slags spaning förekom och den första styrkan med 8 flygplan blev senare reducerad till 5 efter riksdagsbeslut.

Personalen byttes ut i juli och flygplanen byttes ut fortlöpande för att få en jämn slitkurva på materielen.

Vi fick veta att de längsta flygpassen kunde vara 4,5 timmar. Lufttankning förekom och inleddes som regel en halv timme efter start. Lufttankning går snabbt, på några få minuter. Gripen kan flyga 3 timmar utan tankning. För piloten kan det bli upp till 6 timmar i cockpit. Svaret åhörarna fick på frågan kissnödig – jo, man använder blöja.

Hotbilden var redan utraderad när svenskarna kom ner. Det förekom spärreld med ksp från marken men ingen kvalificerad beskjutning.

Förutom flygplanets avancerade beväpning – man var alltid beväpnad och kan till och med skjuta på bakomvarande – har piloten en skarpladdad pistol.

Tommy beskrev en dag på jobbet. En order OTA kommer sent på kvällen innan. Den bearbetas under natten på skyddat nätverk. 4 timmar innan passet börjar gör piloterna sin del och lägger upp taktik för fotouppdraget som kan ha 10 mål. Man tittar på hotbilden, var ska jag hoppa, hur flyr jag och vad är kodordet.

Påklädning görs 2 timmar innan, 1 timma före görs en sista briefing med väder och dylikt och en halv timma innan uppstart får man slottid för lufttankning.

Efter hemkomst plundras planet snabbt och rapport skickas för analys och tolkning, som kan ta allt från 2 till 10 timmar beroende av komplexitet.

Den svenska insatsen, som pågick till 24 oktober, fick mycket beröm och bestod av 500 spaningspass, 6 jaktpass samt 66 kombinerade jakt/spaningspass.

Den 25 oktober landade flygplanen i Ronneby och 5 dagar senare var all svensk personal hemma.

Det kommer att ta flera år att gå igenom alla erfarenheter. Det sägs att man tjänade 5-6 år i utveckling av spaningskapseln tack vare insatsen i Libyen.

Avslutningsvis sa Tommy att vi aldrig avfyra något vapen, men var rätt utrustade, utbildade och motiverade. Det var därför vi var där.

Under frågestunden fick vi bland annat veta att underhållet fungerade bra med mycket jobb men inga stora underhållsinsatser. Haveri? En amerikansk F15 i tidigt skede, dock inte nedskjuten.

Trygghetssatsning på F11 Museum

En viktig del i museiarbetet är att skapa en trygg miljö för såväl besökare som personalen. Nyligen gjordes en stor investering i utbyte av samliga lås och nycklar, nu till ej kopierbart utförande.

Nyligen genomfördes dessutom en utbildning i Hjärt- lungräddning av så gott som samtliga guider. Vid två tillfällen, med 15 deltagare åt gången, fick deltagarna en omfattande genomgång i ämnet, såväl teoretiskt som praktiskt, med hjälp av övningsdockor. För utbildningen svarade Civilförsvarsföreningen i Nyköping och kursledare var Martin Karlstein.

Martin gnuggade sina elever ordentligt i ämnena:

- Akut hjälp vid ett olyckstillfälle
- Kroppens cirkulationssystem
- HLR- Hjärt- lungräddning
- HLR-Hjärt- lungräddning med hjärtstartare

Hjärtstartare finns idag på allt fler platser i samhället och det är värdefullt att inte stå handfallen om man är i närheten av en sådan om någon drabbas av hjärtstillestånd. Vi skulle gärna se att det finns hjärtstartare även på F11 Museum, men kostnaden, ca 12 000 kr, fordrar en speciell sponsorinsats!?

Välbesökt årsmöte

Årsmötet 29 mars samlade ett 80-tal deltagare. Antalet säkert beroende av de intressanta föredrag som väntade efteråt, en rutin som alltid fungerat väl.

Freddie Andersson fick förtroendet att hålla klubban under kvällen. De första punkterna i dagordningen klarade han snabbt av i vanlig ordning.

Gunnar Vieweg och Lennart Zetterström kommenterade verksamhetsberättelsen samt resultat- och balansräkningen. Dessutom orienterade herrarna om verksamheten och budgeten för 2012.

Lennart Hjelte omvaldes till ordförande 1 år och Gunnar Vieweg till sekreterare för 1 år, Kenneth Åbrink har ett år kvar som vice ordförande och Lennart Zetterström 1 år kvar som kassör.

