



F 11 firar 20-årsjubileum

Flottiljingenjören flygdir Nils Toll

Kungl. Södermanlands flygflottilj, F 11, är beläget i landskapets sydöstra hörn invid Nyköping. Från staden är det ungefär en halv mil i nordvästlig riktning ut till fljvaktens. Flygfältet anlades på en tallhed, på mark som ägdes av några mindre gårdar. Den största av dessa gårdar som helt svaldes av flj hette Skavsta och flj har tidvis gått under namnet "Skavsta-flottiljen". Den gamla Skavsta-gården står ännu kvar och utnyttjas ofta som kadettmäss och lottamäss.

F 11 tillkom mitt under brinnande krig genom beslut i riksdagen i mars 1941. Redan året innan hade ett flygfält börjat byggas men avsikten var från början att detta skulle bli ett krigsflygfält. Sommaren 1940 gjorde flygstaben en del undersökningar på olika platser för de flj som skulle byggas efter F 9. Första besöket vid Nyköping kom den 10 augusti och leddes av dåvarande kaptenen Silfverberg. Med den takt byggnadsärenden tar i dag är det av speciellt intresse att höra hur fortskred så snabbt, att när riksdagsbeslutet kom i mars 1941 kunde spaden F 11 växte fram. Planläggningsarbetet omedelbart sätts i jorden. Den 1. juli sättes flj organisatoriskt upp, den 15. oktober kunde flj första byggnader tas i bruk och då hissades den tretungade flaggan för första gången vid kanslihuset.

Den första stabslokalen var belägen på Standard hotell i Nyköping och relativt snart utnyttjades även Skavsta-stugan. Bland de byggnader som senast blev färdiga var flj sjukhus och det kan vara ett exempel på hur Klondykebetonade förhållandena var under andra världskriget att järnhandlare Svenssons privatvåning inne i Nyköping under en längre tid utgjorde flj sjukhus.

Krigsåren.

Det första fpl på flj var en gammal Sk 11 med en maxfart av 135 km/tim, en fart vid vilken dagens spaningsfpl icke på långt när kan hålla sig i luften. Även om F 11 fpl i början av flj historia i begränsad utsträckning voro beväpnade med ksp och kunde ta bomber är det typiskt för F 11 att dess vapen är kameran, och en av flj första insatser, som i större omfattning uppmärks-



"Vaktombyte". Den sista S 32 har levererats från Saab och den sista S 18 går då ur tjänst.

sammades, var av fredlig och inte krigisk karaktär. År 1942 började med en mycket sträng vinter och i februari var Gotland helt isolerat. Flj hade då fått sina första B 3-or och de sattes in under överstelöjtnant Schybergs ledning och hälsades som befriare på Visby flygplats av gotlänningarna med landshövding Nylander i spetsen.

På våren samma år fick flj en fpltyp som i flera år blev flj huvudtyp, nämligen Caproni, S 16. Under 1942 var F 11 på allvar i gång med regelbunden spaningsflygning i neutralitetsvaktens tjänst. Redan 1943 hade verksamheten tagit sådan omfattning att flj inte bara hade förband på Skavsta-fältet utan detachment på Gotland, i södra Skåne, på Sätenäs och vid Örebro. Spaningsområdet omfattade östra och södra Östersjön, västkusten och gränsen mot Norge. Under dessa år växte flj till den stora omfattning som den ännu i dag har och med sina fyra med krigsfpl flygande divisioner räknas den som en av Europas största (officiellt först 2/5 1949).

Då krigsslutet kom våren 1945 avvecklades neutralitetsvaktens och en stor del av de vpl sändes hem. Även de fpl som fått bära dagens tunga fick då finna sig i att gå ur tjänst. Fpl hade hastigt börjat få ålderskrämpor. Kolvarna brast och fpl visade en irriterande förnsåga att fatta eld. Redan från första stund hade Caproni varit ett problem-barn. Sommaren 1942 hade ett haveri inträffat på grund av att höger vinge bröts av. Detta blev upptakten till en unik arbetsprestation från fljverkstaden.

Hundratals snickare, i många fall från mörkaste Småland, och en mängd montörer från bil- och cykelverkstäder, drogs ihop till F 11 och under två år pågick omfattande förstärkningsarbeten på fpl.

