



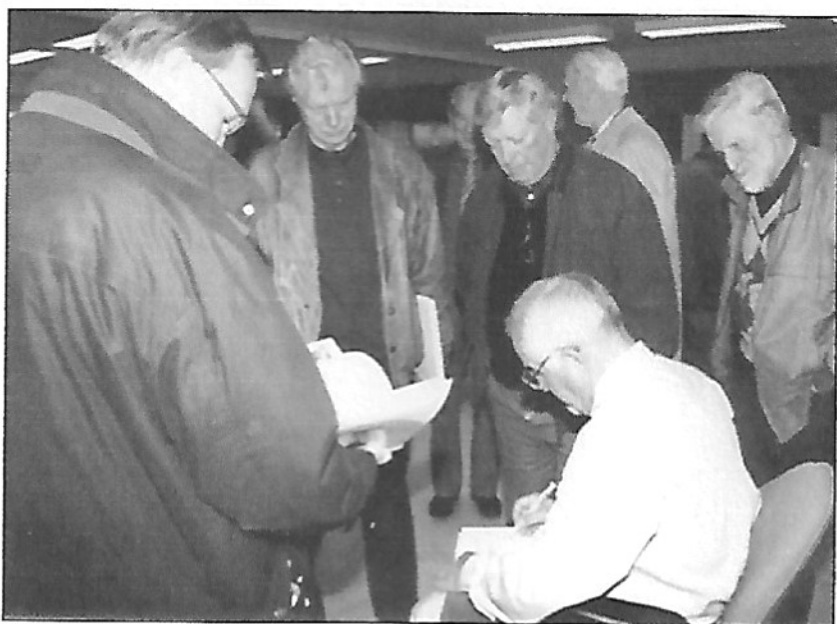
Från Kongo till Grönland i helikopter

Det var en del av den resa genom ett flygarliv som legenden Ingmar Schylström, mest känd som "Schylas", bjöd på i sitt spännande föredrag vid medlemsträffen på Skavsta den 27 oktober. En träff med sedvanligt god anslutning, alltså fullsatt som vanligt, med närmare ett 80-tal åhörare, som alla var mycket nöjda med att de tog detta tillfälle att få höra berättelser från ett 41 år långt flygäventyr.

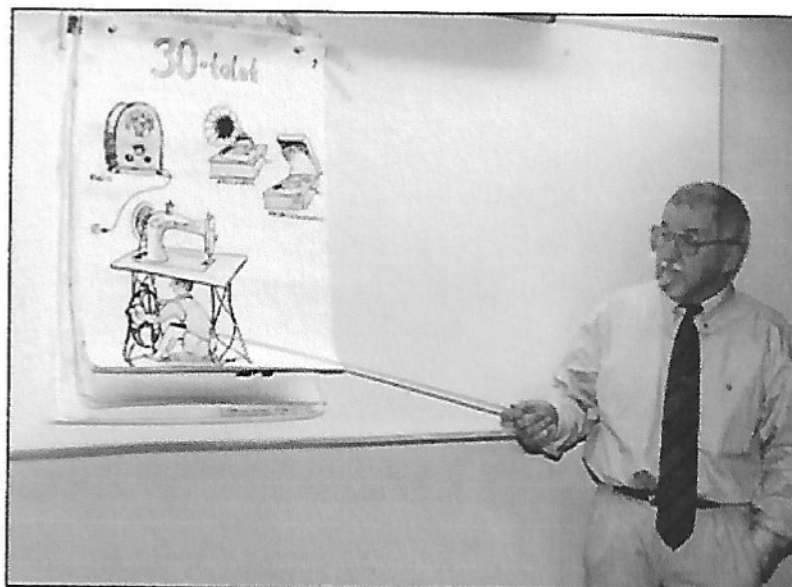
Den 22 april 1949 fick Ingmar mottaga sina "Vingar" ur Flygvapenchefen B G Nordenskiölds hand. Det var en imponerande examensflygning denna dag, då inte mindre än 119 flygplan samtidigt befann sig i luften ovanför Ljungbyhed. Därefter bar det iväg till F15 och inflygning på J21. Ingmar trivdes dock inte speciellt bra på denna flottilj, utan lyckades med konsstycket att få förflyttning till F11, där han kom att trivas mycket bra.

Det var S31 som gällde

Under den 5-åriga sejouren på Skavsta hann Ingmar med att flyga en rad olika flygplan; S14 "Storken", Sk14, Sk16, B17, S18, J28 och – det bästa av allt – S31 "Spitfire". Och många fina minnen från S31-flygningar fanns att berätta om, såväl sköna flygupplevelser som mer dramatiska, dock utan allvarligare skador på vare sig förare eller flygplan.



