



Medlemsresa till veteranflygets Mecka

Fredagsgryning den 10 oktober. På Skavsta flygplats dyker gubbarna upp ur dimman för incheckning; mot London och mot flygdagen i Duxford. Det är nostalgi i luften. Några ungtuppar sänker medelåldern. Framåt förmiddagen hittar vi gruppen, 23 personer stark, vid Liverpool street kånkandes på bagaget. Sedan är det hotellet som gäller och en rask promenad till en pub för en öl, kanske två, fish and chips. Vi har blivit Londoners med pubbesök (inklusive ett på en pub för döva), kulturhabituéer på museer, en titt in till Harrods, restaurangsitningar och långa, långa vandringar på programmet.

Imperial war museum

Nu är det splittring. I små grupper försvinner flygentusiasterna för att uppsöka personliga mål och ska vi kalla det miljöer.

Ett av museerna ligger söder om Themsen och heter Imperial war museum och hälsar oss med två riktiga mörsare utanför entrén. Här finns gamla flygplan, gamla tanks och kanoner. Här kan man också beskåda Ingvar Claesson och Gunnar Vieweg, dock inte utställda. Men det handlar inte bara om materiel, där pågår också en utställning om förintelsen. En plågsam vandring i halvmörkret. Efter Hitlers pompösa tal och Göbbels insmickrande manipulation blir det jobbigt när bilder och filmstumpar med arkebusering visas. Jag orkar inte längre utan drar mig ut i stora hallen. Det är roligt med gamla flygplan men det finns ju trots allt en mänsklig sida av historien. Det blir väldigt uppenbart i Duxford.

Duxford

Till Duxford tar vi oss samtliga på söndagen med hyrd buss för att besöka flygdagen. Här finns stånd med böcker, skivor, souvenirer, kläder, ja, praktiskt taget allt som hör till flyget. Samt fish and chips och en och annan öl. Det är bara att gå runt. Direkt påminns vi av att det är en gammal flygbas för amerikanerna. Ett helt museum fyllt med amerikanska kärror, där en stor



I den imponerande USA-hallen på Duxford syns här TBM-3 Avenger, fenan på B29, samt B17 och Mustang. I den stora hallen finns dessutom B-52D Stratofortress (spännvidd 56.39 m), SR-71A Blackbird (max fart 3220.00 km/t), U2 och en rad andra.

del av utrymmet upptas av stratofortress, den bombare som formligen öste ut giftiga kemikalier över Vietnam.

Vid ingångsdörren finns glasskivor (kanske plexiglas) med symboler över alla flygplan som inte kom tillbaka. I inre hallen på museet finns namnen på alla dem ombord på planen som inte kom tillbaka. 30000 unga män. En ofattbar siffra.

Vid en rundvandring på området hittar vi även en gammal svensk Draken. Det känns naturligtvis bra.

Och de flygs också!

Så börjar flyguppvisningen. Litet trevande, spridda skurar av Spitfire, Hurricane och B 17. Mums för flygplansälskare. Där dundrar ett och annat jetplan förbi och där flygningen slutar och akrobatiken tar över finns ett ryskbyggt flygplan som inte är verkligt egentligen. Så fick vi inte göra i sektorn över Ljungbyhed.

Det är härligt, höjdpunkten på denna fyra dagars utflykt till London, anordnad av Nyköpings Flyghistoriska Förening. Liksom sista dagens halvtimmesfärd i det 140 meter höga pariserhjulet London Eye med staden utbredd framför fötterna och ett visst pirr i knäskålarna.

Christer Wätz



Två kraftfulla veteraner taxar in och defilerar framför publiken efter en vacker uppvisning med härliga ljudupplevelser. Till vänster Mustang, f.d. "Gul Kalle" i ny skepnad. Till höger F4V en verkligt potent maskin.

