



Friska vindar över norra London

Väckarklockan ringer 01.30. Det är dags att slänga sig i bilen för en tur upp till Skavsta. Svänger ut på E4 men viker av mot Åby, ska hämta upp metrologen Åke Jönsson som åker med mej upp. Vi är tidigt uppe vid Skavsta, blir sittandes i bilen 30 min. Åke tar hand om bagaget medan jag kör bort bilen till FFK, sen en rask promenad till avgångshallen. Sen droppar "gubbarna" in, gemensam incheckning, knappt jag får ner fotoväskan i handbagagemallen. Det skulle bli värre på hemvägen! Säkerhetskontroll, och en stund senare sitter vi på plats i Ryanair-kärran. Efter en lugn färd så landar vi på Stansted, pass och säkerhetskontroller igen, ut till den väntande bussen som kör oss till hotellet, som är nytt för oss. Efter att installerat oss, så sprids gänget ut över stan. Mot diverse matställen (läs pubar). Väderleksrapporten såg inte bra ut för lördagen, och mycket riktigt. Halvvägs till Duxford på lördagsförmiddagen så kom regnet. Och väl inne på Duxford så kändes det som allsång på skansen, d v s bara



Denna vackra Catalina, en av få flygande, med stödflottörerna nere, gjorde en vacker uppvisning i friska vindar över Duxford.

paraplyer, men regnandet upphörde efter en stund. Det blev en stunds shoppande bland flygböcker, byggsatser, t-skirt mm. Så fanns det ju hangarerna där man renoverar kärrorna att kika in i. Själv löste jag en biljett och gick in på flightline, förutom ett helt gäng med Spitfire så pågick rundflyg med Tiger Moth och Dragon Rapide, under tiden så anlände ännu fler Spittar. Så hördes motorvrål, vid en inhägnad så hade man en Merlin och en Griffon-motor, den senare med motroterande kapade propellrar, på vagnar, dessa motorer startade man, o ljudet gjorde att man fick "ståpås" så att säga. På vissa ställen drog en doft av hamburgare med öl fram, även magen måste ju ha sitt. Kl 14. 00 startade flygshowen med att fyra Spitfire kom och flög över, mer ståpåls! Istället för regnet så var det väldigt bläsigt. Man fortsatte med ett par moderna jetfighter, sen kom det en Canberra visslande förbi i ett par gungor. En Grumman Bearcat flög rote med en Corsair, även en DC 3 visade upp sig. Så kom en rote, en Hurricane och en Spitfire, Mark 19 eller 22. En av dom få flygande Catalinorna visade upp sej. Harvard, Tucano, Chinuuk, listan var lång. Så kom Breitling Fighter som sponsrar sex st Jak 51. Efter dessa så var det dags för Sally B att ta lufrummet i besittning. När sen F86 Sabre:n varit i luften, så kom det mycket tråkiga beskedet att, den avslutande formationsflygningen med alla sexton (16) Spitfire var inställd p g a den starka vinden låg snett i banan, så tyvärr

ville man inte riskera nåt, vilket är förståeligt. Utan det blev lite tidigare hemfärd, där Kjell Nordström under resans gång berättade om förra årets besök med B 17, Blå Johan. Proceduren med att få allt att klaffa, med tillstånd, försäkringar mm. Hemma, ut på stan för att kaka. Söndagsmorgon, något bättre väder, men blåsten höll i sej, tyvärr. Framme vi Old Warden kunde vi konstatera att bara några kärror stod ute. För bläsigt, vi fick gå runt i dom ca 10 hangarerna istället, man visade upp Shuttleworth-samlingarna med veteranfordon, bilar, motorcyklar, och vi handlade i deras shop. Men klockan ett kom det dystra beskedet, dagens flygshow är



På Old Warden stod de flesta maskinerna inne p.g.a. den hårda blåsten, här en Fokker Triplane.

INSTÄLLD, p g a den kraftiga blåsten. Vi återvände till London, för att istället göra ett besök på Hendon, det finns alltid nått nytt i flygväg att titta på där. På söndagskvällen såg vi på nyheterna att man flugit med två fyrgrupper med Spitfire, tydligen så hade blåsten avtagit på söndagseftermiddagen. Måndagen blev kort eftersom vi skulle vara på Stansted tidigt för incheckning. Väl där så konstaterade jag att min fotoväska inte skulle gå igenom handbagagemallen, ner på knä, flytta över kameragrejorna i min platta ryggsäck, fotoväskan fick jag trampa ihop så att jag kunde stänga resväskans lock!! Väl i luften så var vi hemma efter 1. 50. Men lite avslaget kändes det, att inte fått sett alla Spitfire i luften, det var ju 70-årsjubileum. Men vädret rår man inte på. . .

