

# HÄSSLÖBLADET

Information till medlemmar i F 1 Kamratförening. Nr 2 - 2005



***Deltagarna vid Draken Meet den 17-18 juni 2005***

Foto: Lindqvist Fotolab. V-ås.

Jullunch serveras den 15 december i Gula Villan, med jultallrik, dryck och underhållning.

Besöksadress: "Gula Villan" Hässlögatan 4, 721 31 Västerås  
Telefon 021-80 14 00 \* Postgiro 433 29 23 - 4 \* E-post: lela.aros@tele2.se

**Organisationsblad för F 1 Kamratförening**

Utgivningsdag 22 november 2005

## Hösten är här och vintern nalkas..?

Vår verksamhet är i full gång och för kommande halvår ser du nedan vad som händer och dessutom ger vi dig som vanligt en återblick och konstaterar vad som hänt.

### Vad händer?

### Öppet Hus

Torsdagar kl 10.00 – 13.00

**November** 03, 10, 17, 24

**December** 01, 08, 15, 22

**Obs: Jultallrik den 15 dec.**

**Januari** 12, 19, 26

**Februari** 02, 09, 16, 23

**Mars** 02, 09, 16, 23, 30

**April** 06, 20, 27 Obs: 13:e helgdag

Understruket datum: ärtsoppslunch med föredrag.

I december inget föredrag.

### Styrelsemöten

Styrelsen sammanträder näst sista torsdagen i varje månad utom i december. Mötet börjar kl. **11:30**.

Om du har någon speciell fråga eller synpunkt, kontakta då styrelsen.

### Västerås Flygmuseum

Museet har utökat samlingarna med populära simulatorer (se särskild artikel om Västerås Flygmuseum, sid.22). Håller öppet söndagar 12:00-16:00 för besökande, men även andra tider efter överenskommelse. Våra medlemmar har fri entré vid ordinarie öppethållande. Övriga besökare betalar 30 kr, barn under 12 år gratis.

### Hemsida

Vår hemsida som har länkar till Västerås Flygmuseums, och några andra kamratföreningar, uppdateras regelmässigt med aktuella aktiviteter. Den nås under adress:

<http://home.swipnet.se/fl-kamratforening>

### Medlemsavgift

Vid årsmötet 2005 beslutades att bibehålla medlemsavgiften oförändrad, d.v.s. 75 kronor. Veteransektionens medlemsavgift är också oförändrad – 10 kronor.

Som vanligt bifogar vi till detta nummer av Hässlöbladet inbetalningskort för nästkommande verksamhetsår. För att underlätta mitt arbete vore det önskvärt att inbetalning sker före årsskiftet.

Några har missat inbetalning för innevarande år. Till dessa (ett 80-tal) skickar vi en påminnelse. Hör av er om ni betalat och jag har glömt att pricka av. Tack för alla trevliga samtal när jag ringt runt till er alla som slirat med avgiften för 2005.

Ring gärna mig om tveksamhet råder beträffande inbetalning av medlemsavgift. Mitt tfn nr är 021 – 41 70 37. eller Gula Villan under Öppet Husdagarna, tfn 021 – 80 14 00.

Vänliga hälsningar från

Marita Stomberg/kassör

**e-mail:** [marita.stomberg@spray.se](mailto:marita.stomberg@spray.se)

### Föredrag

*November 24.* **Per Norelius.**

Låter oss följa med på olika uppdrag i C 130 Hercules.

*Januari 26*

**Jacob Holländer**

Pilot på Airbus och ensamflygning över Atlanten

*Februari 23*

**Torbjörn Olsson**

Thailand i Tsunamins spår

*Mars 30*

**Återkommer** via hemsida och

anslag i Gula Villan

*April 27*

**Sven-Olof Olsson**

Mina möten med den okände soldaten och lite till.

Föredragen börjar kl. 11:00 och är 45-60 minuter långa. Vi hoppas att alla intar platserna i tid för att undvika de störningar för såväl föredragshållare som publik, som det annars innebär.

## Studiebesök

Vi avser att arrangera besök på ett eller ett par företag i Västerås med omnejd under senvintern/våren. I skrivande stund har vi ett par förslag: Bilmuseét i Köping, ICA-lagret Västerås, S1 i Enköping och VLT-tryck, men mottar gärna flera. Vi återkommer via anslag i Gula Villan och på vår hemsida.