Flög bakåt - men karriären gick framåt

Baklängesflygningen skedde en blåsig dag med S14 Storken, till stor förvåning för folk på marken i trakten av Jönåker. Det var ett av många roliga minnen vid Jan-Åke Bergs tillbakablick från sin tid på F11. Det, bland många andra, bjöds den fulltaliga publiken på vid höstens medlemsmöte när "Jåke" visade bilder och berättade om sin tid vid flygvapnet.

Knappast kunde han ana vid sin första flygvapenkontakt som flygpojke 1952 (med bl.a. USA-resa och radiointervju), att han skulle göra en sådan långtgående karriär inom såväl flygvapnet som i diplomatkretsar. Den egentliga anställningen vid flygvapnet tog sin början 1955, då Jan-Åke ryckte in till F5. Den första kullen som flög både propeller och jet på Ljungbyhed. Till F11 kom han 1959, dit han till allas förvåning själv sökte sig. Jaktпилот var ju annars det som gällde. Men Jåke förstod att den roligaste flygningen ägde rum på spaningsflottiljen.

F11 och ryska

Han introducerades av kapten Bertel och fick veta att han redan nästa dag skulle delta i en samövning och flyga Storken. Det gick bra efter 1,5 timmes inflygning. Med tiden blev det 21 timmar på typen, plus eller minus ovannämnda baklängestid. Annars var det 29:an som gällde i vilken han fick hela 1100 timmar, innan det så småningom blev S35.

– Bara utseendet gjorde att det pirrade i magen, berättade Jåke inför anblicken av Draken.

I mitten av 60-talet började han med blandat resultat att läsa ryska, vilket i framtiden kom att öppna många dörrar.

– Mina två bästa beslut vid den tiden, inflikade Jåke, var att välja F11 och att läsa ryska.

Från Norrland till Kina

Efter en period vid MHS blev det sedan F21 under ett par år. Minnen från Norrlandssejournen är främst hur fint det var att flyga i Norrland med fjäll och stora öde vidder. Och så ett

Mera från England

Ett mål för Englandsresenärerna var även Royal Air Force Museum i Hendon i Londons utkant. Också ett imponerande museum som visar de flesta av Storbritanniens militära flygplan, från ursprunget till nutid. Plus en rad fina kringutställningar; en mycket lärorik barnavdelning som med sinnrika apparater förklarar aerodynamikens grunder och annan flyg-



NFF:s ordförande P.O. Pettersson avtackar kvällens föredragshållare med boken om B3, en bok som den mycket flyghistoriskt beläste föredragshållare Jan-Åke Berg faktiskt ännu inte hunnit med.

förlängt banljus efter en något tidig sättning, som kom att bli en kär souvenir. Därefter adjutant till ÖB och en massa trevliga minnen från resor till bland annat Kina och möte med piloter i bara Mao-byxor och Mao-mössor, samt Sovjet med besök vid kosmonaututbildningen och på flottiljer.

Och så blev det flyghistoria

Därefter blev det några år som chef för tolkskolan innan Jåke från 1986 till - 91 var militärattaché i Moskva och Warszawa. En spännande tid med mycket umgänge i diplomatkretsar och besök på flottiljer och andra platser. Till de mindre roliga hörde besök vid f.d. fångläger och andra minnesplatser från kriget.

Sin synnerligen innehållsrika tid vid flygvapnet avslutade Jan-Åke från 1991 fram till sin pension som chef för F20. Dock består flygintresset, inte minst för gamla flygplan. Åt flyghistoria ägnar Jåke en stor del av sin tid, och ändå mer under åren 1997-2003, då han var ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening. SFF är idag världens största flyghistoriska förening med 5200 medlemmar. Med bilder på den nu efter renovering fantastiskt fina Sk 14 avslutade Jan-Åke sitt mycket uppskattade föredrag.

teknik. Här sitter Churchill och håller sitt berömda tal, och rör till och med på munnen. Som Grand Final visas i den mörkklagda hallen bland alla engelska och tyska krigskärror en effektfull ljus-, film- och ljudshow "Slaget om Storbritannien".

