



Flygspaning – en verksamhet i förvandling

Sin vana trogen ställde NFF:are och F11 Veteraner upp i stor skala även vid det senaste medlemsmötet. Denna gång bjöds ett mycket intressant och engagerande föredrag av chefen för UndSäkC (Försvarmaktens underrättelse och säkerhetscentrum), Lars-Olof "Ludde" Johansson. Han lade grunden till sin Undkarriär vid F11 och måste då självklart anses ha den bakgrund och erfarenhet som krävs för att klara det viktiga arbetet, att leda försvarets utveckling av ny teknik och spaningsmetodik. UndSäkC är en gemensam organisation för hela försvaret och lyder direkt under Höghvarteret.

Den teknik som Ludde arbetar med kallas 4:e generationens und/säk-tjänst och kan närmast betecknas som den datoriserade generationens flygspanare. Kameror heter, i den mån de fortfarande finns kvar, inte längre kameror – nu talar man om sensorer. Ett begrepp som då naturligtvis täcker in även övriga former av utrustning som används för att inhämta information.

Den moderna tekniken, där all information behandlas i digital form har dock visat sig medföra nya problem. Den information som en JAS samlar in under ett spaningsuppdrag skulle, om det överförs i digital form, ta 15 timmar att via telefonledning överföra till en mottagardator. Stora resurser läggs därför på att hela tiden utveckla och hitta nya metoder för att samla och snabbt kunna överföra och bearbeta den information som spaningsplanet samlar in. Samtidigt får vi klart för oss att det gamla hederliga fotografierna fortfarande står sig bra när det gäller att förmedla information.

JAS borde kallas JAs

På tal om JAS så vill Ludde idag beteckna den med JAs, alltså en ännu inte fullgod spaningsvariant. Det betyder att det i den närmaste framtiden kommer att sitta en stor del konventionella kameror i de spaningskapslar som från början var avsedda för andra typer av sensorer. Men även den gamla fotokonsten har utvecklats. Inscanning av bilderna och tolkning med hjälp av datorer, kombinerat med exakta företagsdata om flygplanets höjd, position, fart mm bidrar till att man snabbt får fram resultaten av spaningsuppdragen.



F11 Veteranernas ordförande Walter Jonsson hälsar kvällen föredragshållare välkommen.

Inte Flygvapnets fel

Dagarna innan detta föredrag fanns stora rubriker i media om att JAS inte klarade kraven för att delta i internationella fredsbevarande operationer. Anledningen var att den saknade de bakomvarnare som krävs för dessa uppdrag. Nu fick vi veta sanningen. Chefen för Flygvapnet begärde redan för 3 år sedan att få utrusta JAS-flygplanen med de aktuella bakomvarnarna. Denna begäran avslogs dock av samma politiska etablissemang som nu verkar helt oförstående och skyller bristerna på dålig planering inom försvaret.

Tryggt var dock att höra att det finns mycket goda idéer och kvalificerad utveckling av nya metoder och tekniker inom UndSäkC, varför vi kan räkna med att Sverige, precis som hittills, även i framtiden ska ha ett fullgott och, även vid internationell jämförelse, bra spaningsflyg.



Den obligatoriska mackan avnjöts under sedvanligt trivsamma former bland gamla och nya bekanta.

SFF årsmöte

Programmet vid Svensk Flyghistorisk Förenings årsmöte på Skavsta den 23-24 april börjar nu ta allt fastare form. "Platschef" för arrangemangen är som tidigare nämnts Thore Eriksson, som nu ser bitarna falla på plats vad gäller bokning av sängplatser, möteslokaler, middagar, luncher och visningar. En hel del alltså som skall klaffa för 150-200 deltagarna Skavsta längtan tillbaka relsemöte på fre- årsmötet och den dagen på lördagen att äga rum på Träffen. Söndagen ägnas sedan åt studiebesök på Skavsta där mötesdeltagarna, förutom museet, även får se teknikerskolan och Nyge Aero. Självfallet hoppas vi att SFF:are i Nyköpingsregionen tar detta sällsynta tillfälle att delta i föreningens årsmöte, när det nu äger rum på ort och ställe.