## Detta har hänt!

### Årsmöten 2005

#### *F1 Kamratförening*

F1 Kamratförening höll sitt årsmöte den 21 maj 2005 kl. 10:00 i Hässlö Teknikcenters samlingsal. Mötet besöktes av endast 29 medlemmar, vilket är en kraftig minskning mot föregående år. Detta visar på en tydlig nedgång av intresset. På något sätt måste vi vända trenden.

Ordförande Stig Andersson hälsade medlemmarna välkomna och öppnade mötet med att utlysa en tyst minut för att minnas våra, under året, bortgångna kamrater.

Kamratföreningens Hedersordförande Uno Andersson valdes att leda årsmötet. De sedvanliga årsmötesförhandlingarna genomfördes snabbt tack vare en väl förberedd valberedning.

Årsmötet beslutade i likhet med revisorernas förslag bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret 2004, samt att medlemsavgiften för år 2006 skall vara 75 kronor.

Efter val av ordförande, vice ordförande, sekreterare samt 2 ledamöter fick styrelsen följande sammansättning:

Ordförande	Stig Andersson
V ordförande	Roland Rehnback
Kassör	Marita Stomberg
Sekreterare	Lennart Larsson
Ledamöter	Jack Carlsson
	Curt Franzén
	Bengt Björk
	Nils-Olov Fröjd
	Ragnar Eriksson
Suppleant	Lars-Ove Johansson
	Sture Rollmar
Arbetsutskott AU	
	Roland Rehnback
	Jack Carlsson
	Lars-Ove Johansson
	Lennart Larsson

Valberedning:

Sören Lindell  
Gösta Martinsson

Sammanställande utses av styrelsen

Revisorer:

Kerstin Berg  
Eric Elvelin

Årsmötet avslutades av ordförande Stig Andersson och tackade för visat intresse.

*Lennart Larsson/Sekreterare*

#### *Veteransektionen*

Veteransektionens årsmöte hölls i samma lokal som Kamratföreningens årsmöte och i omedelbar anslutning till detta. Mötet besöktes av samma personer som föregående årsmöte dvs. 29 personer, vilket är ett lågt deltagande då Veteransektionen har 115 medlemmar.

Kamratföreningens vice ordförande Roland Rehnback valdes att leda årsmötet.

Enligt revisorernas berättelse och förslag beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2004 samt fastställde årsavgiften till 10 kronor för år 2006.

Efter val av ordförande, sekreterare samt 2 ledamöter fick styrelsen följande sammansättning:

Ordförande	Birger Eriksson
Kassör	Marita Stomberg
Sekreterare	Lennart Larsson
Suppleanter	Sören Eriksson
	Sture Rollmar

Efter avslutade årsmöten samlades deltagarna vid F1 minnessten för att lägga ned en blomsterbukett för att hedra och minnas våra i flygtjänst bortgångna kamrater. Efter minnestunden bjöds det på landgång, kaffe och dryck i Gula Villan samt en trevlig samvaro.

*Lennart Larsson/Sekreterare*

## Veteransektionen

Veteransektionen har f.n. 116 medlemmar.

Ekonomi är god, aktivitetsbidraget för 2004 uppgick till c:a 11500 kronor. Tack alla medlemmar för bra deltagande varje torsdag. Vi har för avsikt att sponsra jultallriken samt kosta på en ny beläggning på boulébanan till nästa säsong.

Bouléspelet har varit relativt aktivt i sommar, bl.a. har vi mött Polisens Seniorer. Resultat 1-1!

Två "Proffs" har vi i sektionen, dom vinner oftast, "Slark" Sigvard Larsson och "Spanjoren" S-E

Norling. Ibland vinner till och med "Sky", men inte så ofta.

*Birger "Sky" Eriksson*

## Öppet Hus – verksamheten

### Besök av F 16 Kamratförening

Den 11 oktober 2005, medan sommaren fortfarande höll kvar något av sitt grepp, fick vi besök av ett tjugotal medlemmar från F 16 Kamratförening. Innan fiket visade vi våra gäster runt i Gula Villan, där inte minst det stora antalet flygplansmodeller men även vårt flygbibliotek imponerade. Det som kanske väckte det största intresset, men även en viss avundsjuka, var nog det frikostiga utrymme som Gula Villan har med sina tre våningsplan, som vi disponerar tillsammans med Västerås Flygande Museum.

Nu gällde omvänd ordning! Gästerna bjöd på medhavd fika - bredda smörgåsar och kaffe. Det tackar vi för, men nästa gång är det vår tur! Som avslutning på besöket, innan det var dags för en guidad visning av Västerås Flygmuseum, hade vi en kortare samling i vår "filmsal" där våra gäster fick en kort presentation både i ord och bild av vår kamratförening och dess verksamhet.



