



Nyfikenheten driver honom vidare

Max Sörensen är sjömannen från Västervik som på landbacken har hittat till F11 Museum och finner stort nöje i att guida besökare. Guidat har han gjort i fem år.

Han påstår att han lär sig nytt hela tiden. Men det beror kanske på att han frågar, han är nyfiken.

Han flyttade från Västervik 1954 då han gick till sjöss. Flyttade till Oxelösund 1959.

– Det var nyfikenheten och äventyrlustan som gjorde att jag valde sjömanslivet, säger han. Som tonåring är man ju nyfiken på allt.

Nostalgin från sjömanslivet tillfredsställer han nu genom att vara med i Klubb Maritim, en sammanslutning av sjömän som seglat i handelsflottan.

– Vi träffas och pratar om den tiden. Följer fartygen och dess vidare öden efter det att de ”föds”. Det är en landsomfattande klubb med en lokalavdelning i Oxelösund.

Första kontakten med F11 hade han genom sitt handbollsspel. Har spelat med Hammarn Ruthström och Bengt Egon Kämpe bland andra.

Eftersom han är nyfiken och intresserad av prylar tittade han på museet på Skavsta. Trodde att det kanske skulle bli svårt för honom att bli accepterad av alla gamla piloter och flygmekaniker.

Men Thore Krull Eriksson tryckte på och tyckte att han skulle vara med, han som var så intresserad.

– Jag var allmänt intresserad och visste inte så mycket. Jag tror att jag lär mig mer än besökarna gör.

Och det är klart att han blev välkommen. Han säger sig aldrig ha upptäckt något negativt för att han inte har anknytningen till flyget.

– Nej, allt har bara varit positivt. Att man saknar flygbakgrund är verkligen inget skäl att inte gå med, konstaterar han idag.

Max har inte flugit några av de flygplan som funnits på F11. Det var nära att han satte sig i baksits på en Lansen vid ett tillfälle. Men Ruthström fick honom på andra tankar. Piloten skulle kanske ha fått lite för roligt med en oerfaren sjöman.

Däremot har han suttit framme hos piloten i en jättelik rysk AN 2:a som han utnyttjade för att flyga lastbilar i hjälpsändningar till Sibirien.

Max skulle vilja ha Hemvärnets musikkår på Skavsta och



Max Sörensen, Medlemsnytt's Silhuett denna gång, är en representant från det värdefulla gäng som utan direkt F11-bakgrund kommit med i NFF och museigänget och hjälper till att driva verksamheten vidare.



museet någon dag, gärna till nationaldagen. Han menar att musik, museum och en servering skulle locka folk till en heldag. Dessutom skulle han gärna se något som vänder sig till barnen. Han är dock väl medveten om att allt tar tid och resurser för en förening som jobbar ideellt.

– Men det skulle kunna dra lite yngre människor och kanske underlätta värvningen, menar han.

Han är intresserad av det mesta kring F11, inte bara flygplanen utan också organisatoriskt. Men teknik är alltid intressant, tycker han.

Max hade en gång tankar på att flytta tillbaka till Västervik men konstaterade snart att det inte händer mycket där.

– Här är ju toppen med en flygplats och Oxelösunds hamn. Och det händer saker och folk har mungiporna uppåt, förklarar han. När jag bodde i Västervik åkte jag hit för att guida.

På fritiden är han mycket ute och åker husbil med hustrun. En gång i tiden hade han båt men han uppskattar husbilen mycket. Ishockey är ett annat stort intresse. Han har säsongskort och missar aldrig en match.

Kanske kommer han att åka ut till tisdagsträffarna oftare, idag är det ganska sällan.

– Jag har inget att skylla på!

Christer Wätz

Rester av Larslund

Helt överraskande har NFF fått hjälp i sitt arbete med dokumentation av den regionala flyghistorien. Det var Skogsvårdsstyrelsen som i samband med en inventering av kulturhistoriska lämningar upptäckte resterna av flygfältet vid Enstaberga/Larslund och undrade om föreningen var intresserad att ta del av fynden. Ett erbjudande som vi självklart tackade ja till. Kjell Nordeman och Erik Andersson från Skogsvårdsstyrelsen kom till F11 Museum väl preparerade och kunde med kartor och skisser visa en bra bild av hur fältet sett ut en gång i tiden. Riktigheten av fynden bekräftades av Rune Nyström från Larslund, som själv var med och byggde både Larslundfältet och F11.

