

Som en oljad blix

Siluetten presenterar denna gång Alf "Affe" Ericsson, ett svärfångat intervjuobjekt. Under intervjun kommer Åke Jakobsson in i rummet för att trycka Affes hand, och passa på som han säger eftersom;

– Han är ju så svår att få tag på, han far som en oljad blix.

Så sant, Affe, snart 91 år är utan överord en av arbetsstyrkans flinkaste vid museet. Han spikar, sågar, klättrar och visar hur det skall vara. Under det svettiga jobbet med att bygga igen de gamla fönstren på museets södervägg i 30 graders värme i somras var det Affe som höll högsta tempot. På Börjes fråga hur han orkar blir svaret.

– Havregröt med lingon, mycket lingon, varje morgon.

Lingon som han naturligtvis plockar själv, friluftsmänniska som han alltid varit.

Affe är svärfångad även när det gäller att få honom att berätta om sin tid i flygvapnet, som sträcker sig från 1940, då som värnpliktig fram till F 11:s nedläggning 1980. Det beror på att han vet så mycket, minns så mycket och vill berätta så mycket.

Till F 11 kom han 10 mars 1942 och började på avd VI som elmontör. Något arbete blev det dock inte.

Trots att det egentligen fanns massor med jobb i samband med förstärkning av vingarna på flottiljens samtliga Caproniflygplan. All personal skulle dock vara på plats från klockan 6 på morgonen till 11 på kvällen, men inga uppgifter delades ut. Alla gick och väntade på vad de skulle göra. En dag begärde Affe att få åka in till staden för att köpa ett par nya



Affe med en av sina uppfinningar, en fordonradio för kommunikation mellan TL och fordon på fältet.

strumpor. Det fick han inte, i stället kom det ut en taxi med strumpor som han kunde köpa. Trots att inget fanns att göra.

De hade fått order att riva ur allt elektriskt ur flygplanen; kablar, instrument, pejlar mm, så att det var trårent, sedan gick de bara och väntade.

– Så kunde det vara i det militära på den tiden, säger Affe. Det var så idiotiskt tokigt att ingen vanlig människa kan hitta på något så tokigt. Efter en tid satte dock Affe på eget

initiativ igång med att installera det elektriska i ett av de snickarfärdiga flygplanen. Det tog 1,5 månad. Jobbet synades och blev klart godkänt av behöriga kontrollanter, som även gav Affe nya uppgifter.

– Den mannen ska inte jobba, han ska var instruktör blev deras besked.



Alf Ericsson under en paus i fönsterbytet.

Och som många gånger senare fick han okunniga och ointresserade till sin hjälp. Att lära sig själv och att ta ansvar, se till att komma med lösningar och att saker och ting blir utförda har alltid varit en ledstjärna för Affe. Sitt kunnande har han fått genom kurser på tele och radar och studier på NKI (korrespondenskurser). Men den mesta kunskapen har dock troligen kommit genom stor nyfikenhet och intresse för det tekniska, främst el-tekniskt.

Efter en tid kom Affe ut på division som eltekniker därefter åter på avd VI som radar och teletekniker. Han hade en tid även verkmästartjänst på Kjulabasen. Under senare delen av sin flygvapentid tjänstgjorde han även som lärare inom radar och teleområdet på flygvapnets skolor i Halmstad.

Sina fiffiga lösningar på olika problem har hjälpt många, såväl i tjänsten som utanför, vilket även lett till belöningar från bland annat förslagsverksamheten. Affes förmåga som problemlösare uppmärksammades också av Philips, efter att Affe hjälpt dem att få sin materiel att fungera. Av Philips blev han därefter erbjuden mycket välbetalt jobb med resor till olika delar av världen. Men Affe valde i stället att bli kvar hemma för att hjälpa sin sjuka hustru. Ett beslut som är typiskt för Affe, som har stor känsla för omtanke om andra människor och har rättvisa, ordning och reda, liksom kunskap som ledord. Titlar och gradbeteckningar har aldrig imponerat på Affe, det är kunskap som räknas. Fler än en gång hände det att han fick erbjudanden som;

– Du får en ingenjör till hjälp.