För denna fina resa tackas arrangören och "reseledaren"

Freddie Andersson



Vacker Spitfire MkIX på pelare utanför flygmuseet i Hendon. Flygplanet är en replika i glasfiberarmerad plast, för att spara de "äkta", men är lika vackert för det.



Vad kan smaka bättre än en sval öl en varm höstdag i London efter ett par timmars vandring på museum. Här ett avslappnat NFF-gäng utanför RAF-museet i Hendon.

Medlemsavgift

För att komma bättre i fas med årsskiftet medföljer inbetalningskort för 2004 redan i detta nummer; med hopp om lika snabb inbetalning som föregående år.

använd därför gärna omgående bifogade inbetalningskort.

Medlemssektionen meddelar samtidigt att troheten mot föreningen är fortsatt god och endast noterat enstaka uteblivna betalningar för 2003.

Utlottning av medlemskap

Bland de som betalar medlemsavgiften före årsskiftet lottar vi ut **två gratis medlemskap** för år 2005!

Besök vid Robotmuseet

Den 1/10, en mulen och regnig dag, ämnade ett drygt 30-tal F11-Veteraner en buss för färd mot Arboga. Målet var Robotmuseet.

Vid ankomsten fagnades vi med fika och därefter följde en generell genomgång beledsagad med overheadbilder. Berättare var museichefen, Stig Jäderlund, som redogjorde över historiken kring museet och i synnerhet robotarnas tillkomst med början av tyskarnas V 1:a.

Museet öppnades i april 2002 och är inrymt i en gammal industribyggnad tillhörande kommunen. Avsikten är att museet skall vara gemensamt för alla försvarsgrenarna. Ytan på lokalerna är 350 m² och planer finns på utvidgning med 260 m². Hyreskostnaden belöper sig då totalt till ca 160.000 kr/år! Hur går detta runt? Jo, museet sponsras av SAAB, Bofors, Dynamics, AerotechTelub, Volvo Aero, Kommunen, Flygvapnet m.fl.

I utställningshallen kunde man beskåda något unikt, en V 1 (tillhörande Tekniska Museet), en av de 6 som landade (störtade) i Sverige. Som tur var oladdade! I övrigt fanns allt i robotväg, 23 olika, från R 04 till

R 322. Möjlighet fanns också att med simulatorer "avfyra" robotar mot fiktiva mål. Huruvida träffsäkerheten blev det avsedda framgick inte av "testpiloternas" rapporter.

Ett fantastiskt stort referens- och fackbibliotek fanns också tillgängligt. Dock kanske för avancerat för gemene man, säkerligen mera avsett för forskningsändamål.

Stig Jäderlund med sina medhjälpare hade jobbigt med att besvara alla frågor från veteranerna. Ingen fråga blev obesvarad tack vare mångårig kunskap om robottekniken. Efter genomgången av den fantastiska utställningen avtackades ciceronerna av belåtna veteraner. Vi kan varmt rekommendera ett besök.

Avslutningsvis lotsades vi till AerotechTelub:s lunchrestaurang (f.d. CVA!) varifrån vi mätta och belåtna anträdde återfärd mot Nyköping.

Mats Bjureen



SKAVSTA FÖRR



F11 inträde i jetåldern

Det svenska flygvapnet insåg i ett tidigt skede, att jetflygplan innebar framtiden. Och i och med att man skaffade flygplanet De Havilland Vampire, blev man också bland de första i världen att inträda i jetåldern. Det var för att bland annat fylla luckan mellan flygvapnets traditionella propellerflygplan – Spitfire, Mustang, Saab 18 m fl – fram till att Saab 29 *Tunnan* kunde tillföras förbanden. Genom dåvarande flygvapenchefen generallöjtnanten Bengt Nordenskiölds goda kontakter med engelska flygkretsar, så kunde flygvapnet teckna en större order



En av de 16 S28B som flögs på F11 under åren 1953-55, uppställd på 1. div platta med inkopplat startaggregat.

av det engelska D.H. Vampire, med leveransbörjan 1946. Här i landet fick flygplanet beteckningen J28, A28, S28, då den användes som jakt-, attack- resp. spaningsflygplan.

