

Nu inreds det

Det nya varmbonade arkivet i anslutning till hangaren får nu betraktas som färdigt och har börjat fyllas med allhanda dokument och föremål. Ett mycket omfattande jobb har nu påbörjats med att flytta ner allt materiel från tidigare förråd. Det är mängder som ska gallras och sorteras, vilket bara är första steget. När det arbetet är klart återstår att registrera och märka allting. Här finns jobb för lång tid framöver.

Arkivet/förrådet utgörs av tre delar, varav en huvudsakligen blir arkiv för pärmar, böcker och andra typer av dokument. En del är ett garderobsutrymme för uniformer och persedlar, medan en tredje del kommer att rymma mindre föremål och en del dokument.



Ett onödigt problem som uppstod i samband med inredningen av nya förrådet i höstas var en vattenskada i taket, som här inspekteras av Alf Eriksson. Orsaken var en otät infästning av takplåten.



Alf Eriksson - igen, äldst i gängen men ändå den som har mest bråttom från fikarasten, trivs i den nya fräscha verkstaden där han är i färd med att komplettera inredningen med en ny hylla.



Rolf Nyberg (CARKIV) till höger och Jan Gelin i full färd med det omfattande jobbet att gå igenom, sortera och gallra i den mängd dokument som finns i museets samlingar.



Marknadsför!

Marknadsföringen av F11 Museum görs dels med viss annonsering, som är ett dyrt medium, dels med hjälp av affisch och broschyr. De finns båda i nytryckt aktuell utgåva, i fyrfärg naturligtvis. Om du vill hjälpa till att sprida information om vårt museum, kontakta något av namnen på kallelsen så skickar vi material - eller kom och hämta. Tisdagförmiddagar finns alltid folk på plats. Om du använder dig av Internet så kan du också hjälpa till genom att sprida information om museets hemsida.

Varmt och skönt för flygplanen och besökare i hangaren.

Under vintern har fem stycken luftvärmepumpar installerats i hangaren. Även när det är 10 grader kallt ute så är det behagliga runt 8 grader varmt i hangaren. I och för sig ingen normal rumstemperatur, men en bra temperatur för materielen i hangaren och tillräckligt för att ge rimliga arbetsförhållanden för mekgänget. Vid behov finns dieselaggregaten fortfarande kvar om det vid något tillfälle skulle behöva bli varmare. Redan för ett år sedan var luftvärmepumpar "på tapeten", men bedömdes då ha för liten kapacitet och andra alternativ skulle utredas. Vilket ledde fram till att det egentligen inte fanns några andra alternativ som rymdes inom de kostnadsramar som gällde.

Efter installationen har det dock nu visat sig att värmepumparna räcker för vårt behov, även när det varit tio minusgrader. Det är så låga temperaturer vi hittills upplevt i växthusklimatets tidevarv. I samband med installationen av värmepumpar gjordes en nödvändig förstärkning och omläggning av el-nätet. Samtidigt installerades el, ljus och värme i det nya arkivet och verkstaden i anslutning till hangaren. Det är roligt att F11 Museum nu kan välkomna besökare till en mer ombonad miljö vid besök i hangaren, även vintertid.



Fem stycken värmepumpar i västra gaveln blåser in varm och skön luft i hangaren. Separat elnät och elcentral har dragits till pumparna.

Lite nostalgi ur bildarkivet

*S 16, Caproni CA 313
72 st (som mest) på F 11
1942 - 1945*



*S 18, Saab 18A
50 st på F 11
1946 - 1959*

*S 31, Spitfire Mk XIX
50 st på F 11
1948 - 1955*





Luftvärmepumparnas utomhusdel jobbar hårt i kylan och kondensvattnet skapar små islandskap



Den okunnige redaktören

hade i förra numrets *Skavsta förr* en undran över en målning på J 9:an. Nu vet vi att det är en slående örn, som fanns på flygplan vid F 8 Barkarby. Bland de flygplan som i samband med krigsslutet överfördes till F 11 kom alltså detta exemplar från F 8. Stefan Roos som gjorde sin värnplikt på F 8 hade svaret frågan.

Trogna medlemmar

Även i år har många frivilliga bidrag inlutit till föreningen. Såväl medlemsavgifter som frivilliga bidrag är grunden och en förutsättning för föreningens verksamhet. För er stora generositet och för snabba och trogna inbetalningar av årsavgiften framför styrelsen här ett

Varmt Tack!

Uppgifter saknas

I några fall har vi tagit emot såväl medlemsavgift som frivilligt bidrag, men tyvärr utan avsändare. Om du känner på dig att du är en av dessa, och som kanske orättvist fått en påminnelseavi, så hör av dig till någon av adresserna på kallelsen.

Några missar

Samtidigt noterar vi att några kan ha missat sin inbetalning. Till er bifogas med detta nummer ett inbetalningskort med förhoppning att ni 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.

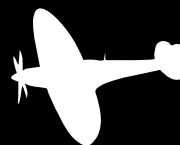
Till gratis medlemskap för 2008 gratulerar vi

Torgny Nilsson, Vagnhärad
och

Bengt Höglund, Nyköping

vilka dragits som vinnare bland de medlemmar som betalade årsavgiften före 15/1.

SKAVSTA FÖRR



North American – Sk 14

Under mitten av 1930-talet utvecklades modernare stridsflygplan. Detta medförde att flygvapnet måste finna ett övningsflygplan, som övergång från de lätta skolflygplanen till de allt tyngre och mer komplicerade stridsmaskinerna. Den grundläggande flygutbildningen skedde på Sk 15/Klemm 35 och Sk 12/Fw 44 Stieglitz, kallade typ I.