– De första fynden på platsen var rester av skyttevärn, berättade Erik Andersson, vilket gjorde att vi kontaktade P10 och personer som varit verksamma inom hemvärnet. Kontaktkedjan ledde så småningom också fram till Rune Nyström, som visade sig kunna det mesta om fältets historia.

Rune var väl förtrogen med hur de rester av luftbevakningstorn, ammunitionsförråd, förläggningar, flygplanvärn, kulsputenäste med krypgångar till skyttevärn en gång i tiden sett ut. Han mindes också hur verksamheten såg ut med bland annat landstormen som svarade för bevakningen, även av F11 under inledningskedet. Som värnpliktig på F11 några år senare var Rune med när den första S31 Spitfire kom till flottiljen.

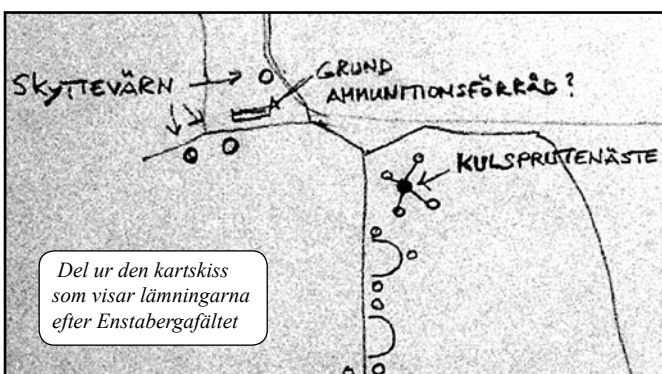
– Jag gjorde "lumpen" då och en dag fick vi marschera ner till fältet. Efter en stund kom en Spitfire i hög fart, så lågt det gick mellan hangarerna och steg sedan rakt upp tills den nästan försvann ur sikte, mindes Rune.

Även om försvaret städad duktigt efter sig i samband med avvecklingen av fältet finner man alltså ännu idag tydliga rester efter den verksamhet som inleddes under orostiderna i samband med andra världskriget.

Ett varmt tack riktar vi till Kjell Nordeman, Erik Andersson och Skogsvårdsstyrelsen som bidragit med denna intressanta dokumentation.



Fr.v. Rune Nyström, Erik Andersson och Kjell Nordeman, de två senare från Skogsvårdsstyrelsen, kom med dokumentation av Enstabergafältet (fält 10) till F11 Museum.



Bönder banade väg för flygplanen

Isamband med den snabba utbyggnaden av flygvapnet vid tiden för andra världskriget togs ofta markområden från enskilda jordbruksfastigheter i anspråk. Dessutom anlätades många av traktens bönder i arbetet med att röja skog och jämna marken. Så även vid uppbyggnaden av F11, i en tid då träden fälldes för hand och det tunga arbetet till stor del klarades med hjälp av hästar. Lars-Erik Kjellström, då 11-årig bondson, var med sin far och sina bröder när arbetet på fältet påbörjades. Lars-Erik, som gärna visar på de viktiga insatser som gjorts av landets bönder i orostider, ger här några minnen från upplevelser vid Skavstafältet under åren 1939 och framåt.

– Vi cyklade upp till F11 där vi såg flygmaskiner starta och landa. Fältet var inte färdigt och det låg vallar kring banorna. Min far och mina bröder körde med häst stubbar som brändes för att få ett flygfält. Stubbarna sprängdes och bröts upp med Caterpillrar.

En söndag fick bönderna köra ut vagnar och redskap för att stänga banorna så att inte främmande flygplan skulle kunna landa. (På samma sätt som skedde på andra fält runt om i Sverige under de kritiska dagarna i april 1940, red. anm.).

Det var mycket folk som arbetade med att göra i ordning flygfältet. Det bodde folk överallt, till och med i jordkolor.

Av Lars-Eriks berättelse framgår att arbetet på fältet fortsatte med böndernas hjälp under många år framåt.

– Då jag var 15 år fick jag även köra häst och vagn. Då var det vanligast med järnhjul på vagnarna. Jag körde stubbar, ved och sten m.m.

Var på flygfältet när Örtengren nödländade med Caproni, lågorna var dubbelt så höga som skogen. En gång satt vi och åt vid änden av startbanan. En Caproni startade från andra änden och flög över oss dubbelt så högt som ett hus. Hästen som var med blev inte alls rädd.