Presentation av vår Kamratförening.

Foto: Jack C.

I det allmänna snacket betonades vikten av sådana här träffar, som förhoppningsvis även kan utnyttas i ett visst utbyte av olika aktiviteter som resmål, föredragshållare, tips om tidningens utformning och innehåll etc. Det hela tog knappt 1 ½ timma och sedan var det dags för Västerås Flygmuseum att hand om våra gäster för visning av Flygmuseet och en flygtur för någon eller några i 35-simulatorn.

Vår Kamratförening hälsar F 16 Kamratförening välkommen åter!

### Renovering av Gula Villan

Vår Gula Villa är som bekant en av de äldsta byggnaderna på Hässlö så det är inte så underligt att "tidens tand" har fått fotfäste här och där.

Som vi skrev i förra numret har källarplanet renoverats och i somras fick en av yttertrapporna ny ytbeläggning. Den andra måste på grund av sprickbildning tyvärr gjutas om innan även den kan förses med motsvarande beläggning.

Varmvattenfrågan är ett problem särskilt för ärtsoppsfixarna. Styrelsen har därför beslutat att i samråd med VFM inköpa och installera en varmvattenberedare under hösten.

Villan saknar tyvärr godtagbar tillgänglighet för våra rullstolsburna medlemmar. Styrelsen undersöker därför möjligheten att skaffa en ramp, som på ett lämpligt sätt anpassas till någon av entréerna. Beträffande finansiering, se "Donation" sid. 23

Våra trädgårdsmöbler, gräsklippare och andra trädgårdsredskap, som nu finns i källaren, skall så småningom bli mer lättillgängliga och få en egen "friggebod" på baksidan av Gula Villan mot hangaren.

### Curt Franzén har slutordet

Curt, vår caféansvarige, har ett återkommande bekymmer varje gång en ny bemanningslista för Öppet Hus skall tas fram. Frivilliga står inte precis på kö vilket främst gäller torsdagar med ärtsoppa. Det är huvudsakligen det gamla gänget som återfinns på listan varje gång - nya ansikten välkomnas!

Under året fram till 3 november har vi haft 42 Öppet Hus med totalt 1085 besökare allt verifierat enligt gästboken. Det ger ett imponerande snitt av 26 medlemmar varje torsdag.

*Jack Carlsson*

## En lyckad Roll Out den 22 maj!

Som vanligt svarade Kamratföreningen för parkeringen i samband med vårens Roll Out. Vi var femton uniformerade medlemmar som tidigt på söndagsförmiddagen samlades för att vara beredda att ta emot de bilburna gästerna och anvisa plats. Föga anade vi då att det denna gång skulle bli en sådan invasion! Vi var uppdelade i tre arbetslag för att vi skulle kunna avlösa varandra i skift – ett lag skulle hela tiden kunna vara ledigt för att få möjlighet att äta, titta på flyguppvisning osv. Men hej, vad vi bedrog oss! Det blev ingen ledighet för någon av oss att tala om. Några av oss kunde smita iväg och slänga i sig lite mat, för övrigt var det fullt jobb hela tiden. Alla tänkbara placeringsytor fylldes – till och med sådana ytor som egentligen inte fick användas. På slutet var vi tvungna att utnyttja



Hässlögatan. På den ena sidan av gatan hade vi bilar hela vägen från museet ända bort till Gula Villan.

Det enda tråkiga med dagen för vår del, var att man inte kan hålla med bekanta som besökte årets Roll Out om att det var en fantastisk flyguppvisning. För vi såg inget av den!

*Roland Rehnbäck*

## Studiebesök: Modern klockringning

Vi var sex personer som hörsammat inbjudan att besöka Västerås Stadshus för att få information om klockspelet som anses vara ett av världens förnämsta. Via hiss upp till femtonde våningen och därefter för fot ytterligare en våning nådde vi maskinrummet för klockspelet. Åke W Eriksson, som är ordinarie klockspelare, berättade och visade de olika metoder som finns för spelandet. När klockan närmade sig 12-slaget, äntrade vi ytterligare en våning upp till klockorna. Inte mindre än 47 klockor, stämde i olika toner, gör att mycket avancerade melodier kan spelas.