Ingmars nedtecknade minnen från sitt liv som flygare finns nu i bokform. Det är Saab som sammanställt, redigerat och låtit trycka denna vackra bok. Ett begränsat antal böcker fanns att köpa vid medlemsträffen, och där alla köpare



"Schylas" mycket personliga manus bestod av ett blädderblock med tecknade bilder ur sitt händelserika flygarliv. Vad annat kan man förvänta sig av en man som är lika duktig konstnär som flygare och som har dokumenterat sitt flygarliv i 317 akvareller.

– Mest för att visa familjen vad jag gjorde när jag aldrig var hemma, som "Schylas" uttryckte det.

Men även många andra händelser i luften med bland annat S18 fick åhörarna uppleva denna afton. Spaning efter Catalinan i juni 1952, med 4-timmars pass i S18 var ett av uppdragen. Omvärldens kunskap om flygarlivet illustrerade Ingmar med den tidiga morgon 1953, då han lämnade sin trolovade i sängen tidigt en morgon 1953 – flög ner och fotade kryssaren Sverdlövs i Kattegatt och kom tillbaka till hemmet och den alltjämt sovande kvinnan, och möttes med orden "Blev det inget av?"

Helikopter för hela slanten

1955 lämnade Ingmar F11 och bevingade flygplan för att i framtiden viga sin flygarbana åt helikopter – där han kom att bli en legend. Det var fascinerande berättelser de ivrigt lyssnande deltagarna fick höra; räddning av en stelfrusen same i meterdjup snö och 30 graders kyla, roteflygning med örnar, hur det var att landa på en 7 meter stor platta på toppen av en kasunfyr, och den nästan otroliga historien om hur Ingmar och två andra besättningsmän blev kidnappade, fängslade och hotade under fruktansvärda förhållande i samband med FN-uppdrag i Kongo 1960-61.

Jagade myskoxar

Flygningar som islots för forskningsfartyg till Grönland gav också starka minnen, liksom andra flygningar på denna nordliga kalla plats, som hur det gick till att samla ihop och fånga myskoxar. Det var alltså en verkligt givande kväll för NFF:are och F11 Veteraner.

Äntligen under tak

Tisdagen den 9 november företog F11 Museums bevingade klenoder färden till sin nya väderskyddade uppställningsplats under det nya flygplantaket, påpassade av en stor skara museisupportrar. Eftersom endast en vägg än så länge är klar får det ännu en (förhoppningsvis kort tid) heta bara "taket". Men tack vare de under hösten inkomna generösa penningbidragen fortsätter arbetena direkt



med att färdigställa den blivande "MUSEIHALLEN". Flygplanflytten var väl förberedd och planerad av Mekgruppen, som sett till att fälla några träd och stolpar, gräva bort en jordvall och flytta staket för att ge plats för transporten. Till bogseringen fick man mycket värdefull hjälp av bastroppen från Bråvalla – Heder och tack till dessa hjälpsamma och duktiga personer. Många frivilliga hade ställt upp denna dag för att vara behjälpliga på olika sätt, varav de flesta dock fick ett tämligen lindrigt arbete. Hela flytten gick faktiskt betydligt lättare än vad Gunnar Pernfalk och hans mannar vågat hoppas på. Flytten av 32:an, det största flygplanet, och det som man varit mest oroad för gick faktiskt lättast av alla. Vägen klarade tyngden och inga ytterligare stolpar behövde fällas.

Lättade efter att utan problem fått sina maskiner under tak satte mekgruppen direkt igång med att kapella av, så att de nu kan beskådas utan störande täckelse. Efter väl förrättat värv blev det "krigsrätt" för alla närvarande, dvs. ärtsoppa och ostsmörgås serverat av Åke Jakobsson.



Gunnar Pernfalk och Rolf Nyberg preparerar dragstängen till 35:an



Med hjälp av ett par plankor under högra huvudställshjulet gick även extratanken fri från stenen, vilket noggrant kontrolleras av många medhjälpare.



Det gamla färdas långsamt mot Museihallen, medan det nya tar över i form av stora moderna frakt passagerflygplan.



Duktiga bogserare utnyttjade vägen maximalt och såg till att den preparerade färdvägen som tillägg till tidigare färdväg från träd och staket

Några noteringar från styrelsemötet den 27/10

Ordförande framförde en stor eloge till alla som varit involverade i arbetet med uppförande av flygplantaket.

Etapp 1 (enbart tak, exkl väggar) har genomförts enligt planering och finansierats med befintliga tillgångar, trots stora oberäknade extrakostnader.

Även uppförande av den för vindskydd viktiga västra långväggen är färdig och arbetet med resterande väggar kan fortsätta tack vare greneröst ekonomiskt bidrag från en tidigare F11-anställd.