En J9 som landade när vi arbetade vid startbanan kunde hoppa över oss och sedan ner på banan igen, vi klarade oss. En annan gång, jag körde över banan, grabbarna skrek, en J9 med motorstopp kom alldeles över mig. Även då klarade jag mig

Hösten 1944 var jag på fältet när en Flygande Fästning landade, som jag även var och tittade på, tills vakten körde bort mig. Även när den startade ett halvår senare fanns jag där. Allt arbete stannade och vi bara stod och beundrade.

Ett starkt minne är transporten av de långa balkarna till hangartaken kördes från Nyköping på den då mycket smala och krokiga vägen ut till Skavsta.

Senare gjorde jag värnplikten på F11 och fick då bland annat flyga B3 till Karlstad och även vara med på en manöver på Ljungbyhed.

Lasse Skrivare.



Tankning av S31 på Moholm 1951. Ur Lasses privata album från värnpliktstiden

Portosponsor



Freddie Andersson, Gjerdmans Rör AB, fann omgående en bra plats för den Spitfiretavla som Thore Eriksson nyligen överlämnade som tack för att företaget sponsrar detta utskick av Medlemsnytt. Gjerdmans Rör är en av NFF:s stående portosponsorer för de kommande 5 åren. Ytterligare en värdefull sponsorinsats, för vilken vi framför ett varmt tack.



Trogna medlemmar

Som tidigare är det mycket glädjande att kunna konstatera att NFF:s medlemmar är föreningen trogna. Speciellt glädjande är att så många ger frivilla bidrag till föreningens verksamhet. För denna mycket värdefulla generositet och för snabba och trogna inbetalningar av årsavgiften framför styrelsen här ett

Varmt Tack!

Några missar

Samtidigt kan vi konstatera att några få missat sin inbetalning. Till dessa bifogas även med detta nummer ett inbetalningskort med förhoppning att alla finner det värdefullt att vara medlem i NFF.

Ibland inträffar fel och om du känner att du fått en orättfärdig påminnelse ska du naturligtvis omgående kontakta Medlemsservice.

En inbetalning har kommit **utan någon som helst notering** om avsändare; känner du igen dig, kontakta Medlemsservice.

Gratis till Gratis medlemskap 2006 för

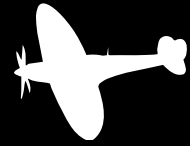
Bengt Fagerberg, Uppsala

och

Anders Eriksson, Nyköping

vilka dragits som vinnare bland de som betalade årsavgiften redan innan nyår.

SKAVSTA FÖRR



Val av fjärrspaningsflygplan

Vid krisutbrottet 1939 blev det uppenbart för vårt land, att man måste skapa flyg för strategisk spaning. Därför uppsattes fjärrspaningsflottiljen F11 1/7 1941, vars uppgift bl a blev att ombesörja havsövervakningen på stora avstånd utanför vår egen kust. Men man saknade lämpliga spaningsflygplan för dessa uppdrag. Inte heller var det någon lätt sak, att anskaffa sådana i ett läge av krig och avspärrning. Man fick helt enkelt ta vad som erbjöds. På prioritetslistan stod det franska planet *Breguet 694*, det tyska *Dornier Do 215*, holländska *Fokker G.I.* samt italienska *Caproni Ca 313*.

Framst ur lämplighetssynpunkt ansågs *Breguet 694* ligga. Men leveransförseningar uppstod vid krigsutbrottet och kontraktet annullerades därför och den svenska kommissionen fick åka hem med oförrättat arbete.

Till stor förvåning kom efter krigsutbrottet erbjudande att få köpa tyska fjärrspaningsflygplanet *Dornier Do 215*. Då man ansåg att typen motsvarade de svenska önskemålen skrevs ett leveransavtal. Men i mars 1940



SI6, Caproni Ca 313, F11 första fjärrspaningsflygplan uppställt på övningsplats framför maskerad utrustning.

meddelade tyskarna att leveranserna uppsköts på obestämmd tid. Detta blev ett kännbart avbräck i svenska flygvapnets planer.

Det tredje alternativet *Fokker G.I.* ansågs som en nödlösning, då typen inte var idealisk som spaningsflygplan. Så rullade den tyska anfällsvågen in över Holland och därmed "dränktes" förhoppningen om ett spaningsflygplan därifrån.