Text o foto: Hasse Johnsson



Där, bakom fotografen Hasse, finns ett bra matställe, vet Kjell Nordström att berätta för fr.v. Sten Strandberg, Karl-Bertil Söderberg, Göran Landström och Lennart Svensson..

Ingen semester vid F11 Museum

Den soliga och sköna sommaren till trots har det jobbat med i stort sett full bemanning vid museet. Det är alltid stimulerande att se den arbetsglädje och entusiasm som finns hos den trogna arbetsstyrkan, även när svetten sprutar ur dem. Tack vare det börjar det utvändiga arbetet med den nya förrådsbyggnaden närma sig fullbordan. Bara lite mindre snickarjobb och målning återstår innan utsidan är helt klar. Samtidigt börjar även det nya varmbonade förrådet och verkstaden att närma sig fullbordan. Ambitionen är att den förestående kalla årstiden skall kunna ägnas åt inredning och finputsning av de nya utrymmena.

Under sommaren har också museibygnaden fått välbehövligt utvändigt underhåll med målning av hela den äldsta byggnadsdelen. Det är tio år sedan det senast gjordes och Åke Ryberg, som ansvarat för arbetet, hoppas att det nu skall klara sig i ytterligare tio år.



Alf Ericsson på marken och Rolf Nyberg spikar läkt på nya förrådet i gassande sol.



Målning görs däremot bäst i skuggan. Åke Ryberg på stegen och Jan Gelin fick flytta sitt arbete efter solens gång.

Dags för höstens putsardag

- Ta med handskar och arbetsglädje och kom till museet
- **TISDAG 10** oktober, så hjälps vi åt att snygga upp och putsa ute och inne.
- Vi börjar ca 08.30 och håller på en bit in på eftermiddagen.
- Lättlunch för alla som är med och jobbar.

Gästbok från Tp 46 Dove till museet

Kjell Palmblad överlämnade i juli till museet en mängd intressanta föremål, fotoalbum, pressklipp, tidningar och foton som samlats av hans nu bortgångne far flygteknikern Sven Palmblad. Det mest spännande är utan tvekan gästboken från transportflygplanet Dove, som Sven medföljde som färdmek på en rad intressanta flygningar under dess tid på F11. Men i den digra samlingen finns en mängd föremål att identifiera, många av dess säkerligen intressanta och vissa troligen ganska sällsynta. När vintern sätter stopp för byggverksamheten hoppas vi att några av våra kunniga flyghistoriker får en stund över att inventera samlingen.



Mycket spännande fanns bland dokument och foton från Sven Palmblad, här en första genomgång av fr.v. Stein Ulf, Per Bohlin, givaren Kjell Palmblad och Sören Wennerberg.

Under det gångna året har föremål, bilder och publikationer skänkts till museet av följande personer:

- Anders Adelman, Nyköping
- Jan-Åke Berg, Uppsala
- Lennart Berns, Stockholm
- Thomas Blomqvist, Nyköping
- Märta Brycker, Nyköping
- Rolf Carlsson, Nyköping
- Rolf Danielsson, Ringarum
- P.G. Ekholm, Rejmyre
- Sonny Hågerdal, Nyköping
- Åke Jakobsson, Nyköping
- Linne Knabe, Stockholm
- Harry Lind, Stigtomta
- Berit Ljungqvist, Trosa
- Sigvard Mouwitz, Nyköping
- Lars Möller, Stockholm
- Torgny Nilsson, Vagnhärad
- Leif Norén, Nyköping
- Arne Olander, Nyköping
- Håkan Palm, Oxelösund
- Nils Personne, Nyköping
- P.O. Pettersson, Nyköping
- Kjell Palmblad, Nyköping
- Arne Samuelsson, Nyköping
- Roland Sterner, Nyköping
- Lars-Olov Wadman, Stigtomta
- Arne Wiberg, Nyköping
- Lennart Wärme, Tystberga

Utöver dessa har vid olika tillfällen föremål kommit till museet där givaren tyvärr är okänd.

Till alla givare framförs härmed ett varmt tack.