Våren 1953 inträdde F11 i jetåldern genom att flottiljen tilldelades ett antal J28B/Vampire – i flygspaningen kallad S28B. Denna version av Vampire var utrustad med en svensk licenstillverkad D.H. Goblin III-motor (RM1A) med dragkraft på ca 1500 kilopond. Toppfarten blev upp emot 900 km/tim. Det var 1:a divisionen på F11, som tilldelades 16 st Vampire-plan S28B och gav flottiljens förarpersonal en *förträning* av jetflygplan. Nu var emellertid S28B inte ett fotospaningsflygplan i dess egentliga betydelse, då planet saknade kamerautrustning. S28B kom att tjänstgöra jämsides med S31, S18 och under en kort tid även med S29C. År 1954 introducerades S29C *Tunnan* på F11 och någon gång 1955, då *Tunnan* helt var i aktiv tjänst, försvann S28B. Ett stort antal 28A och 28B såldes 1955/56 till såväl svenska som utländska köpare. D.H. Vampire var ett mycket lättflyget jetflygplan med god roderharmonik och utmärkta flygegenskaper.

Axel Carlsson

Några ord från ordföranden



Ännu ett flyghistoriskt verksamhetsår är snart slut. Intensiva, arbetskrävande och kostsamma insatser är genomförda, som vanligt genomduktiga medlemmars försorg.

Men även välbesökta trivsamma och intressanta medlemmöten har avhållits. Liksom NFF- arrangerade resor, bl a till det flyghistoriskt intressanta England. Ett stort och varmt tack till alla funktionärer, sponsorer m fl som gjort allt detta möjligt! Jag har en god förhoppning om att även nästkommande år blir händelserikt, med många intressanta inslag och aktiviteter.

En riktigt God Jul och ett Gott Nytt År till önskar jag er alla.

P O Pettersson
Ordförande



God Jul

och

Gott Nytt År

*till önskas alla våra
läsare.*

Boka årsmötet 2004!

Tidpunkten för årsmötet är fastställd till torsdagen den 25 mars, med sedvanliga arrangemang. Kallelse kommer i Medlemsnytt 1/2004.

Efterlysning

Sedan en tid tillbaka finns i Borlänge en arbetsgrupp med namnet *Rommehedsgruppen*. Gruppen samlar material med syfte att ta fram en minnesskrift om Rommehed; dvs för flygfältet Rommehed under perioden 1920-talet – mitten av 60-talet, innan det blev Dala Airport.

Du som har material att dela med dig; texter, bilder eller minnen - såväl militära som civila, skicka det till eller kontakta:

Tore Fryk
Rommevägen 26
784 63 Borlänge
Tel. 0243-23 91 38



Flyghistorisk kunskap på besök



Thore Eriksson guidar Flyghistoriska rådsmedlemmarna fr.v. Gunnar Berns, Sven Sheiderbauer och Anders Kågström.

Den 18 september hade F11 Museum glädjen att välkomna Flyghistoriska rådet som besökare. Rådet hade förlagt ett av sina återkommande möten till Skavsta där gästerna förutom museibesök även fick information om FFK (Frivilliga Flygkåren) i vars lokaler mötet ägde rum, samt om utvecklingen på Skavsta Flygplats. Flyghistoriska rådet utgör en samlad expertis av svensk flyghistoria på alla områden och för NFF var det värdefullt att på detta sätt få möjlighet att visa vad som händer inom såväl dåtid, nutid som framtid på den sedan 23 år nedlagda flygflottiljen.

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

REDAKTIONSUTA

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: <http://f11museum.ses.nu>