– Det betyder inget, svarade Affe, jag vill ha en som kan det.

Men det har inte hindrat honom från att vara en flur och skämtare, som den gången han var med och fick de impopulära Italienska teknikerna under Capronitiden att hoppa upp ur stolarna med el-stötår från trådar han kopplat in i stolen.

Ett tecken på Affes storsinnet är att han nyligen skänkt hela 100 000 kronor till F11 Museum. Något som vi gärna får nämna eftersom han hoppas att det kan mana till efterföljd av andra i samma situation som han. Pengarna skall i någon form bindas för att trygga museets framtid och kommer inte att ingå i den löpande driften.

Tack Affe för fina insatser för F11 Museum.

Årets NFF-resa.

*Vi gör ett nytt försök med resmålet Skottland och flyg-
uppvisningen vid Leuchars. Förra gången 2008 blev en
besvikelse till följd av det regniga vädret. Denna gång
har vi inte bara tur med vädret, fru Fortuna är också
på sitt allra bästa humör.*

Vi landar på Edinburgh air port sent på onsdag kväll och bussas till förnämliga The King James Hotel. Torsdagen ägnas åt sight seeing och vi roar oss med passande aktiviteter i det fria programmet.

På fredagen samlas alla 23 resenärer för en bussresa till den omsjungna Loch Lomond, där vi gör en båttur på den stilla sjön. Det går inga böljor här inte, möjligen i kabyssen och på övre däck på grund av den goda stämningen.

Efter en utmärkt god lunch på det närbelägna Oak Tree Inn, får vi vidare till Glengoyne destilleri. Man välkomnas med provsmak och får sig även lite historik till livs. I två grupper guidas vi sedan genom hela processen från malt, vatten och jäst till den färdiga råprodukten.

Det vi hittills har gjort är dock bara en bonus till vad vi egentligen kommit till Skottland för. Tidig lördags morgon får vi i buss till Leuchars i ett stilla regn. Prognosen har lovat bra väder, så vi är inte oroliga för den saken.

Det vi oroar oss för är i stället den täta trafiken och de långsamma köerna fram till evenemanget. Klockan går och vi bara står i en evig väntan på att få komma fram. Känslan av att vi kommer att missa den viktigaste punkten i programmet börjar så smått påverka humöret. Kvart i tolv ska Avro Vulcan göra sin entré och då är vi småspringande på väg mot plattan. Vi står och väntar på den stora fågeln, men ingen Vulcan så långt ögat når. Man ställer sig frågan om den redan varit här, men då borde vi ha sett den från bussen.

Det hörs besvikna kommentarer och efter en hungerstillande burgare går vi vidare till öltältet för en gravöl att dränka sorgen i. F86 Sabre och De Havilland Vampire underhåller publiken



The Blades med "pensionerade" Red Arrowspiloter vid sparkarna bjöd på en mycket spektakulär uppvisning, på bilden en förbiflygning i fint samlad grupp med 90 ° bankning i förhållande till varandra.

med lite försiktig avancerad flygning, vi har sett dem förut, innan en Tornado kommer farande likt en dylik och brakar på med dubbla ebk.

Plötsligt säger P-O att han hör ljudet av en 29:a. Nää, det kan det väl inte vara, svaras det. Jo, det låter som en 29:a, replikerar P-O. Och faktiskt, gul Rudolf kommer i rote med en SAAB 105. Det blir ett litet plåster på såren och Tunnan gör en riktigt fin soloflygning enligt kunnig bedömning.

Vid halv tvåtiden hörs röster om Vulcans ankomst. Den kommer trots allt. Problemet med väderlek eller annat hinder blev tydligen löst och vi står i andäktigt väntan på bjässen.

Efter en förbiflygning i låg fart gör den några svep runt fältet och visar upp sig i närbild. Det är en värdig fågel som passerar några gånger framför oss både utan och med utfällda landställ och bomblucka. Efter en fingerad landning kommer den tillbaka och landar på riktigt.