Strax före tolv satte automatiken igång och spelade ett preludium, sedan tolvslaget, och därefter Våren av Vivaldi. När detta var klart, spelade Åke manuellt ett flertal melodier. ”Spelade”, förresten, det handlade om att med kraft slå ner ”tangenterna” eftersom det är direkt koppling via linor till klockornas kläppar. Att det fordras stor kraft bevisades av att några klockspelare drabbats av blodvite, eftersom flera av tangenterna var försedda med intorkat blod!

Vi som var där, konstaterade att det var en mycket intressant upplevelse, kombinerat med skön musik från de mäktiga klockorna, framförd av en mycket skicklig Åke W Eriksson!

*Roland Rehnbäck*



Åke W Eriksson vid ”tangenterna”

Foto: Roland R.

## Vårutflykt: Floda kyrka och flygvapenmuseet

Jag har några gånger haft förmånen att delta i Kamratföreningens trevliga utflykter. Stämningen är god och glad liksom vid torsdagsträffarna, som medlemmarna själva helt vanvördigt kallar ”Gubbdagis”. Tonen är rå, men hjärtlig. Självvironin flödar.

Senaste utflykten var till Flygvapnets flygmuseum i Linköping. Vi startade som vanligt tidigt på morgonen från Gula Villan. Extra tidigt blev det för några av oss, som fått förtroendet att koka kaffe till termosarna.

Första rasten gjordes vid Floda kyrka, där en kunnig vaktmästare visade oss runt och berättade om kyrkans mångåriga historia. Den var utbyggd i flera omgångar. Där fanns flera altarrum, som använts under olika århundraden. Många vackra skulpturer och målningar fanns där, förutom att kyrkan är märklig redan till sitt yttre. Den ser ut som en katedral, och ligger på en höjd i ett lantbrukslandskap. Jag liksom många andra konstaterade att det var bra att Jack tipsat om den märkliga kyrkan



Floda kyrka. Foto: Jack C.



Vad finns däruppe? Kamratföreningens medlemmar i Floda kyrka.

Foto: L-O. Johansson

Efter besöket i kyrkan intog vi vårt kaffe. Busschauffören berättade att det var onödigt med termosar, eftersom han hade möjlighet att brygga kaffe på bussen!! En annan gång kanske.



”Frasse” serverade kyrkkaffet. Foto: L-O. Johansson

Bussen förde oss vidare genom Sveriges vackra natur till Kanalkrogen vid Bergs slussar. Under bussresan berättade Sigvard, som var vår reseledare, att restaurangen ville att han skulle beställa endast en rätt för oss alla! Det fanns kyckling och lax att välja på. Han lyckade nå en kompromiss, så att kycklingrätten valdes av de flesta, men några få portioner lax eftersom han själv inte ville ha kyckling och det var även jag glad för, som föredrar lax om jag får välja. Nåväl de flesta var mycket nöjda med kycklingen, då vi väl var framme. Det blev en lyckad måltidspaus fastän inga båtar slussade just då.



Bergs slussar Foto: L-O. Johansson

Från Bergs slussar var det inte långt till huvudmålet, Flygvapenmuseet. Redan utanför stod en mängd flygplan av olika märken uppställda. Museet var mycket välordnat och innehållsrikt. Jag imponerades mest av att man utmed gången mellan flygplanen skriftligen redogjorde för varje årtiondes

märkliga och intressanta händelser. Stora och små flygplan och jag förundras varje gång över att de verkligen kan lyfta från marken och svävs däruppe. Flygets historia är märklig och spännande.

I museet fanns förstås också en shop och möjlighet att köpa kaffe. Det blev både souvenirer och kaffe.

Hemresan blev heller inte långsam, för vi började med att köra fel då vi körde från museet, så vi fick nya vyer. (I och för sig är jag förstås van vid nya och oväntade vyer, då jag följer Sture på golfgrundor, bollarna tar ofta egna och nya vägar!) Dessutom visade oss busschauffören ett konstverk, som gjorts på en bergvägg i trakten av Askersund. Det var gamla bildelar som formats till en fisk. Verkligen en trevlig skrotskulptur.

Stort tack till Sigvard och Marita som ordnade den trevliga utflykten

*Barbro Rollmar*



På väg in till Flygvapenmuseet.

Foto: L-O Johansson



Uno Andersson framför ”sin” Norseman, som han i sin ungdom flög som ambulansförare.

Foto: L-O Johansson





Flygvapenmuseet

Foto. L-O Johansson



Roland, Marita och Siv i glatt samspråk.