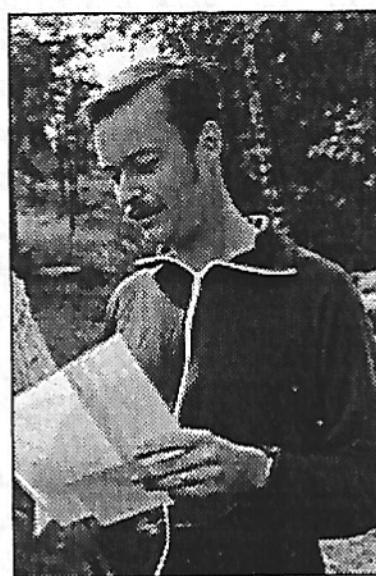
att de beräknade garna skall kunna och Nyköping med hit. Efter SFF:s stydag kväll, kommer efterföljande mid-

Insändarruta

Du är välkommen att skicka in notiser till redaktionen om sådant du vill delge övriga medlemmar, liksom underlag till artiklar inom NFF:s verksamhetsområde.

Flygvapnet idag, en rapport från välunderrättat håll

Är vårt stolta Flygvapen helt statt i upplösning, skall (enligt senaste spekulationer) ytterligare två flottiljer bort inom kort, vad återstår då? Eller kommer Flygvapnet, trots neddragningar men som en följd av konsekvent satsning på utveckling och modernisering, även efter alla neddragningar att ha stor slagkraft, även internationellt sett. Efter årsmötet får vi lyssna till ett föredrag av översten 1. Ulf Sveding, från sin tid som flygofficer vid F11 kanske mera känd som "Sinus". Då hoppas vi få frågorna om Flygvapnets utveckling, nutid och framtid belysta på ett initierat och sakkunnigt sätt, sätta i sitt rätta perspektiv och fria från alla mediaspekulationer. Vi ser alltså fram mot ett intressant föredrag som avslutning på årsmöteskvällen.

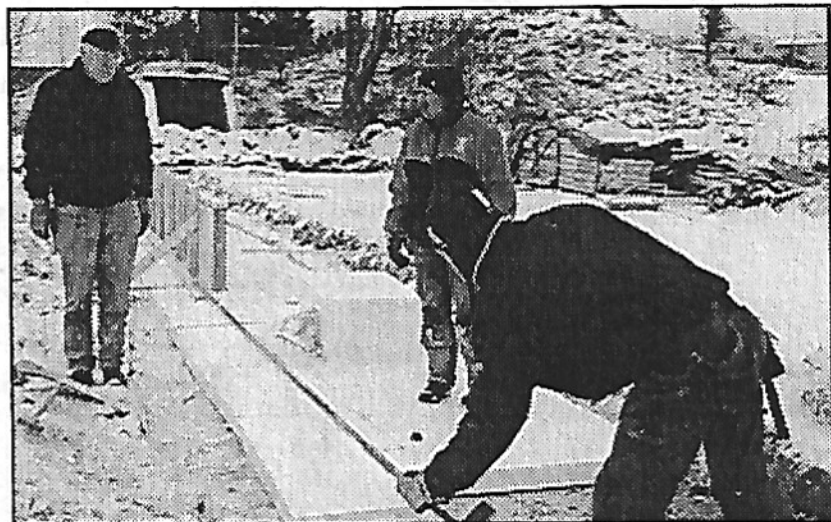


Ulf Sveding här under ett orienteringspass från sin tid på F11, dit han kom som fänrik 1965 och lämnade 1976 efter att då sedan 1972 ha varit divisionschef för 3 div. Ulf blev sedan chef för den första divisionen spanings-37:or, som sattes upp på F13, fortsatte stigningen inom Flygvapnet, bl a som chef för F16 under åren 92-97 och idag är Ulf chef för Flygkommando Mitt.