Att få se den imponerande forne atombombaren Vulcan åter i luften var utan tvekan dagens höjdpunkt.

Som av en helt osannolik händelse har vi placerat oss på absolut rätt ställe. Vulcan taxar in och parkerar mitt framför ögonen på oss bara några tiotal meter bort. Man kan lugnt säga att vi definitivt hade mer tur än bara med vädret. Så småningom kliver de tre besättningsmännen nerför stegen och lämnar över till markpersonalen.

Nu har vi fått vad vi vill ha och är helt nöjda med dagen. Vem behöver mer när vi har fått se både Tunnan och Vulcan?

Halvtimmen senare lättar Red Arrows och samlar upp sig till inledningsformationen. Pilarna imponerar förstas med sin exakta positionering i manövrerna. Om man har sett dem tre eller flera gånger förut, så blir man inte överraskad men ändå fylld av beundran.

Överraskad blir man däremot av den uppvisning fyra före detta Red Arrowspiloter bjuder på i sina blå Extra 300. De uppträder definitivt inte som några föredettingar, tvärtom. Här upphävs tyngdlagen i de mest spektakulära manövrer i dans med rök.

Många i vårt sällskap sätter de fyra exen i topp. De står för det bästa av de visuella upplevelsorna även om Vulcans framträdande var hett efterlängtat. Det akustiska står Typhoon, Gripen och Falcon för. Det modernaste bjuder mest på ljud och kraft och inte så mycket på tjugig flygning.

Det var inte bara Tunnan och 105an som var svenska utan även en JAS Gripen. 39an var dock en tjeckisk version som också förekom tvåsitsig i statisk display.

The Battle of Britain memorial flight är naturligtvis med som så många gånger förut med Lancastern flankerad av Hurricane och Spitfire. Så många fler warbirds får vi dock inte se idag, men vi är ju inte på Duxford.

Halv sex är vi nöjda med dagens evenemang och bussas tillbaka till hotellet i Edinburgh. Skottlandsvädret var sig inte riktigt likt idag tack och lov. Solen sken vackert emellanåt och regnet kom bara i en lite futtig duggning som snart gick över. Reseprogrammet är avslutat och resan hem går tidigt på söndagen och lämnar ingen tid för annat än frukost och packning. Halv fyra är vi tillbaka på Skavsta, där vi startade 22.05 onsdag kväll. Inga förväntningar kom på skam och mycket trevligt och roligt har vi haft. Det blev många glada skratt.

Text och foto: Fred Brihagen

Guider till F11 Museum. Behovet av fler guider vid museet har varit mycket påtagligt under den gångna sommaren. Du som är intresserad av att hjälpa till och visa museet för besökare och umgås med andra likasinnade personer under trivsamma former; **kontakta G. Vieweg 070 530 20 74 eller Ingvar Claesson 0155 21 85 95.**

EFTERLYSNING!

Museet har en manöverenhet till Fr-12, den flygradio som bl.a. fanns i S32C. Dock saknas förväljarinsatsen, den sk. "Spaden" med 24 förvalda kanaler.

Har du en spade liggande som du kan tänka dig att avvara till F11 Museum så är vi tacksamma om du hör av dig.

Tfn: 0155-21 18 98 (tisdag förmiddagar)

Alt: 070-530 20 74

e-post: nff@allt2.se



F11 Museums Fr-12, utan "spade".

Fönsterreovering

Alla museets byggnader och materiel kräver ständigt underhåll. Nu är det dags för de gamla fönstren på museibyggnaden som samtliga börjar falla för åldersstrecket. Speciellt de på sydsidan som fått känna av mest sol, vind och vatten var nu i så dåligt skick att de blev tvungna att bytas. Men eftersom de var igensatta på insidan och därmed endast "blindfönster" togs de helt enkelt bort och har under sommaren ersatts med träpanel. Affe Ericsson har haft befälet över "fönsterbytarna" som fått kämpa i allt från tropisk hetta, omsvärmade av getingar, till regn och blöta. Som vanligt dock med ett bra slutresultat.



