

## Hört om Stril 50, ett axplock.

På höstmötet berättade John Hübert, f.d. lansennavigatör på allvädersjakten, om systemet Stril 50 och dess utveckling. John Hüberts cv omfattar också tjänstgöring på staber, incidentberedskap och försvarets materielverk. John Hübert har forskat om stridsledning och luftbevakning efter sin pensionering.

Arkivmaterialet har varit hemligt och inte många har haft någon större kunskap om Stril 50, inte ens de flygförare som var inblandade. Hur många vet vad Stril betyder, inte bara stridsledning. 95 % av systemet handlade om luftbevakning och man hade en optisk bevakning med en omfattning av 15 000 människor. Det fordrades en ständig informering om luftläget i realtid.

Under 40-, 50-, och 60-talet skedde en stor förvandling av luftförsvaret. Från att det tidigare fanns endast en jaktflottilj ökades antalet successivt markant. Jaktflyget kom så småningom att ökas till 11 flottiljer. Hittills hade bombflyget prioriterats.

Frågan är hur pass allmänt känt det var att F11 1947 skulle omvandlas från spaning- till jaktflottilj. På det fanns ett riksdagsbeslut om de materiella förutsättningarna fanns, vilket de inte gjorde. Något senare får F11 en fjärde division.

Landet delades in i försvarsområden som beskrevs med tätt dragna linjer för att man skulle hinna alarmera. Det fanns cirka 1500 stationer för luftbevakning och 23 luftbevakningsområden. Nyköping ingick i luftbevakningsområde Katrineholm.

Systemet med en massa telefonister och blankettskrivande var omständligt och passade inte jakten. Man skulle ha tillgång till telefon på varje station. Därifrån gick sedan larmet via 3 växlar till luftförsvarscentralen, ett krångligt och tidsödande förfarande. Man lär av engelsmännen och bantar antalet LFC till 11 st. Den optiska bevakningen byggs om i grunden, linjenätet dras isär och man minskar antalet bevakningsstationer. Nya torn av stål i modulform som kan höjdanpassas tas fram.

1943 fick FV egen central med radiotrafik enligt finsk modell. Efter kriget konstaterades att luftkriget spelat en avgörande roll och man insåg att jaktflyget var effektivare än luftvärnet. Lv hade en enorm ammunitionsförbrukning för att skjuta ner ett flygplan. Den finska jakten hade under kriget varit oerhört framgångsrik.

Radar utvecklas och stationerna förbättras kontinuerligt. LM gjorde en radar 1944 som gick under namnet roterande ladugårdsvägg. Man köper också stationer från England, som sedan förbättras med nya antenner.

I slutet av 40-talet har man 20 luftförsvarscentraler. Av beställda 70 Spitfire levereras 50 samt 90 Vampire till en sammanlagd kostnad 78 miljoner kronor. Man köper även nya radarstationer och utvecklar designen av luftförsvarscentraler.

1953 byggs det fasta radaranläggningar i berg och man får en enorm övertäckning i södra Sverige. Även USA står som leverantör av mindre stationer. 1956 köps fyra värstingstationer som når 40 mil. Man bygger ett radionät med 75 stycken långvägssändare, som dessutom kan avlyssnas i vanlig radio. 1957 är systemet färdigt i prioriterade områden. Stridsledningen blir färdigt på 60-talet.

Det fanns 30 platser i landet med radarjaktledare. I början av 50-talet köper man flyttbara centraler från USA och modifierar till svensk standard.

Hotet mot Sverige beskrivs som ryska bombare med fart mach 0.8 på 10 km höjd. Motmedel är 8 flottiljer med J29 samt bergsumplacerade J34 och J32B.

Luftförsvarscentralen kunde byggas i 2-3 våningar och fick



*John Hübert, engagerad och kunnig, gav NFF-publiken en intressant inblick i hur bevakningen av svenskt luftrum gått till under åren.*

smeknamnet kyrkan. LFC kunde bemannas med 230 personer dygnet runt varav 123 flyglottor och 24 man i stridsledningen. Man hade 6 stycken 3-våningscentraler i landet.