Byggläget

Sedan förra numret av Medlemsinfo har det faktiskt hänt en hel del på byggfronten. Grunden är nu lagd, dvs den grundsockel som takbågarna ska fästas i är nu färdiggjuten och sammanbunden med dragförband. Efter det kom vintern på allvar in i bilden och har gjort att byggnationen stått still en tid, men i dagarna inleds dock arbetet med att resa de bärande bågarna. Det innebär att "mekarna" under våren alldeles säkert kommer att börja förbereda flytten av flygplanen till sin nya uppställningsplats. Men mycket återstår naturligtvis

innan dess. När bågarna är på plats skall takplåtarna färdigmålas och spikas upp, en långvägg skall in liksom en ny takdel, återfyllning av massor runt grunden, asfaltering, eldragning, förrådsbygge, staketresning och en massa andra jobb. Hör gärna av dig till Sören Wennerberg, som är byggförman, eller till Ingvar Claesson eller Gunnar Pernfalk om du vill vara med och göra en insats i trevliga arbetsgång för bygge och flygplan. Här finns plats för många frivilliga insatser innan den nya flygplanuppställningen är klar att öppnas för allmänheten.



Sören Wennerberg, byggansvarig för taket övervakar den vintrigt besvärliga gjutningen.



Grunden till taket är klar. De i originalutförande använda betongplintarna har ersatts av en hel sockel.

Det är på Skavsta det händer (trots illojal konkurrens)

Nyligen har vi i olika medier fått ta del av Luftfartsverkets utredning om hur frågan om det förväntade ökande behovet av flygplatskapacitet för Stockholm ska lösas. Där avfärdas Skavsta på några rader som ointressant i detta sammanhang. Är det inte ganska märkligt att man låter ett affärsdrivande verk, (ett väl utbyggt Skavsta skulle ju ta trafik både från Norrköping och, om än marginellt, från Arlanda), få göra en utredning som sedan ska ligga till grund för framtida investeringar i kommunikations- och infrastruktur av riksintresse. Där LfV affärsintressen och avfärdandet av konkurrenterna får vara styrande i stället för en övergripande utredning som berör alla aspekter av framtida kommunikationssatsningar. En tidigareläggning av den planerade utbyggnaden av snabbjärnvägen över Nyköping skulle korta restiden Stockholm-Skavsta till 35 minuter. Ställ det i relation till att satsa 8-10 miljarder på en helt ny flygplats närmare huvudstadens centrum. Här är inte fråga om lobbyverksamhet, här är rena överkörningen.