Foto: L-O. Johansson

## Draken Meet 2005 – ett avslutande flygarmöte

### Inbjudan

118 flygförare, som flugit J 35 på F1 och då tillhört någon av flottiljens divisioner, inbjöds i början av mars till Hässlö och *Draken Meet* fredag – lördag 17-18 juni.

88 förare svarade på vår inbjudan, varav 69 positivt.

### Inmönstring och fotografering

Traditionellt skedde inryckningen vid Gula Villan på fredag fm varvid detaljprogram delades ut, betalning erlades för kvällens buffé på Hässlö Werdshus liksom för nattlogi i Hässlögymnasiets elevbostäder.



Samling vid Gula Villan.

Foto. Jack C.

Kl 1300 samlades alla i en oordnad hop vid 35-monumentet för fotografering. Vår fotograf Lars Riby fanns redan på plats med sina arbetsredskap. Efter några minuter hade Lars lugnt och bestämt fått förarna där han ville ha dem, foton togs och så var allt klart. Någon funderade hur den skymmande lyktstolpen mitt i sällskapet skulle påverka resultatet. Det är en digital fotovärld vi lever i nu, sa Lars helt kort. Och som framgår av försättsbladet blev ju resultatet alldeles utmärkt. Här måste inskjutas att redan ca kl 1630 fick vi fotografierna i vår hand. Om dessa kan man säga – helt utomförträffliga!

### Välkommen, lite info och en rundtur

Efter fotograferingen samlades vi i Hässlögymnasiets samlingsal där vår ordförande "Åmål" hälsade välkommen, informerade om tvådagarsprogrammet och gav en kort presentation av kamratföreningens verksamhet. Var och en fick också tillfälle att presentera sig själv – kanske nödvändigt med tanke på att tidens tand nöter!



"Åmål" hälsar välkommen.

Foto: Jack C.



Några av piloterna.

Foto: Jack C.

Piloterna fick nu uppleva 35-tiden genom ett bildspel från 60- och 70-talen, som med all tydlighet visade ett glatt långhårigt förargång i olika sammanhang där flygtjänsten inte alltid var i fokus.

Eftersom vi nyttjade skolans samlingsaal var det naturligtvis på sin plats att låta en av förgrundsgestalterna i gymnasiet, Lars-Åke "Lacke" Lindholm, orientera om dess verksamhet.

Rune Domås fick chansen att avslutningsvis, inte utan en viss stolthet, informera om Västerås Flygmuseum, som stadigt utvecklas och tilldrar sig ett alltmer ökat intresse från allmänheten.

Mellan 1515-1600 gick en rundtur med buss för de som så önskade inom Hässlö och valda delar av Västerås med "Åmål" som kunnig guide. Åtskilliga förare deltog i turen och fick nog uppleva en "ny" sida av stan.

I Gula Villan kunde man nu fram till buffén i Werdshuset inköpa förfriskningar och fördjupa återseendet.



Snacket igång på allvar!

Foto: Jack C.

### Buffé Hässlö Werdshus

Strax före kl 1900 begav vi oss alla till Werdshuset, f d officersmässen, för att njuta av den buffé som var framdukad på glasaltanen.

När alla tagit sin mat och inhandlat lämpliga drycker, vidtog naturligtvis snapsvisorna, sorlet steg och "alla pratade med alla samtidigt".



Toastmastern Dennis ger direktiv.

Foto: Jack C.

När undertecknad betalade maten sa hovmästarinnan: "Det var ett trevligt gäng det här och matfriska var de också!"

### Kvällen avslutas i Gula Villan

Vid 2100-tiden återvände vi till Gula Villan, nu i lätt regn, för fortsatt fest och förbrödring. Partytälten kom nu väl till pass för dem som inte ville vara inomhus.

Det märktes under kvällens lopp att många inte hade setts på 20-30 år och därför hade otaliga historier att berätta från den tiden och ofta med igenkännande leenden. Vid 23-tiden var det dags för korvgrillning och av åtgången att döma fick man lätt intrycket att flera hade missat middagen.



De som "smorde hjulen".

Foto: Jack C.

När min taxi kom vid halv fyrtiden gick även de sista "gamlingarna" hem fortfarande under livlig diskussion.



### ”Dagen efter”

Söndagen bjöd på strålande väder. Några av arrangörernas fruar hade bullat upp till en riklig och välsmakande frukost i Gula Villan och efter kl 0900 var det en jämn ström av hungriga – de flesta i varje fall – Drakenpiloter.



Lennart Pettersson tar för sig.

Foto: Jack C.