Man lär av engelsmännen och bantar senare antalet LFC. Den optiska bevakningen byggs om i grunden, linjenätet dras isär och man minskar antalet bevakningsstationer. Rapporteringen effektiviseras med kortare och snabbare koder. Man kopplar ihop stationerna så att alla hör alla för att slippa dubbel rapportering.

John Hübert beskrev svårigheten i jakthanfall mot inkommande flyg, flygplanens och vapnens, (kanon-raket-robot) begränsningar samt förutsättningarna vid inflygning för en lyckad insats. I det värsta fallet för en J32 måste man bestämma sig för insats från 25 mils avstånd.

Avslutningsvis berättar John Hübert att systemet till vissa delar levde ända fram till år 2000. Som ett kuriosum berättade han att det optiska bevakningssystemet tog lika lång tid att riva som att bygga och att kostnaden blev ungefär densamma.

Detta är bara ett axplock ur det mycket intressanta föredrag John bjöd på och som verkligen uppskattades av den fulltaliga åhörarskaran.

*Fred Brihagen*

## F 11 på "stan"

Under fyra veckor denna molntunga höst har F 11 Museum gjort sitt för att ljusa upp tillvaron för intresserade genom att visa en utställning om flottiljen i den i Nyköping välkända NK-villan. I denna vackra kulturbyggnad blev museet inbjudet att göra en utställning. Inbjudan var väckt av kopplingen mellan den välkända möbelindustrin NK verkstäder i Nyköping och stridsflygplanet J 22. Det helt svensk-konstruerade och -tillverkade flygplanet J 22 var byggt kring en stomme av stålrör (totalt 277 meter) klädd med huvudsakligen träpanel. Denna träpanel tillverkades av NK

i Nyköping. Några J 22 fanns dock aldrig vid F 11, trots att den även fanns i en, dock mindre lyckad spaningsversion.

NK var även inblandade i de omfattande restaureringsjobben på S 16 Caproni genom att de fick släppa till kunniga snickare som arbetsledare vid arbetena. De lär även ha svarat för tillverkning av vissa trädetaljer till flygplanen.

Utställningen kom dock att handla om något helt annat. Temat var: F 11 – inte bara flygplan. Utställningen, som tidigare visats i Pelles Lusthus i Nyköping 2003, har tagits fram för att visa en annan sida av den nu nedlagda flygflottiljen F 11 än de vanliga bilderna av alla flygplan som under fyrtio år hörts i luften runt Nyköping. Utställningen ger en bild av F 11:s betydelse för orten och samspelet mellan flottiljen och den omgivande bygden.

Utställningen handlar därför mest om människor, oftast utan uniform. Flottiljen var under sin tid arbetsplats för många människor som inte bar uniform, och många rekryterades från närliggande trakter. En stor del av männen i uniform kom däremot från andra delar landet och kom med nytt blod till både flottiljen Nyköping. Men flottiljen var inte bara en av ortens större arbetsgivare, dess verksamhet påverkade bygden runt omkring på en rad olika områden, till såväl nytta som nöje. För cirka 15 000 värnpliktiga blev den också deras andra hem under ett år.

Foto: Fred Britdagen



F11 Museums utställning i NK/villan bestod till större delen av bilder och var uppskattad av många besökare.

## Välkommen åter till Nyköping

Foto: Lennart Zetterström



Den tidigare Armécuben nr 51256 på plats i F11 Museums flygplanhall, än så länge med vingar och stabilisator vid sidan om. Den kommer att stå på den platsen fram till dess att 37-simulatorn skall in. Då är det planerat att Cuben skall hängas i taket

Den första december utökades F11 Museums samlingar med ytterligare ett flygplan. Då anlände en Super Cub från Flygvapenmuseum i Linköping, där den tidigare hängt i taket. Före det har det en gång i tiden levererats från Nyköping och opererat från Brandholmen. Ansvarig för vingdemontering och hämtning har från F11 Museum varit Cub-kännaren Lennart Zetterström tillsammans med Bert Israelsson och Robin Wennerberg.