Lilldraken på F11

På jakt efter den tid som flytt kom vi att under NFF:s välarrangerade och givande resa till England (1-4 september 2006) att söka bland minnena. Två somrar under 50-talets början var jag på F11, 1952 som meteorologkadett, 1953 som nybliven meteorolog. Vi hade Ingemar Wängström som lärare, en lysande kontrast till dem vi tidigare haft på F21, då stämningen bland oss aspiranter blev sådan att fyra av sex begärde avsked och jag ett års uppskov. Detta ledde till att flygstabschefen Gustaf Adolf Westring åtföljd av stabövermeteorologen Oscar Herrlin flög upp med en Sk16 för att förhindra fanflykten.

Den 21 januari 1952 flög Lilldraken för första gången, Bengt Olow var förare. Jag tror att det var sommaren samma år, då dagofficeren och jag en vacker men disig söndag hörde ett märkligt vinande i luften. Ett litet reaflygplan för över oss och landade; varken trafikledning eller räddningstjänst var igång. Vi drog naturligtvis snabbt ned till fältet där vi mötte det märkliga lilla flygplanet när det körde in på en hangarplatta. Föraren uppmanade dagofficeren att snarast möjligt låsa in underverket i hangaren vilket också skedde.

Mycket mer än så kommer jag inte ihåg men vädret var sannolikt av den typ som är trevligt på backen, men så fort man kommer upp på höjd så har man väldigt dålig sikt framåt; den är liksom begränsad till en strut på vars topp man befinner sig. Ofta är det torrdis, stoftrik jord från de ryska stäpperna har genom vindar och konvektion forslats lång väg. Om man dessutom har motsol kan navigeringen bli riktigt knepig. Föraren var på väg från Malmen till Stockholm och var omdömesgill nog att avbryta när det blev för tjockt.

Har jag då drömt detta? För ett par år sedan deltog jag i en visning av Flygvapenmuseum. Vid Lilldraken berättade guiden att den aldrig varit ute för något haveri. Då kunde jag inte hålla tyst utan meddelade: "Nej inte något haveri, men en nödlandning på F11." Guiden bekräftade detta.

Jag hoppas att det finns någon som kan ge mera information i kommande nummer. Kontakta i så fall redaktionen.

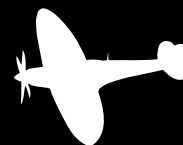
Åke Jönsson



Bild ur SFF arkiv

Lilldraken på marken, dock inte på F 11, där den nödlandade vid ett tillfälle 1952.

SKAVSTA FÖRR



Handley Page "53 Hampden"

Ett av F 11 udda flygplan var det engelska tvåmotoriga bomb- och fjärrspaningsplanet "H.P. 53 Hampden" eller i flygvapnet P5 (Provflygplan). På 1930-talet var flygvapnets flygplanläge prekärt just vad gällde bomb- och fjärrspaningsuppgifter. Man gjorde då omfattande utredningar av olika flygplantyper. Slutligen jämförde man det brittiska Handley Page "53 Hampden" och det tyska Junkers K85. De befanns då vara likvärdiga i fart och topphöjd. Men K85 kunde utan väsentliga förändringar användas som enhetsflygplan. Flygstyrelsen var emellertid av den åsikten sedan länge, att P5:an var underlägsen i alla seenden och K85 var den lämpligaste typen. Men den svenska regeringen tvingade Flygstyrelsen att lägga en beställning på P5 enär den typen "bäst uppfyllde kraven".

Den 24/9 1938 leveransflögs en P5 från Hestonbasen i England direkt till F 3 Malmen med fem timmars flygtid och en medelfart på 360 km/tim. Planet placerades först på F 1 Västerås, som var den ena av två flottiljer som avsågs att utrustas med den nya typen, och här skulle maskinen



Ett par, något suddiga bilder av P5 (H.P. 53 Hampden) på F 11 med F 11-märkning.

också utvärderas. I juni 1942 överflyttades P5:an till F 11 och var baserad där till 1945. På F11 sattes maskinen in då och då i neutralitetsvakten. Men typen ansågs inte tillfredställande och tidsuttaget i luften blev därför ganska litet. P5:an byggdes även om i vissa delar och ett extra passagerarsäte inmonterades och därmed kunde den användas som stabsflygplan. Den 6 november 1945 såldes maskinen till Saab i Linköping och civilregistrerades till SE-APD. Där användes planet för diverse prov. P5:ans märkning var på F 11 "75", men siffror och kronmärken målades över på Saab. Handley Page "53 Hampden" skrotades 17/11 1947.