Mellan 1000-1200 fanns möjlighet att besöka Västerås Flygmuseum under guidad ledning och även flyga 35-simulatore. De som provade på tyckte att den var utmärkt och återskapade ”Drakenkänslan”.



En kopp fika före utryckning.

Foto: Jack C.

Efter en kort återsamling vid Gula Villan var det dags för farväl och utryckning. Detta blev ett flygarmöte som nog många sent skall glömma.

Serien av flygarmöten, som inleddes med Mosquito Meet 1994, fortsatte med Venom Meet 1998 och Lansens Sport Meet 2002 är nu med Draken Meet tillända. En i sanning minnesvärd tidsperiod är över för Kamratföreningen – men minnena finns kvar.

*Sören Lindell*

## Kamratträff för 49-års signalister i Västerås 12-13 augusti.



Några av 49-års signalister på trappan till Gula Villan.

Foto: John Kårbro

Inbjudan hade gått ut via e-mail och vanlig post till totalt 39 kamrater. Av dessa deltog till sist följande:

Stig (Åmål) Andersson (F9/F1)

Lennart Persson (F4/F1)

Åke Blom (F6)

Harry Lundin (F11)

Eskil Gustafsson (F15/F11)

Ingvar Classon (F11)

Bertil Ströberg (F12/F17)

Owe Rydell (F16)

Gunnar Borgström (F16)

John Kårbro (F21/F1)

Totalt 11 st. kamrater.

”Åmål”, som svarat för de praktiska förberedelserna, var tyvärr inte i sin allra bästa form (sviter av ett rehabprogram), men inryckningen gick OK och de förbeställda ”rundgångarna” = jättemackor smakade utmärkt i tomma magar.

Efter inskrivning, mat, och fördelning av rum tog vi en rundtur i tre bilar till såväl gamla nostalgiska platser som nya okända; Malmabergsområdet, Hälla stormarknad (systemet), Gideonsberg, Höken, Hamnen, och till höjdpunkten – VIKSÄNG, där nostalgien och många minnen, såväl trevliga som mindre trevliga, flödade.

Efter rundturen åter till Hässlö för dusch och allmän uppsnygning. Ny samling i Gula Villan med allmänt snack och en drink eller två före den fyrrätters middagen. Åmål beställt på Hässlö Vårdshus (f.d. off-mässen). En promenad över Badelundaåsen tillbaka till Gula Villan där vi intog kaffe med avec, och kanske en liten sängfösare så småningom. Vid 0130-tiden drog vi oss tillbaka för att efter några timmars välbehövlig vila samlas till frukost i Gula Villan kl. 0830.

Vi samlades kl. 1030 vid Flygande museet och serverades en alltigenom perfekt rundtur under chefens guidning. Vid 12-tiden var vi klara, och vi skildes åt efter att ha kommit överens om att sikta på återseende om ca TVÅ år och då förslagsvis ombord på en kryssningsbåt till Åland. Så här års enormt billigt och enkelt att ta sig till, antingen med anslutningsbussar (gratis) eller för de mest långväga flyg (lågpris) till Bromma eller Arlanda.

Till sist ett stort TACK till alla ni som kom och ett ändå STÖRRE till "Åmål", som trots fysiska bekymmer gjort ett jättejobb!

*John Kårbro (f.d. 93 Karlsson)*



Besöket vid "höjdpunkten"-Viksäng Foto:John Kårbro

## FFV-träff i Gula Villan

Den 9 augusti 1955 samlades ett trettiotal grabbar i 15-16 årsåldern på Johannesberg för att börja på Flygförvaltningens Verkstadsskola, FFV. Femtio år senare träffades 17 av dem i Gula Villan för att återuppleva gamla (och nya!) minnen. Vi startade med en enkel måltid, varefter vi tittade på ett bildspel på drygt hundra bilder från skoltiden. Eftersom varje enskild bild skulle kommenteras, tog detta flera timmar i anspråk.



Glada miner och gamla minnen vid träffen i Gula Villan.

En rundvandring i huset var mycket uppskattat, och vi kunde mycket stolta ta emot det beröm som Kamratföreningen fick för sitt tillhåll. Det värmdes dessutom alldeles speciellt över den insamling som företogs till Kamratföreningen som tack för att deltagarna fick gästa Gula Villan. 1100:- blev resultatet som Marita kunde bokföra i gåvokontot!

*Lars-Ove Johansson och Roland Rehnäck*

## Avtackning

Tack, Nils!