Armén valde Piper PA 18 Super Cub till sitt första egna flygplan. Cuben (L4) var redan från Andra Världskriget välrenommerad för militära uppgifter. 1954 började armén utbilda flygspanare för eldledning. Man hyrde då in plan via ANA i Nyköping (sedermera Nyge-Aero) men 1958 köptes 6 st fpl 51A och 1959 ytterligare 23 st 51B i 3 omgångar. Fpl 51B var modifierat för militärt bruk, genom större siktytor för spanaren åt sidan, uppåt och bakåt.

Nyge-Aero, som innehade Piper-agenturen, skrev 1960 kontrakt med FMV om underhåll av samtliga Super Cub. En verkstads-

organisation byggdes upp för Artilleriflygskolans räkning i Nyköping på Brandholmens flygplats, och all teknisk tjänst sköttes sedan av Nyge-Aero, även den som bedrevs i samband med övningar i fält.

Under Kongo-krisen i början av 60-talet ställdes 6 fpl 51 till FN:s förfogande. I juli 1960 transporterades dessa ONU-märkta flygplan från Bulltofta till Kongo med en Globemaster från USAF. Flygplanen kom dock aldrig i aktiv tjänst och återvände omsider till Sverige. Piper Cub är ett av världens mest tillverkade flygplan och har producerats i mer än 40000 exemplar.

Detta flygplan (51256) är det enda som bevarats i originalskick och är en deposition från Flygvapenmuseum.

### Data och prestanda

Beteckning	Fpl 51B, Piper Super Cub
Spännvidd	10,76 m
Längd	6,86 m
Höjd	2,04 m
Tjänstetomvikt	510 kg
Max startvikt	795 kg
Toppfart	240 km/h
Marschfart	150 km/h
Max flygsträcka	600 km
Max flygtid	6 tim
Motor	Lycoming O-320-A2B (150 hk)
Besättning	1 + 1
Beväpning	—
Antal i tjänst	29 (6A + 23B)
Reg nr	51234 - 51262
Förband	ArtflygS

## Ballongutställningen

F11 Museums unika utställning om USA:s spaningsballonger blir som tidigare nämnts permanent. Det gäller dock inte placeringen. Inför den förväntade 37-simulatorns inrullning i Flygplanhallen har utställningen flyttats till norra delen av hallen, vid ingången i norrgaveln. På platsen vid södra gaveln som nu tömts har det mycket lägligt temporärt blivit plats för den nyanlända Super Cuben.



*Ballongutställningen på sin nya plats vid norrgaveln. Hans Edelbrandt håller på med slutputsen inför öppethållningen sista söndagen november.*

## Från "Simulatorhallen"

Möjligheten att flyga 37-simulator vid F11 Museum kommer närmare. Den kapade 37-framkroppen är på plats i "simulatorhallen" där den skall passas ihop med spegelsystemet. Det närmast förestående tunga arbetet är att höja racken med speglarna ca 70 cm för att den ska komma i nivå med flygplansnosen. Lyftet sker med hjälp av flygplansdomkrafter. Därefter ska ett permanent stativ tillverkas som speglarna kan vila på. Samtidigt pågår finliret, som Anders Eriksson huvudsakligen svarar för, nämligen att få reglage, instrument, projektorer och datorer att fungera tillsammans som en flygsimulator. Här fordras framför allt mycket kunskap men även en hel del hårdvara, främst elektronisk sådan. Datorer som är tillräckligt kraftiga för att driva simulatorn finns tillgängliga. De har även provats på plats och projicerat bilder på de speglar som skall presentera lufthavet för simulatorpiloten.

Att gruppen kommer att få fram en fungerande simulator råder knappast någon tvekan om och styrelsen har beviljat medel för att klara den investering som behövs. En investering som på sikt skall generera intäkter till F11 Museum. Om tidplan ber vi att få återkomma till i nästa Medlemsnytt.

## Bli Simulatorvän

De största och dyraste enheterna till den blivande 37-simulatorn vid F11 Museum har erhållits till blygsamma kostnader. Trots det kommer det att kosta ganska mycket pengar fram till en fungerande simulator. För att minska riskerna för att museets ekonomi skall bli för hårt ansträngd är du välkommen att ge ett bidrag till simulatorbygget och bli **Simulatorvän**.