Sist i raden stod *Caproni Ca 313* som svenskarna fann "att ett bättre flygplan med bättre prestanda stod icke att erhålla". Planet var väl anpassat, rymligt, hade utmärkt sikt för spanaren samt goda flygegenskaper. I augusti 1940 skrevs leveransavtal. Snart inträffade flera allvarliga driftstörningar och haverier. Dessa problem övervanns till viss del efter omfattande förstärkningar och modifieringar, som utfördes på F11 flottiljverkstad. Därefter sjönk haveristatistiken och *Ca 313* gjorde mycket väl ifrån sig och blev ett viktigt inslag i den svenska neutralitetsvakten.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Det är inte sällsynt att många föreningsars största uppgift är att jobba med en oordnad ekonomi med skulder och obetalda räkningar, istället för att fokusera på kärnverksamheten. Glädjande då att kunna konstatera att NFF har ordentlig ordning på sin ekonomi. På ett tidigt stadium

lade styrelsen upp riktlinjer för hur föreningens ekonomi skulle hanteras, vilket varit till stor nytta i det löpande arbetet. Inom många områden har föreningen ganska begränsad ekonomi. Allt arbete inom NFF och F11 Museum är som bekant helt ideellt och vi slipper alltså kostnader för löner och arvoden. Men vi har å andra sidan omsatt ganska mycket pengar på utbyggnad och förbättringar av museet under åren. Föreningen äger idag museifastigheterna, som har ett försäkringsvärde av två miljoner kronor. Under hela tiden har vi dock sett till att vara skuldfria för att inte binda upp oss med fasta avgifter för räntor och amorteringar. Men det gäller att inte bara hålla ordning på utgifterna, det måste även finnas inkomster, eftersom verksamheten är förenad med kostnader för drift, underhåll och förbättringar. Då är det väldigt tillfredställande att höra kassörens rapport om alla **frivilliga bidrag** som betalas in. Främst i samband med årsavgiften, men även vid andra tillfällen. För denna värdefulla generositet går härmed ett stort tack till alla givare.

Helt nödvändiga för att kunna driva F11 Museum vidare är också alla **våra sponsorer**, såväl stora som små. Till alla företag som gett sitt stöd till NFF och F11 Museum genom åren framför jag härmed ett speciellt tack, och hoppas givetvis på samma fina stöd även i framtiden.

Avslutningsvis vill jag påminna om att NFF i år fyller 10 år och att det också är tio år sedan den första utbyggnaden av museet togs i bruk. På något sätt måste vi naturligtvis celebrera dessa händelser. Det lovar vi att återkomma till.

P O Pettersson
Ordförande

Årsmöte och historien om B3LA

I samband med årsmötet ser vi även fram mot ett intressant föredrag av

Ulf Edlund

Ulf är ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening och arbetade hela sin yrkesaktiva tid på Saab i Linköping, totalt blev det 39 år och 11 månader. Bland annat var det meningen att han skulle vara chefskonstruktör för B3LA, det mycket politiska projektet som var aktuellt på 70-talet. Hans föredrag kommer framförallt att handla om det här lätta attack- och skolflygplanet.



Hemsidan

Du som brukar använda Internet; du har väl noterat vår nya och enklare webb-adress. Vi har fått en hel del beröm för vår hemsida. Många tycker det är en trevlig sida med mycket information. För utformning och aktuellthållning av vår sida kan vi tacka Lennart Östlund, till vardags utbildare vid Mediability (ett dotterbolag till AWJ-Tryck i Nyköping).

För den nya adressen kan vi tacka Frontosa (www.frontosa.se), som förtjänstfullt sponsrar oss med en plats på deras server. Vi märker allt oftare att besökare har hittat F11 Museum/NFF på Internet. Som i många andra fall av kulturell verksamhet är det viktigt att synas, dvs marknadsföra sitt utbud, samtidigt som marknadsföring är kostsamt för vår ideella verksamhet. I det sammanhanget är det glädjande att kunna presentera vår verksamhet via en bra hemsida på den allt viktigare *webben*.

Tack ni som hjälper oss med hemsidan.

S16 Caproni



S16 Caproni, ett flygplan med dåligt rykte, men flyga kunde den.



Ett nödköp

Caproni CA313, svensk beteckning S16, köptes från Italien 1941 och var ett typiskt "nödköp" under beredskapsåren. Redan från första stund blev planet ett sorgbarn med otaliga driftstörningar och uppmärksammade haverier till följd av brister i konstruktionen. Men efter diverse ombyggnader i Sverige, blev S16 ganska flitigt använd, främst som fjärrspaningsplan. Bl a fotograferades den Tyska raketfabriken i Peenemünde. (se kamerautställningen)

Ett exempel ur F11 Museums hemsida, som visar en del av presentationen av S16 Caproni

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

REDAKTIONSRTA

| 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 |

Hemsida: www.f11museum.se