Flj digra olyckskrönika från dessa år var en olycklig sammankoppling av under krigstid framtagen materiel där kvaliteten i vissa fall varit diskutabel, pressande tjänsteförhållanden där neutralitetsvaktens krävde prestationer till det yttersta och slutligen i vissa fall beskjutning från främmande fpl. Det kanske kan vara värt att i dessa fredsdagar minnas att F 11 under dessa dagar en gång förlorade 13 man i flygtjänst under loppet av 10 dagar.

En dag 1943 kom ett ex av det gamla spaningsplanet S6 (Focker) till flj men kraschade i landningen och kom ej mer i luften. Förutom Sk 11 förekom också Sk 15 och Sk 12 vid flj, Sk 12 ända fram till 1954.

När S 16 föll ur tjänst blev det åter B 3:an som togs till heders och relativt snart tillkom också J 9, som gjort sin tjänst som jaktfpl och nu modifierades för spaningsändamål och försågs med seriekamera.

I juli 1945 avgick överste Schyberg som fljchef för att tillträda befattning som chef för 4. flygeskadern och han efterträddes av överstelöjtnant Henriks-son.

Då flj den 6 november 1945 invigde en minneshäll över de kamrater som stupat i flygtjänst var det 34 namn som lades ned i den urna som finns insprängd i hällen.

Efterkrigsåren.

F 11 fick snart på nytt dra i fält. Nu var det krigets efterdyningar i form av minor som flj utnyttjades emot. Hundratals minor har genom flj spaning lokaliserats och oskadliggjorts av marinen. Knappt 5 år efter flj tillkomst, dvs i april 1946, tillfördes flj sin första S 18, den typ som skulle bli den verkliga trotjänaren. Så sent som sommaren 1959 gjordes den sista S18-flygningen vid flj. Det blev också det första fpl som utrustades med en spaningsradar, PS-18.

Under en period av F 11 idrottsliv utgjorde handbollen ett dominerande inslag. Den 6 oktober 1947 spelade laget sin första allsvenska match, som gav anledning till kraftiga rubriker i tidningarnas sportsidor, då det anrika Göteborgslaget Majorna fick stryka på foten för nykomlingarna F 11 med 10-7 och den 25 oktober ledde F 11 allsvenskan efter 4 spelade matcher.

Den 1 november 1948 tillträdde överstelöjtnant Falk befattningen som regoff 1 vid flj. Han blev flottiljchef den 1 januari 1950 och övertar ju som vi vet den 1 oktober i år befattningen som souschef vid flygförvaltningen.

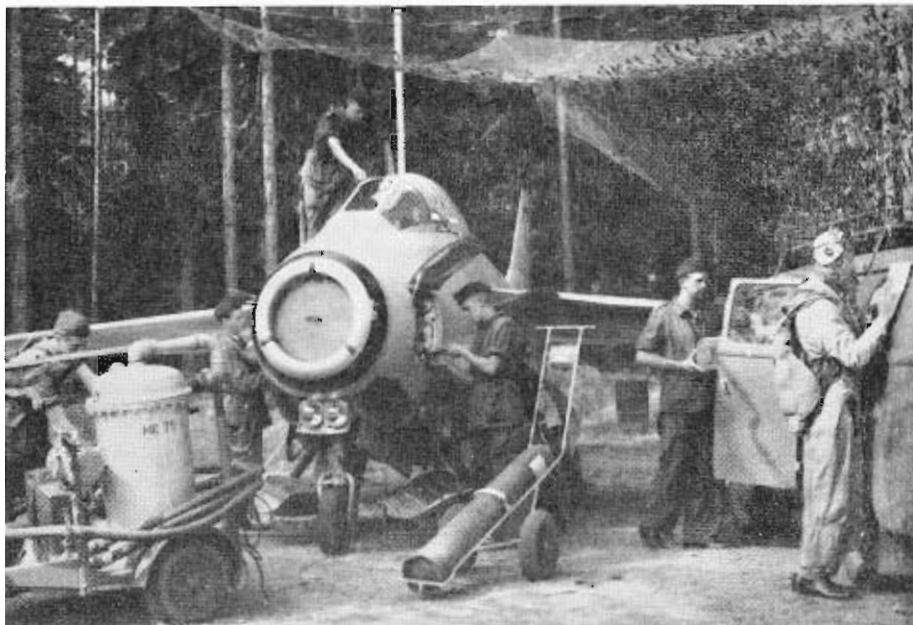
I oktober 1948 dök de tre första fpl Spitfire, S 31, upp vid flj och i ett av de fpl satt flygingenjören Ehrning som förare. Fpl S 31 visade sig vara ett snabbt och användbart fpl. Med denna typ gjordes en gång en uppmärksamhetsflygning från Luleå till Nyköping på 1 tim. 6 min., en rekordmässig tid för ett propellerfpl.