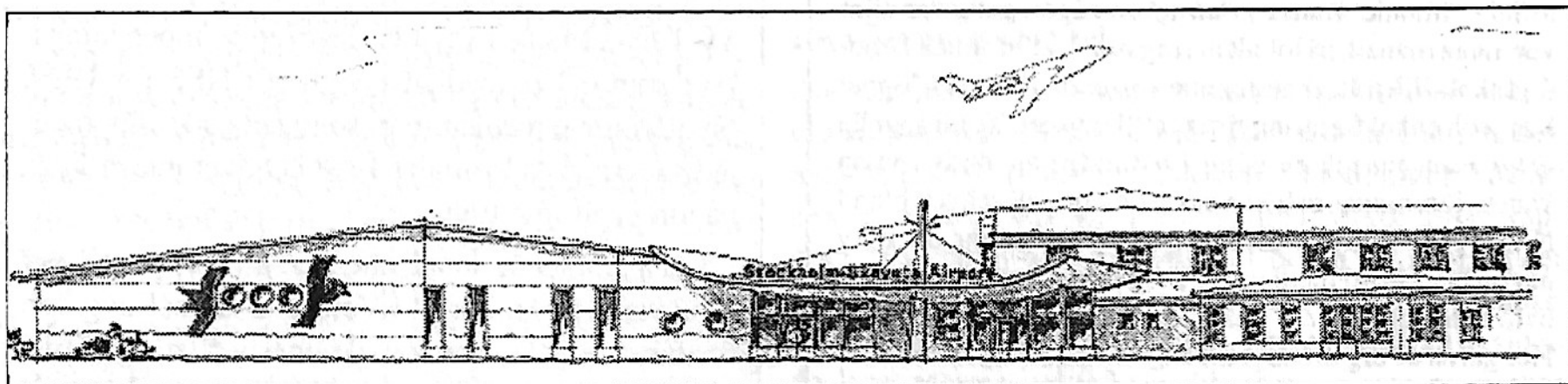
Skavsta står på egna ben

Men Skavsta vilar inte på hanen trots mothugg från LfV. Sedan den nye ägaren i höstas kom in i bilden har det redan hänt en hel del. Utbyggnaden av passagerarterminalen pågår för fullt och redan i maj kommer den

större terminalen att stå klar. Ansökan om utbyggnad av bana 09-27 (i båda riktningarna) har lämnats till myndigheterna. Helt genomfört skulle det ge Skavsta landets längsta bana och ytterligare stärka möjligheterna att utveckla fraktflyget. Redan idag är Skavsta landets i storlek 3:e största flygplats vad gäller flygfrakt. Här finns kanske plats för ytterligare lite funderingar kring myndigheternas syn på Skavsta. Norrlandsvännen och näringsministern Björn Rosengren har lyckats få loss den nätta summan av 80 miljoner kr för att utveckla ett flygfraktcenter i Luleå. De pengarna hade gjort större nytta som avbetalning på den utlovade kompensationen för F11:s nedläggning som ännu ingen sett röken av. På Skavsta vet man redan vad fraktflyg är.

Ryanair

Den nu väl etablerade Londonlinjen, med tre dagliga ToR-förbindelser Skavsta-Stanstead har haft mycket god tillströmning av passagerare. Det innebär också att Ryanair fortsätter sin satsning på Skavsta, med förhoppningsvis ytterligare linjer inom en inte alltför avlägsen framtid. Ett tecken på bolagets syn på Skavsta är att man under våren sätter in det första av 25 stycken beställda nya Boeing 737-800 på linjen Skavsta-Stanstead. De nya flygplanen är framför allt mycket tystare än de som används idag. Dessutom har de större kapacitet och rymmer 180 passagerare, att jämföras med de 130 passagerare som ryms i dagens flygplan.



Denna skiss ger en uppfattning om hur nya passagerarterminalen på Skavsta kommer att se ut från entrésidan.

Det händer även en del annat på Skavsta flygplats. Kaptenen på denna ryska IL76, som kom till Skavsta i mellandagarna för att lasta telematerial, trodde kanske att den planerade förlängningen av banan redan var genomförd. Oavsett orsak sattes flygplanet ned en hel del plus, med påföljd att det rullade ut i bana 27:s förlängning, där marken inte bar den stora tyngden. Idogt arbetande bärgningspersonal, med en rad bärgningsfordon hade ett drygt arbete under flera dygn med att baxa upp flygplanet ur lerbårrorna. Lyckligtvis är ryska flygplan stabilt byggda och denna IL76 behövde i stort sett bara rengöring och kontroll innan den några dagar senare lämnade Skavsta med ny last.



Några ord från ordföranden



Så har vi då kommit en bit in på årtusendets sista år. Det kommer att dröja tusen år tills motsvarande händelse upprepas igen, ett svindlande tidsperspektiv. Långt ifrån de tidsrymder som gäller för NFF:s verksamhet, även om det börjar kännas gammalt och vant, nu när vi kallar till förenings fjärde årsmöte.

På tal om tidens gång, allt emellanåt dyker frågan om föreningens fortlevnad upp. En förutsättning för att attrahera nya medlemmar och behålla de gamla, är att föreningen kan erbjuda en stimulerande och engagerande verksamhet. Den goda anslutningen som vi hittills haft på våra medlemsträffar tyder på ett stort intresse bland medlemmarna. Men är farligt att slå sig för bröstet och vila på gamla lagrar, varför jag tror det är tid att söka nya vägar för att ytterligare stärka samhörigheten och även i fortsättningen vara en populär förening.