Axel Carleson

Några ord från ordföranden



Vilken sommar vi har haft! Varmt, soligt och badvänligt. Lata dagar för de flesta av oss.

En sommar att minnas. Mina tankar har många soliga och stekheta dagar gått till våra trogna och lojala museiguider som alltid ställer upp och tar hand om våra besökare till museet. Oavsett vädret!

Denna soliga sommar har nog lockelsen varit stor att istället satsa på badstranden, båten eller fritids-huset! Men ändå har åtagandena och intresset för F 11-museet tagit överhanden. Starkt gjort! Tack alla ni som satsat åtskilligt av er tid för "guidetjänsten". Ni är museets viktiga och värdefulla kontakt med allmänheten

Nu när hösten är kommen hoppas jag att allt fler av oss satsar några timmar då och då på de uppgifter vi har att lösa. Varje tisdagsförmiddag är det ordinarie arbetsdagar, inkluderande trevliga fikaraster och kamratliga "ljugarstunder". Vi kommer även att vid något eller några tillfällen kalla medlemmarna till extra arbetsinsatser på andra tider. Jobb och uppgifter av olika slag och innehåll finns det för alla. Väl mött, med eller utan arbetshandskar!

P O Pettersson
Ordförande

Höstmöte med Sten Wahlström



Bild via Sten Wahlström

Till NFF:s höstmöte har vi glädjen att kunna presentera Sten Wahlström som föredragshållare. Sten, erkänt mycket kunnig om såväl levande fåglar som "plåtfåglar" och hängiven flyghistoriker, kommer att berätta om den tyska raketbasen vid Peenemünde under andra världskriget. Den bas som fotograferades av Capronibesättningar från F 11, och visst står det som av en händelse en Caproni på Stens skrivbord. Välkommen till en träff med flygvänner och intressant föredrag av Sten Wahlström

Datum: Torsd. 19 oktober
Plats: Skavsta, Flygteknikerskolan
Kl 1700: Museet öppnar
Kl 1800: Samling med öl och macka (40,-)
Kl 1845: Information och lottdragning
Kl 1900: Föredrag av Sten Wahlström

Anmälan: Snarast, dock senast månd. 16 oktober

Till: T. Eriksson 0155 28 82 97
G. Vieweg 070 530 20 74
Museet 0155 21 18 98 (telesvar)
e-post: nff@nykoping.nu

Utdrag ur "Minnesanteckningar från flygsoldat 10427/41 Folke Lidberg, flygskytt"

Vi hade Caproni som "eget" plan på F 11, en version för "fjärrspaning" och en version som bombplan. Fjärrspaningen hade extra tankar i bombställen. Det blev inte så mycket flygning med Capronin därför att i första omgången var det vingfästena som skulle förstärkas efter att flera plan fått vingbrott. När så denna förstärkning var klar, var det dags att åtgärda avgasutsläppen. På motorernas undersida var det ca 5 cm långa avgasrör 12 rader om 5 st i varje rad, motsvarande antal motorcylindrar. När planen gick in för landning ströps gasen så eldslågor slog ut via de korta avgasrören och det tändes eld på duken som fanns närmast. Denna stora risk åtgärdades på ett enkelt sätt. Man monterade dit som en "saxofon" och anslöt de 5 korta avgasrören i varje rad och den grövre slutänden var böjd utåt och låg på utsidan om landningsstället. Alltså två "saxofoner" under varje motor. Med anledning av detta blev det lite flygning med Sl6 för min del, men vi hade B3-or från Västerås som lån och fick flygvana på.



Foto: Hasse Johnsson

Folke Lindberg t.h. i samtal med Arne Berglund vid besök på F11 Museum. Folke, välkänd i hemtrakten Finspång för fina träsniderier, tillhörde andra kontingenten på F 11.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION	REDAKTIONSGRUPP	ADRESS	E-POST
Gunnar Vieweg	Thore Eriksson 0155-28 82 97	Nyköpings Flyghistoriska Förening	nff@nykoping.nu
	Christer Wätz 08-605 42 43	Skavsta Flygplats	POSTGIRO
	Gunnar Vieweg 0155-21 88 34	611 92 Nyköping	82 46 05-0