Målning av taket planeras in under nästa år, sponsorer söks. N. Personne föreslog att en trivselhörna med bardisk inrättas i hallen.

Informationsskyltar skall tas fram till samtliga utställningsflygplan.

Beslutades att den nya uppställningshallen för flygplanen skall benämnas *Museihallen*. Den ursprungliga museide-len benämns *Museibyggnaden*, och innehåller *Basutställningen*.

F11 Museum har ansökt om att få sig tilldelat en helikopter 3 när dessa utrangeras.

L. Zetterström undersöker via Saab/Nyge om det senare kan finnas möjlighet att överta en Hkp 5, (som hade större anknytning till Skavsta än Hkp3).

Noterades med stor tacksamhet att betydande kontant bidrag inkommit från tidigare F11-anställd.

POP aviserade att överskott från besöksaktivitet kan förväntas inkomma inom kort.

Ca 225.000,- har hittills inkommit totalt från olika givare i samband med insamlingen till hallbygget startade.

Till detta kommer sponsrade arbeten och material från företag.

Nästa medlemsträff arrangeras i samband med årsmötet 2000.

S. Wendelsten har lovat att bygga resterande modeller av de flygplan (ej operativa) som flugit på F11.

N. Personne föreslog att större kraft skall läggas på att knyta medhjälpare till de olika sektionerna.

Sponsorträff planeras i samband med invigningen av *Museihallen*, prel under våren 2000.

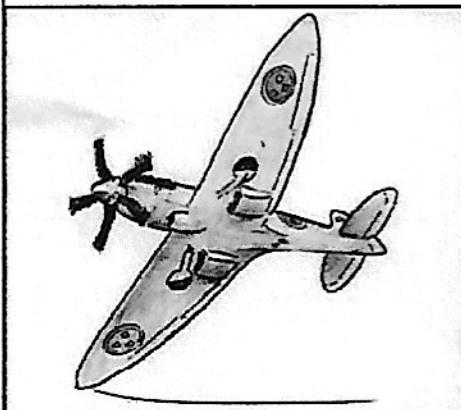
Datum för årsmötet 2000 fastställdes till **torsdag 26 mars**. Saab/Nyge ställer sig positiva till att upplåta sin målarverkstad för målning av 32:an. Kontakt har tagits med Autolack, som erbjuder sig att hjälpa till i mån av tid.

A. Carleson föreslog att en katalog över utställningsplanen tas fram.

Räddningstjänsten kommer att medverka vid nästa guideträff för att demonstrera brandsläckning.

SKAVSTA FÖRR

Under denna devis kommer vi att publicera notiser som beskriver händelser flygplatsens historia. Flertalet notiser, liksom nedanstående, är skrivna av Axel Carleson, f.d. F11 officer och chef för Flygvapenmuseum. Vissa av notiserna är tidigare publicerade i flygplatsens i informationsskriften "Skavsta Nytt"



S31 Spitfire tecknad av tidigare S31-piloten Ingmar Schylström

För 50 år sedan sattes hastighetsrekord på Skavsta

Den 1 februari 1949 flög nämligen F11-löjtnanten Roy Herman Muchov från F21 i Luleå till F11 i Nyköping på rekordtid för propellerdrivna flygplan. Med ett Spitfire-flygplan flög han den 800 km långa sträckan på 1 timme och 6 minuter, vilket innebär en snittfart på 725 km/tim. Flygningen genomfördes på 10.000 meters höjd i medvind och med så kallad flygande start.

Flygflottiljen F11 var under åren 1948-1954 utrustad med 50 st av dåtidens världssnabbaste propellerflygplan – fotospaningsflygplanet Spitfire Mk XIX, i Flygvapnet kallat S31. Med sina 2060 hk starka Rolls-Royce Griffon motor hade det en maxfart på 740 km/tim och kunde flyga upp till 14.000 meters höjd.

Två av F11 Museums mest hängivna arbetshästar, Gunnar Pernfalk (tv) och Sören Wennerberg förbereder en eventuell stolpfällning i samband med flygplanflytten. Gunnar är ansvarig för museets flygplan medan Sören är museet byggledare för det pågående hallbygget. Båda dessa herrar är, tillsammans med många andra, värda ett stort tack för det arbete och engagemang de lägger på F11 Museum.



MEDLEMSKONTAK

Fiskartorpet, som Thore Eriksson sedan 28 år hyr av Flygplatsen, skall rivas pga krav på hinderfrigång bana16/34.

Thore söker därför

ATT HYRA

Torp (motsv) – Nyköping med omnejd.

Tel 0155-28 82 97

God Jul och Gott Nytt År
till önskas alla NF:are
och alla våra läsare.