Som huvudförband för spaningen får F 11 många specialuppdrag. Ena dagen är det sjöräddningen som larmar, andra dagen vill tullen ha hjälp med att "skugga" en spritskuta. Vidare kan nämnas, att F 11 i många år å rad har övervakat Gotland-runt seglingarna och att på försök älgräkning har företagits genom F 11 försorg.

En fpltyp som funnits i relativt stor omfattning på flj var fpl S 14 Fiesler Storch. Storkarna har många gånger gjort roliga uppdrag men det som mest uppmärksammats var kanske vid flygvapnets 25-årsjubileum, då F 11 musikkår buren av 5 storkar långsamt surrade fram över Gärdes-publiken. Just nu i dagarna säljs de sista exemplaren till Österrike för deras jordbruksflyg.

Ännåldern.

1953 gick flj in i jetåldern i och med omskolning till fpl 28, och redan i början av 1954 började omskolning till fpl 29. Den 9 april fick flj sitt första fpl S 29, en typ som under årens lopp visat sig synnerligen effektiv. Hastighetsflygningarna med S 31 tycktes ha gått spaningsflygarna i blodet för i mars 1954 satte en rote S 29 ur F 11 världsrekord på 100 mil slutna bana.



En S 29 klargöres under fältmässiga förhållanden efter ett fotouppdrag.

Under 1958 flög personal in sig på fpl A32 och under 1959 hörjade leveranserna av vårt senaste spaningsfpl, S 32.

Vid presentationerna av de olika flj som gjorts här i Bergtrotlet har organisationerna heröts så pass att vi flyktigt förbigår dem här. F 11 har fyra stationskompanier utrustade med två olika krigsfpltyper till skillnad från normalflj, som endast har tre kompanier och en krigsfpltyp. För övrigt förekommer de vanliga stabsavdelningarna, där avd. VI, materielavdelningen, under flottiljingenjörens ledning svarar för materieltjänsten.

Flj viktigaste materiel är kameran och spaningsradarn, båda materieltyperna har CVA som huvudverkstad. Hela flj organisation och övrig materiel har tillkommit för att dessa skall kunna

föras fram mot avsedda mål vid önskad tidpunkt och på önskat sätt. Flj fpltyper är S29C och S32C. Både S29 och S32, är förutom med kameror och spaningsradar, utrustade med PN-50 för navigeringsbruk, även deras flygradio typ 8 resp. 12 överses ju vid CVA. Av motorerna är det S29 motor RM2 som har CVA som huvudverkstad.

F 11 uppgifter.

Flygspaningen kommer i krig att utgöra försvarsledningens öga. För att nämna några väsentliga arbetsuppgifter skall spaningen utföra havsövervakning, kontroll av beläggning i hamnar och på flygfält, utspaning av radarstationer och anfallsfoto för attackflyget. Markspaning för armén kommer ofta i fråga.

Forts. sid. 17



Flygplanhallen i flottiljverkstaden.

Havsövervakningen utföres företrädesvis med spaningsradar medan övriga uppdrag normalt löses som fotouppdrag med högfoto eller lågfoto. För att undvika upptäckt av fientlig radar opererar spaningen alltid på lägsta höjd förutom de korta moment då själva uppdraget utföres.

Det kan passa bra att här dra fram vad som hände vid F 11 under flygvapenövningen 1959, då general Ljungdahl satte sitt vapen på speciellt prov. Kl 0200 på natten den 25/9 larmade CFV i stort sett hela flygvapnet för att pröva kuppberedskapen. Övningen, som hade hållits ytterst hemlig, kom fullkomligt överraskande på F 11 liksom vid flygvapnets övriga förband. F 11 första uppgift var att utspana sjötrafiken i västra delen av Östersjön. Redan kl 0411 var uppdraget preliminärt löst, en prestation som ansågs synnerligen framstående och som får ses som ett resultat av ett gott samarbete av många instanser, där inte minst CVA är en viktig del.

—//—