Kapten Nils Andreasson har varit Kamratföreningarnas kontaktperson mot F16 och LSS fram till dess han avgick med avtalspension i somras. Nils har gett oss stöd och hjälp i olika frågor som rört vår verksamhet i en utsträckning som gått långt utöver vad hans arbetsuppgifter krävde. Därför var det naturligt att vi tillsammans med F16 Kamratförening arrangerade ett avskedskalas för Nils i mitten av september.

Vi tog det en torsdag, så att Uppsalaborna, som förutom av Nils bestod av delar ur F16 Kamratförenings styrelse, fick tillfälle att uppleva den positiva stämning som kännetecknar våra torsdagsträffar. Samtidigt passade de båda styrelserna på att diskutera möjliga framtida samarbetsformer. En hel del goda förslag och tips utbyttes.

Efteråt besöktes Flygmuséet där Nils bjöds på en flygtur i Drakensimulatorn, något som han uppskattade i högsta grad. Efter flygturen kom han ut ur kabinen, svettig och med en uppsyn som påminde om en skolpojkes.



Nils Andreasson i J35-simulatorn.

Foto: Jack C.

Vi kommer säkert att träffa Nils även i fortsättningen eftersom han nu gått in som aktiv medlem i F16 Kamratförening.

*Roland Rehnäck*



## Föredrag

### I mars 2005

fick vi ta del av överstelöjtnant Pär Blids personliga intryck från sin tjänstgöring i Afghanistan sommaren 2004 för svenska försvarsmaktens räkning. Utöver Sveriges intresse att medverka till en stabilisering av läget i Afghanistan är en av anledningarna till det svenska engagemanget, enligt Pär, den tunga narkotika som framställs i landet och som nu hittar vägen till vårt eget land i allt större omfattning. 90 % av all heroin lär produceras i Afghanistan.



Pär Blid

Foto. Jack C.

### Bakgrund

Omedelbart efter attacken mot USA den 11 september 2001 riktades världens intresse mot Afghanistan och al Quida. Med stöd av FN-resolution gick amerikanerna in i Afghanistan för att jaga al Quida, störta Talibanerna och fånga Usama bin Ladin.

När Talibanregimen störtades samlades i Bonn ett antal länder tillsammans med interimregeringen i Afghanistan för att bestämma en tidtabell hur afghanerna själva skulle ta över och styra sitt land – den s k ”Bonnprocessen”.

### ISAF

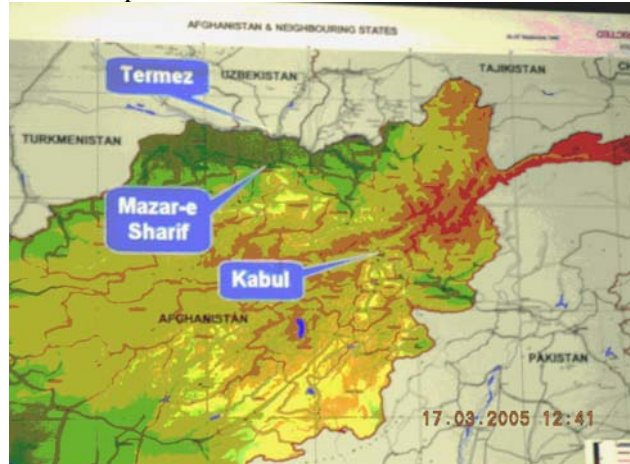
För stöd av interimregeringen och skapa säkerhet och stabilitet organiserades en internationell styrka ISAF - International Security Assistance Force. FN kunde inte leda insatsen utan britterna åtog sig uppdraget till en början men NATO har nu övertagit ansvaret.

ISAF som har sitt huvudkvarter i Kabul samverkar med två organisationer:

- Enduring Freedom som under amerikanskt befäl jagar al Quaida och talibaner
- ATA som är övergångsmyndigheter med avsikt att skapa det samhälle som afghanerna själva vill ha.

### Sveriges roll

Vad är då Sveriges roll? Den svenska kontingenten är förlagd på sju olika platser i landet. I ISAF högkvarter i Kabul finns ett antal stabs- och samverkansofficerare liksom underhålls- och underhållstjänst. I norra delarna av Afghanistan finns en snabbinsatspluton och två observationsteam, de senare med uppgift att bl a rapportera säkerhetsläget och vilka biståndsprojekt som anses nödvändiga. Deras ansvarsområde omfattar hela norra Afghanistan och är beroende av helikoptrar och flygplan. Det är dock vanligast med fordonspatruller på de dåliga vägarna. Dessutom finns en C 130 Hercules baserad i Termez Uzbekistan för att stödja ISAF med transporter.