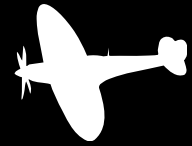
En förteckning med samtliga Simulatorväänner kommer att sättas upp vid simulatorn. När simulatorn kommer i drift räknar vi med att du ska få någon ytterligare fördel av ditt engagemang.

Enklast sätter du in ditt bidrag på **Plusgiro 82 46 05-0**.

Märk talongen **Simulatorn**.

Sjäklart kan du ge ett extra bidrag i samband med betalningen av årsavgiften. Märk även här ditt bidrag med **Simulatorn**.

# SKAVSTA FÖRR



## Flygsäkerhetsledning

Den militära trafikledningen var när F11 uppsattes 1941 dåligt utvecklad. Behovet av trafikledning tillgodosågs oftast med optiska signaler och de enskilda flygplanen gavs start- och landnings-tillstånd med flagg- eller ljussignaler samt ev. signalpistolskott. Direktiv såsom landningsriktning, varningar mm meddelades piloterna med hjälp av duksignaler. Flygverksamheten under beredskapstiden förändrades emellertid avsevärt och flygplanens blindflygutrustning möjliggjorde flygning i nedsatt sikt. Nu kunde man inte längre använda enbart optiska signaler utan radio måste också tas till hjälp. Från att ha varit av ganska underordnad betydelse, utvecklades trafikledningen till ett mycket viktigt medel att göra flygverksamheten oberoende av väder, samt att öka flygsäkerheten. De viktigaste trafikledningsuppgifterna sköttes oftast av tillfälligt kommenderad flygande personal. Ganska snart blev det emellertid nödvändigt att anställa trafikledare på heltid. Dessa skulle ha fullständig militär flygförareutbildning och rekryteringen skedde oftast bland flygvapnets reservofficerare eller värnpliktiga flygförare. Den tidigaste trafikledningen på F 11 bedrevs från tornbyggnaden på taket på kanslihusbyggnaden.



*Flygfoto av trafikledartornet på F 11 en vinterdag, kanske vid jultid, med hälsning från personerna på taket.*

Det var en fyrkantig "bur", med en nedre inglasad del och en övre öppen del. Den tekniska utrustningen var synnerligen enkel och utgjordes av en mottagare från S16 Caproni, optiska hjälpmedel samt telefonförbindelse till väder- och markradiostationen i våningen under. Radioförbindelse med flygplanen upprätthölls via markradiostationen på telegrafi. UK-radios tillkomst 1945 -46 medförde emellertid stora förändringar, då trafikledningen kunde ha direkt förbindelse med alla flygplanen. De första planen på F 11 med UK-radio var S 18A och S 31. När jetflygplanen kom utrustades trafikledningen med den så kallade UK-pejlen. Detta möjliggjorde en aktivare ledning av flygplanen vid molnengenång före landning och fick därmed en revolutionerande betydelse för trafikledningstjänsten. När jetåldern inträdde på F 11 på 1950-talet ställdes ökade krav, inte bara på fält och bansystem, utan även på TL-tjänsten. Det gamla TL-tornet på kanslihusstaket blev otillräckligt och år 1958 kunde det nya TL-tornet på fältet tas i bruk. Den nya TL-byggnaden byggdes senare på med ytterligare en våning för att ge plats för de nya radarbaserade landningshjälpmedlen. Trafikledningens gamla "bur" på kanslihusstaket omändrades till kafeteria för personalen. Det 1958 nybyggda huset för flygsäkerhetsledningen används även idag i sin civila verksamhet. År 1990 byggdes huset ut och inrymmer idag även fältets räddningsfordon samt fälthållningens övriga materiel och personal.

*Axel Carleson*

## Några ord från ordföranden



Inom vår förening finns entusiaster och kunniga medlemmar inom de flesta verksamhetsområdena. Det vittnar vårt fina museum om. Nu har några kunniga medlemmar sett till att vi fått hit projektionseenheten till en SF 37- simulator och en 37- nos. Mer om detta kan ni läsa om på annat ställe i medlemsbladet. En fungerande simulator

kommer att öka såväl besökandet som antalet medlemmar. Vår simulator kommer att bli den enda i landet med samma utförande som de simulatorer med 3 speglar som under 37-epoken användes vid flottiljerna. Vi ser alla fram mot att "simulatorentusiasterna" klarar av uppgiften och önskar dem lycka till.