Thore Eriksson och Stein Ulf avsade sig omval till ledamöter och ersattes av Lasse Thomsen och Randolph Lång. De avgående avtackades i sin frånvaro och de nyvalda gav en kort presentation av sig själva.

I övrigt så anmodades medlemmarna att delta i årets vårstädning av museet. Freddie informerade om årets Englandsresa som går till Bournemouth och Air Fleet Museum i Yeovilton på sydkusten.



Göte Pudas och Sten-Inge Drie verkar nöjda med årsredovisningen.

Museets butik flyttar

Under sommaren kommer butiken att flytta ned till flygplanhallen. Butiken kommer att ligga i anslutning till Pelles Hörna. Detta för att vi ska kunna exponera vårt sortiment till fler besökare, då simulatorm är igång alla tisdagsförmiddagar, torsdagskvällar och söndagar. Sortimentet kommer att utökas med mer flygkuriosa, flygplansmodeller och böcker. Butiksansvarig är nu Fred Brihagen, med Rolf Nyberg som medhjälpare.

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Jag är stolt över det förtroendet att få vara ordförande i ytterligare 1 år, som jag fick på Årsmötet. Tack.

Det är både spännande och givande att få vara med när det pratas flyg och gärna också gamla minnen. Men vi håller inte bara på med det utan jobbar också för framtiden. Nu närmast ska vi vara med på Motorhistoriska dagen den 6 juni i Hamnen. Se till och kom dit.

Vi planerar också för någon form av museidag den 26 augusti. Ambitionerna för ett bra program är höga.

Diskussionerna om, och ansträngningarna för, det civila Luftfartsmuseet går vidare. Jag tror fortfarande på framgång för Skavsta även om det ibland känns lite motigt.

Höstmötet är bokat till den 24 oktober. Vi har lyckats få författaren Jan-Olof Nilsson att hålla sitt föredrag "Anrop Red Dog", som handlar om de många nödlandningar i Sverige som hände under Andra Världskriget. Boka denna kväll redan nu.

Ha nu en bra sommar och ta gärna en tur till museet, det finns alltid något nytt att titta på. Och ta ett "flygpass" i simulatort.



F11 DAGEN - en årlig museidag

När vi nu summerat vår jubileumsdag, som visade sig bli den succé vi hoppades på - med ca 5 000 besökare - har styrelsen beslutat om en årlig museidag. Vi ska försöka få ihop ett spännande program för alla flygintresserade, till söndagen den 26 augusti. Kontakter



tas nu för att få hit några intressanta flygplan. Vi får ytterligare draghjälp av Nyköpings Automobilsällskap som kommer till oss med ett 20-tal veteranbilar.

I nästa nummer av Medlemsnytt kommer vi att presentera ett program. Så boka in 26 augusti redan nu.

Många gruppbesök på F11 Museum

Senaste tiden har vi haft många besökare: Nyköpings Motorbåtsklubb, Automobilsällskapet Nyköping, Scania, Trafikverket, BMW-klubben, med flera. Och fler kommer. Museet med caféhörnan och simulatort är perfekt för t ex årsmöten, födelsedagar och kick-off.

VIGGEN-SIMULATORTN EN SUCCÉ

Sedan invigningen har drygt 400 "pilotaspiranter" suttit och spakat i simulatort. Alla har varit entusiastiska och många har återkommit för ett nytt "flygpass". Hittills har vi sålt 161 presentkort. Från 27/6 till 15/8 är simulatort igång även onsdagar kl 13-17 och då med "drop-in". Tisdagar, kl 9-12 torsdagar kl 18-22 och söndagar kl 11-15 bokar du tid på vår hemsida.



REDAKTIONSGRUPP

Kenneth Åbrink tel 0734 16 33 41
Fred Brihagen tel 0155 21 92 54
Gunnar Vieweg tel 0155 21 88 34

LAYOUT/PRODUKTION TRYCK

Kenneth Åbrink
Österbergs, Nyköping

PORTOSPONSOR

Plåt & Ventilation AB
Tel 0155 20 56 50



ADRESS

Nyköpings Flyghistoriska Förening
Skavsta Flygplats, 611 92 Nyköping

E-POST:
HEMSIDA
FACEBOOK
POSTGIRO

f11museum_marknad@live.se
www.f11museum.se
F11 Museum
82 46 05-0

Var vänlig meddela eventuella felaktigheter i dina adressuppgifter till NFF