Foto: Fred Brithagen

I aktion med fönsterborttagning vid just denna varma dag var fr.v. Vladimir Hartjikov, Börje Järvling, Sune Karlsson och Affe Ericsson

SKAVSTA FÖRR



"Uti verkstan slamrades med verktyg brättom hade alla kameramän "

Med denna travesti av Anna-Maria Lenngrens dikt skulle man kunna beskriva den brådska som rådde på F 11 inför FVÖ (Flygvapenövningen) 1956. Ett nytt kamerasystem hade tagits fram och nu gällde det att hinna montera in det och pröva det så det kunde få sitt elddop under FVÖ. Kameran benämndes Ska 16 och var en låghöjdskamera med liten brännvidd och extremt hög bildhastighet (4 eller 8 bilder/sek). Det blev 1. divisionen, som fick sina S 29:or utrustade med denna nymodighet.

Eftersom kamerasystemet blivit klart alldeles innan FVÖ, var det inte många utom flygdirektör Arman och hans medhjälpare som kände till nyheten. Och så 1. divisionens förare och tekniker förstås. Divisionen blev under FVÖ förlagd till F 12, Kalmar och tillhörde en B-styrka med huvudsaklig inriktning att spana mot mål i Mellansverige. Redan första övningsdagen fick 1. div order från högkvarteret att bl.a. utspana flygbaserna Tullinge, Nyköping och Bråvalla med avseende på beläggning. Väderutsikterna var inte de allra bästa: låga moln och nedsatt sikt. Divch bedömde emellertid sikt och molnhöjd tillräckliga för att med det nya kamerasystemet kunna lösa uppdraget. Han beordrade tre förare att i tre-grupp flyga på lägsta höjd till Bråvikens mynning. Därefter skulle fältflygare Jönsson utspana Tullinge, fanjunkare Molander Nyköping



Ska 16-kameran med exponeringstider 1/1000 alt 1/2000 (4 resp 8 bilder/sek) gav förnämliga bilder vid fotografering på låg höjd.

och fältflygare Claesen Bråvalla. Alla tre återvände lyckligt och väl till Kalmar. Vädret vid Tullinge var tyvärr så dåligt att det ej gick att komma fram dit. Men de två övriga uppgifterna hade lösts och flygbaserna var fotograferade - med enastående bra resultat dessutom: jakt i högsta beredskap, flygplan i klargöringsområden och vid hangarer. Förarna hade emellertid knappt hunnit landa förrän divch fick ett ilsamtal från spaningschefen (Abo) i högkvarteret. Det blev ord och inga visor: "Hur i helsike kunde divch beordra flygning i ett så dåligt väder? Visste inte divch att det var utfärdat QGO (d v s start- och landningsförbud) för de här flygbaserna? "

Trots att divch försökte förklara att spaningsplanen varken skulle landa eller starta, upphörde inte spaningschefen med sina bannor. Ordflödet snarare till- än avtog. Divch sköt med jämna mellanrum in att spaningsplanen löst sina uppgifter. Och att de till och med fotograferat flygbaserna och att flygfotona snart var klara. Först då märktes en förändring hos spaningschefen. "Fotograferat?" "Hur har det gått till?" "Resultat klart?" Nu var alla förmaningar som bortblåsta och divch kom till nåder igen. Ja, han var näst intill toppen. Kunde bara sedan bilderna levereras till högkvarteret före stabsgenomgången för Flygvapenchefen, skulle succén var klar. Och även detta klarade div av.

De tolkade bilderna väckte stor förundran och beundran. Ingen i högkvarteret hade ens hört talas om det nya kamerasystemet. Avslutningsvis kan väl tilläggas att detta system väckte berättigad uppmärksamhet även då våra spaningsplan deltog i den s.k. Kongo-krisen.