Några ord från ordföranden



Snart är det här året till ända. Ett år fyllt av arbete och aktiviteter i vår flyghistoriska förening. Många av medlemmarna har som vanligt visat ett enormt engagemang och utfört många dagsverken med allehanda arbetsuppgifter. Jag tror nog att 1999 går till föreningens historia som det mest händelserika och det mest kostsamma året. Vi

har ju tillsammans äntligen lyckats få tak över våra flygplanklenoder!!!

Tack alla sponsorer och föreningsmedlemmar för era ekonomiska bidrag och arbetsinsatser, ingen nämnd och ingen glömd! Ett speciellt tack riktar vi också till kommunens arbetscentrum som svarat för det mesta av hantverket.

Och ett jättestort tack till Nyköpings kommun och Kungafonden som nyligen har skänkt NFF 150 000 kr respektive 50 000 kr. Nu kan vi fullfölja bygget av Museihallen med väggar, portar, belysning m.m. "Kungens pengar" skall användas för vård av de kulturhistoriska föremålen d v s i huvudsak kommer flygplanen att kunna ges en uppfräschning och annat välbehövligt underhåll.

Vi får även se dessa välbehövliga pengabidrag som ett bevis på samhällets uppskattning av den kulturgärning NFF utför med att bevara och åskådliggöra den flyghistoria som funnits och alltjämt finns i Nyköping. Vi känner oss genom dessa samhällsytringar ännu mer inspirerade att med fortsatt optimism, entusiasm och tillförsikt gå in i nästa flyghistoriska årtusende och verka inom det flygkulturella området.

Och sist men inte minst ser vi alla i föreningen fram mot en fortsatt trevlig samvaro under sedvanligt gemytliga, trivsamma och intressanta former. De "flygnostalgiska aftnarna" är ju mycket uppskattade av deltagareantal och av kommentarer att döma. Dessa kommer vi att fortsätta med, men kom gärna med idéer och förslag till program och innehåll.

En god jul och ett gott nytt år tillönskas ni alla

PO Pettersson

Redaktionsnytt

Från och med 00-01-01 lägger jag ner mitt företag, TP Information AB. Medlemsnytt fortsätter jag dock att producera som tidigare, men från annan plats.

Tel från nämnda datum:

070-530 20 74 (dagtid), 0155-21 88 34 (bost.)

Gunnar Vieweg

F11 Museum hyllar en av flygflottiljens stora

I samband med museets ordinarie öppethållning i november avtäcktes en minnestavla som en hyllning av den förre Fotoingenjören vid dåvarande flygflottiljen F11, Torsten Johansson. Torsten, som gick ur tiden 1995, skulle i höstas fyllt 90 år, vilket uppmärksammats av hans efterträdare Åke Jakobsson. Åke som idag vakar över museets fototekniska utrustning, hade sammanställt materialet i form av fakta och dåtida tidingsnotiser. Tavlan avtäcktes av Torstens båda söner, Harry och Lasse, som med sina familjer till stor glädje för alla hörsammat inbjudan till denna dag. Lasse framförde ett tack och kunde intyga att alla var både glada och hedrade att museet på detta vis hyllar en av dåvarande flottiljens stora personligheter, vad gäller såväl kunnande som kreativitet och kompisanda.

"FotoJohans" mest kända insats är hans uppfinning som ökade bildfrekvensen i flygplanet S35:s kamera Ska24 från 5 till 10 bilder per sekund, vilket gav avsevärt bättre stereobild och därmed bättre möjligheter att tolka och utvinna viktig information från de bilder som togs vid fotospaningsuppdragen. För denna uppfinning hedrades Torsten Johansson med belöning och medalj av Krigsvetenskapsakademien. Den 13 november 1972 fick Torsten mottaga hederbetygelsen ur HM Konung Gustav VI Adolfs hand. Företagsnämnden vid flottiljen utdelade i samband med detta den högtsta belöning som var tillåten – 300 kr, vilket torde ha varit ganska blygsam belöning även efter dåtidens mått mätt. Men "FotoJohan" alltid glad, och med en stor del av sin kreativitet tillägnad olika Practical Jokes (gärna med pyrotekniska inslag) var säkert ändå belåten med denna uppvaktning. Minnestavlan över denna hedervärda F11-man kommer under lång tid att ha en given plats i museets kamerarum.



Åke Jakobsson i mitten tillsammans med "FotoJohans" söner, Lasse t.v. och Harry vid minnestavlan i fotorummet.

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

REDAKTIONSRTA

PRODUKTION

Gunnar Vieweg

REDAKTIONSGRUPP

Thore Eriksson

0155-28 82 97

Christer Wätz

0155-580 04

ADRESS

Nyköpings Flyghistoriska Förening
Skavsta Flygplats

HEMSIDA

<http://home.swipnet.se/~w-82440/F11Museum/>