En svårighet vad gäller medlemsaktiviteter är att drygt hälften av NFF:s medlemmar bor på orter ganska långt från Nyköping. För er försöker vi efter bästa förmåga hålla intresset vid liv främst genom regelbunden information via detta medlemsblad. I övrigt hoppas jag att något av våra utflyktsmål förläggs i er närhet (alla tips är välkomna) eller att ni trots resvägen ändå har möjlighet att ansluta till någon av våra träffar på Skavsta.

Vilka former av aktiviteter ska vi då söka för att stärka banden och locka nya medlemmar? Ett alternativ som haft stor framgång i andra föreningar, kan vara träffar under mindre organiserade former, men med mycket tid till samvaro med personliga kontakter, snack och historieberättande. Kanske *Pub-afton* någon gång var eller varannan månad, på lokalt näringsställe eller annan lämplig lokal. Eller återkommande *museikvällar* med "öppet hus" och enkel förtäring förlagt till museet. Traditionella *ärtor med punsch en gång i månaden* används i vissa kamratföreningar och kan säkert bli populärt även bland NFF:s icke militära medlemmar. Kanske har du själv någon bra idé till medlemsaktivitet, som naturligtvis inte bara behöver vara en "snackträff" enligt dessa exempel. Hör gärna av dig till mig, till någon annan i styrelsen eller till någon i Medlemsnytt's redaktionsgrupp.

Välkommen att engagera dig.

P.O. Pettersson

NFF-ordföranden slutar som flygplatschef

Den 1 februari lämnade NFF:s ordförande P.O. Pettersson med ålderns rätt befattningen som flygplatschef vid Skavsta Flygplats. Under en övergångstid kommer han dock att under någon dag i veckan arbeta åt flygplatsen för att hjälpa den nya ledningen att ta över alla funktioner.

POP, eller Pelle, började 1984 arbetet med att bygga upp den nya flygplatsen (då Nyköping/Oxelösund Flygplats) på resterna av den nedlagda flygflottillen F11. Med obruten optimism, en beundransvärd viljekraft och med hjälp av många lojala och duktiga medarbetare, har han under åren kämpat för att etablera nya verksamheter (trots många bakslag) utverka finansiellt stöd, genomföra utbyggnad, sy ihop olika förtetagssatsningar och ägarförhållande och framför allt klarat alla turer förknippade med koncessionsfrågan. Utan POP:s entusiasm och framåtseende hade flygplatsen inte haft den position den har idag. Och utan hans insatser hade troligen F11 Museum stannat vid en dröm. Nu hoppas vi att Pelle tar med sig sin stora driftighet och fortsätter sitt engagemang för vår förening.



POP som fältflygare i S32

Dags för medlemsavgift

Med detta Medlemsnytt får du även ett inbetalningskort som gäller medlemsavgiften i NFF för 1999. Nyttillkomna medlemmar som betalade sin medlemsavgift sista kvartalet 1998 behöver inte erlagga någon avgift för 1999.

Förra årsmötet beslutade att årsavgiften fr o m 1999 skall vara 100 kr. För F11 Veteraner är dock avgiften fortfarande 50 kr, eftersom de även betalar medlemsavgift i kamratföreningen, som till stora delar har gemensamma arrangemang med NFF.

I detta sammanhang vill styrelsen än en gång framföra ett stort tack till alla som ger frivilliga bidrag till F11 Museum. Dessa bidrag utgör ett mycket välkommet tillskott i museets verksamhet – och frivilliga bidrag är naturligtvis även i samband med denna inbetalning synnerligen välkomna.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION

Gunnar Vieweg

Tel 0155-28 88 33

REDAKTIONSGRUPP

Thore Eriksson

Christer Wätz

Gunnar Vieweg

ADRESS

Nyköpings Flyghistoriska Förening

Skavsta Flygplats

611 92 Nyköping