Källa okänd

Några ord från ordföranden



Tack alla guider och funktionärer för era beundransvärda insatser under sommaren. Ni har sett till att vi har kunnat ha museet och verksamheten i gång på planerat sätt. Jag vet att några av er har varit extra mycket och ofta "i elden" på grund av att andra inte har haft möjlighet att ställa upp. Vi är ju över fyrahundra medlemmar i föreningen

varför jag hoppas att flera kan komma ut till Skavsta och delta i jobbet, så att de mest engagerade kan bli lite avlastade.

I förra numret av Medlemsnytt beskrev jag behovet av att åtgärder vidtas för att säkra framtiden för Arlanda-samlingarna och att arbetet med att skapa ett civilt svenskt luftfartsmuseum bör ta ny fart. Vi har nu information om att starka krafter är i gång för att försöka lösa problemet. En handfull lokaliseringsalternativ har listats, varav Skavsta är ett. Därför har NFF:s styrelse tillsatt en liten arbetsgrupp som med sin lokala kunskap ska ta fram och tillhandahålla material över hur en lokalisering till Skavsta skulle kunna se ut och vilka argument som talar till Skavstas fördel. Har du synpunkter och förslag så ta kontakt med mig eller någon annan i styrelsen.

Jag hoppas att många deltar i höstens kvällsmöte den 14 oktober. Med stor säkerhet kommer kvällens föredragshållare Stig Holmström, f d chefsprovflygare på SAAB, ge oss en intressant inblick i sitt flygarliv och om utvecklingen av JAS 39 Gripen.

P O Pettersson
Ordförande

Höststädning, kom och hjälp till!

Återigen är det dags för lite mera städning och röjning än de vanliga tisdagsjobben. Det gäller såväl materiellvård som "vanligt" städjobb och markjobb utomhus.

Ta på arbetskläder, ta med matsäck, kom ut till museet och gör en insats i trevlig samvaro. **tisdag den 5 oktober!**

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

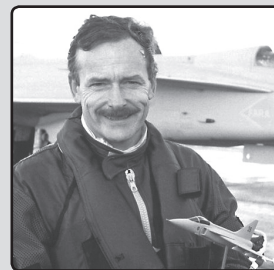
REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Fred Brihagen 0155/21 92 54 Thore Eriksson 0155-28 82 97 Christer Wätz 0498-26 20 46 Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	Nyköpings Flyghistoriska Förening Skavsta Flygplats 611 92 Nyköping	nff@allt2.se PLUSGIRO 82 46 05-0

Hemsida: www.f11museum.se

Höstmöte med JAS-tema

Stig Holmström, före detta chefsprovflygare på Saab var den som flög jungfruflygningen med JAS 39-1. Vid NFF:s höstmöte kommer Stig bl.a. att berätta om förberedelserna inför och genomförandet av första flygningen som skedde i december 1988.



Stig Holmström

Stig inledde sin utbildning till fältflygare i Flygvapnet 1959, och har gått den så kallade långa vägen via Försvarets Läroverk och Kadettskolan i Uppsala till officer och så småningom provflygare. Stig har totalt ca 4400 flygtimmar, de flesta på militära flygplan från J 29 Flygande Tunnan till JAS 39 Gripen.

Ett föredrag du inte bör missa.

- Datum:** Torsd. 14 oktober
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
Kl 1700: Museet öppnar
Kl 1800: Samling med öl och macka (50,-)
Kl 1845: Information och lottdragning
Kl 1900: Föredrag av Stig Holmström
Anmälan: Snarast, dock senast månd. 11 oktober
Till: T. Eriksson 0155 28 82 97
G. Vieweg 070 530 20 74
Museet 0155 21 18 98 (telesvar)
e-post: nff@allt2.se

Välkommen

Den 14 oktober till trivsamt samvaro och ett intressant föredrag.

Portosponsor 3/2010

Utskicket av detta meddelande sponsras av ELAJO elteknik AB i Nyköping.



Behöver du hjälp med arbeten inom detta område så räknar vi med att du i första hand vänder dig till vår portosponsor.



Red Arrows över Leuchars i Skottland, alltid fina att se.