Att finna avancerade skolflygplan typ II var inte lätt, men efter vissa svårigheter valdes det amerikanska North American NA-16-4M, kallad Sk 14. Efter dåtidens kriterier var detta ett modernt och välutrustat skolflygplan. Det var stabilt och försedd med en motor typ Wright Whirlwind på 450 hkr. Senare även en Piaggio PVII RC.16 på 500 hkr. Flygkroppen var uppbyggd i svetsad stålörsstomme med dukklädda paneler. Landstället var fast och planet var tvåsitsigt. Sk 14 blev flygvapnets första skolflygplan med täckt kabin. Planet inträdde i tjänst på F 5 Ljungbyhed hösten 1939 och var utan tvekan ett välkommet tillskott. Nu fanns det möjlighet att öva flygeleverna på ett plan som liknade krigsflygplanen. När flygkadettskolan/F 20 i april 1944 flyttade upp till Uppsala tog man med sig samtliga Sk 14. När sedan under 1947 Sk 16 Harvard levererades till flygvapnet som typ II-flygplan övergick Sk 14 till att bli ett



Löjtmant Bo Penner sittande i Sk14 tar emot en handhållen Ska 4 av vpl Pettersson, 1.div 1945.

"andra linjens plan" och delades ut till flottiljerna för andra uppgifter som t ex väderflygningar, förbandsövningar osv. Redan i mitten av 1940-talet lånades till F 11/Skavsta ett antal Sk 14. Stora tekniska problem med S 16 Caproni hade gjort antalet tjänstbara sådana mycket lågt. För att över huvudtaget ha något att flyga med och för spaningsutbildning av flygförare, flygspanare och flygsignalister övades dukspaning (dukar utlagda som mål i terrängen), fotografering med handkameror, navigering osv i Sk 14. Man utnyttjade även Sk 14 som sambandsflygplan vid överförandet av order, spaningsrapporter, filmer mm mellan staber och förband. Flygvapnet använde Sk 14 fram till våren 1953.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Så har vi tagit steget in i ett nytt verksamhetsår, med stora förhoppningar om ytterligare ett framgångsrikt sådant. På olika sätt märker vi att F11 Museum börjar bli allt mer känt och accepterat som ett mycket besöksvärt museum. Något som vi alla inom föreningen naturligtvis alltid vetat om, men som efter sexton års verksamhet med

kontinuerliga förbättringar och utökning av verksamheten börjar märkas allt mer. Ett problem som ofta dyker upp i det sammanhanget är de relativt begränsade öppettider som F11 Museum idag erbjuder. För närvarande planeras dock inte några stora ändringar vad gäller detta. All vår verksamhet bygger ju på frivillighet och att kräva större engagemang än idag av våra guider och kanske värva flera guider fordrar en grundlig sondering.

All utbyggnad och förbättringar till trots så återstår dock ännu några viktiga steg att ta. Dels byggjobb med uppförande av skyddstak över undplutonen och färdigställande av en gästtoalett, dels kompletteringar vad gäller ambitionen att forma ett museum för svensk flygspaning. Beträffande byggjobben söker vi just nu en prisvänlig "entreprenör" som är villig att åta sig takbygget över undplutonen. Har du några tips på en sådan - **hör av dig omgående**. Det samma gäller även frågan om toaletten. Omfattningen på dessa båda jobb är för stor för att läggas på vår mekgrupp. De har både viktigare och mer "flygintressanta" uppgifter framför sig än att spika takstolar.

I arbetet med att bli spaningsmuseum ligger, som tidigare nämnts i olika sammanhang, frågan om att bli erkänt av Statens Försvarshistoriska Museer som ett temamuseum. Ett sådant erkännande är på många sätt mycket viktigt för vår verksamhet. Det ger oss bättre förutsättningar att förverkliga våra ambitioner och att visa och bevara utveckling och värdet av kvalificerad flygspaning i såväl fred som orostider.

P O Pettersson
Ordförande

Årsmöte 22 mars 2007

I samband med årsmötet den 22 mars kan du se fram mot ett mycket intressant föredrag. Den här gången handlar det om nutid, det svenska flygvapnet av idag och dess deltagande i internationellt försvarssamarbete. Ämnet är:

"SwAF Deltagande i Red Flag ALASKA 2006"

Dvs den internationella samövningen i Alaska förra året, där svenska flygvapnet verkligen visade framfötterna.

Föreläsare är Ken Lindberg, som aktivt deltog i övningen och med en meritlista som lovar att han vet vad han pratar om.



Övlt Ken Lindberg, Swedish Armed Forces HQ.
Air Force Department.

Aktiv pilot i Flygvapnet sedan 1984.

Har aktivt flugit SK 50, Sk 61, Sk 60, SF 37, SH 37, AJ 37, AJS 37, JA 37 och JAS 39 Gripen samt provat på 32 Lansen och 35 Draken.

Tidigare Uppvisningspilot på 37 Viggen.

Tidigare Uppvisningspilot på JAS 39 Gripen.

Arbetat med utveckling av JAS 39 Gripen och Flygvapnet i mer än 10 år.

Efterlysning

Vi behöver skyltdockor till våra utställningar i främst hangaren och undplutonen. De skall klädas i typisk uniform och utrustning för att bättre illustrera hur det såg ut när verksamheten var igång,

och göra utställningarna mera levande. Om någon som läser det här känner till hur vi, helst gratis, men annars till en rimlig kostnad kan komma över skyltdockor; kontakta G. Vieweg, telnr. nedan. Det gäller manliga dockor, stående såväl som sittande.

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

REDAKTIONSRTA

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