Styrelsen har beslutat att simulatorprojektet blir en egen organisatorisk enhet inom NFF som får tillgång till ett startkapital som vi nu bedömer tillräckligt för färdigställandet av en SF 37- simulator. Eventuella ytterligare investeringskostnader och kommande utgifter för drift och underhåll måste dock i huvudsak finansieras på annat sätt än genom bidrag ur föreningskassan. De tillgångar som föreningen har måste hållas prioriterade för den museala verksamheten. Men det är väl inte otroligt att simulatorm behövs mer ekonomisk hjälp och därför ber jag alla intresserade att bli simulatorvän och ge ett ekonomiskt bidrag. Om vi alla hjälps åt att få simulatorm i drift, så kan vi se fram mot att så småningom ta en häftig "flygtur" så nära verkligheten man kan komma! Tack på förhand!

God Jul och Gott Nytt År!

P O Pettersson  
Ordförande

## Spaningsgruppen...

...kallas den arbetsgrupp som 2006 (M-nytt 2/2206) formades för att beskriva *Det moderna spaningsflygets historia*. Gruppen har därefter träffats en gång om året för att sammanställa resultat och uppgifterna för det fortsatta arbetet. Resultatet hittills är tillfredsställande, främst vad gäller system 37 och i viss mån även 29-, 32- och 35-epoken, helt naturligt eftersom det ligger närmare i tiden och där deltagarna i gruppen har egen erfarenhet. Mer arbete återstår dock vad gäller äldre flygplans typer (1940-talet) och de beslut och utredningar som formade spaningsverksamheten. Tiden mellan gruppens möten arbetar varje deltagare enskilt med olika uppgifter. Nästa möte äger rum den 11 december vid Skavsta. Projektansvarig och drivande från början var Rolf Carlsson, som tyvärr avled i våras. Hans uppgift har nu tagits över av Sten-Inge Drie.

## Årsmöte 2010

Till årsmötet som preliminärt äger rum den 25 mars nästa år har Thore, ansvarig för Medlemservice, lyckats engagera **Ivar Ericsson**, med förflutet inom Saab Helikopter och tidigare chef för RFN Vidsel. Ivar är en engagerande berättare och har mycket intressant från sin långa erfarenhet från flyg i alla former att berätta om.

Boka alltså redan in detta datum 2010. Mera uppgifter kommer som vanligt i Medlemsnytt nr 1/2010 tillsammans med kallelse till årsmötet.

## Medlemsavgift

Inbetalningskort för 2010 kommer redan i detta nummer; med hopp om samma föredömligt snabba inbetalning som tidigare år.

**använd därför gärna omgående bifogade inbetalningskort.**

Medlemsavgiften är 150 kr (75 kr för dem som även är medlemmar i F11 Veteranerna).

**OBS!** Nyttillkomna medlemmar efter 1/10 behöver inte betala någon avgift för 2010.

## Frivilliga

extra bidrag till museiverksamheten är alltid välkomna. Speciellt för i år är att du kan ge ett bidrag riktat direkt till simulatorbygget och därigenom bli *Simulatorvän*. Märk då bidraget med Simulatorm.

## Utlotning av medlemskap

Bland dem som betalar medlemsavgiften före 15/1 lottar vi ut **två gratis medlemskap** för år 2011!

**Till gratis medlemskap för 2010 gratulerar vi än en gång**

Stig Hultqvist, Nyköping  
och

Bo Jacobsson, Nyköping

*God Jul &  
Gott Nytt År  
Tillönskas  
alla läsare*

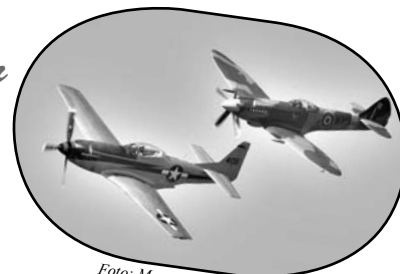


Foto: Martin Andersson

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

## REDAKTIONSUTA

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