Tre huvudorter med svensk stationering

Här poängterar Pär med eftertryck den mycket stora roll som den Svenska Afghankommittén spelar och har spelat under hela krigstiden. Med sina 10 000 lokalanställda är denna organisation landets största arbetsgivare. Detta och det faktum att Sverige är en av de största bidragsgivarna till Afghanistan bidrog till att vi svenskar kände oss extra välkomna.

### Resan startar

Den 9 juni 2004 bar det av med en Boeing 737 från Hässlö med huvudstaden Kabul som destination via mellanlandning i Istanbul, en sammanlagd flygtid på ca 8 tim. Landningen på Kabul måste ske dagtid p g a av mineringen runt flygplatsen. Flygbolaget, Pegasus, genomför den här transporten varje vecka med start onsdagar och återkomst dagen efter. Även övriga nordiska länder som är engagerade i Afghanistan utnyttjar den här flygmöjligheten.

### Afghanistan – en kort presentation

Afghanistan är 1 ½ ggr så stort som Sverige med 20-25 miljoner invånare och ligger inklämt mellan forna Sovjetrepubliker i norr, Pakistan i öster och söder samt Iran i Väster. Landet ligger 3:a från



slutet i FN:s lista över levnadsförhållandena bland världens länder.

Värmen vid den här årstiden är 35-40 grader med mycket låg luftfuktighet. Naturen är ofta karg och bergig med utlöpare från Himalaya i NO, som når en höjd av närmare 7000 m.

Mycket dålig infrastruktur utan järnvägsförbindelser. All utrustning till NATO-enheterna är tvungna att flygas in. Tungt transportflyg hyrs in från Ukraina och Ryssland.

Landet har inga naturresurser men har planer på att bygga en pipeline från Turkmenistan i norr genom Afghanistan till Pakistan i söder. Om detta skrev tidskriften Economist: "The oil pipeline from hell, through hell, to hell." Säger något om säkerheten i det här området.

### Afghanistan – dess blodiga historia

Landets flagga – tre fält svart, rött och grönt, symboliserar på ett drastiskt sätt dess mer än 20-åriga våldsamma krigshistoria men även framtidstro. Det svarta fältet markerar ockupationstiden, först av Storbritannien och sedan Sovjetunionen. Båda slängdes som bekant ut av afghanerna – 2-0 mot supermakter inget dåligt resultat. Det röda anger det nyligen avslutade inbördeskriget efter talibanväldet med dess extrema religiöst styrda stat och det gröna en ljusnande muslimsk framtidstro.

### Camp Carlborg

Den svenska campen Carlborg är en del i den multinationella Camp Warehouse med flera olika nationaliteter. Den är grupperad i utkanten av Kabul på en begränsad muromgärdad (omkrets ca 3 km) yta.

Campen består av ett antal containrar där var och en rymmer max fyra personer. Pär som är övl fick dock disponera en egen. Köket delades med finnarna där svenskarna hade en kock som var restaurangchef i det civila. Runt campen finns ett antal stora betonghinder uppbyggda som skydd mot självmordsbombare.

Här poängterade Pär en av fördelarna med vårt värnpliktsystem, där många av våra värnpliktiga har hantverksyrken, som under dessa förhållanden kommer väl till pass för att fixa till de praktiska sakerna på bästa sätt.

### Något om Kabul

Kabul har vuxit helt utan kontroll, någon egentlig stadsplanering finns inte. Gatorna är namnlösa och skall man ta sig från en plats till en annan gäller GPS enligt Pär. Trafiksituationen är minst sagt regellös där exempelvis närmsta vägen gäller vid rondellkörning. Det finns dock positiva tecken –

återuppbyggnaden av stan har kommit igång, om än i blygsam skala, och framförallt skolan har börjat fungera där även flickorna nu får plats.

Alla har naturligtvis inte bil men det finns möjlighet att ta med sig familjen på annat sätt.



Familjeöverhuvud med barn och hustru i sin burka på cykel.

### En resa från Kabul till Mazar-e-Sharif

Som avslutning på sitt mycket intressanta och informativa kåseri tog Pär avslutningsvis oss med på en resa i ord och bild mellan Kabul och den andra viktiga svenska förlägningsplatsen, Mazar-e-Sharif, som ligger ungefär 30 mil norr om Kabul.

När man färdas med bil i Afghanistan gäller en viktig regel – *lämna aldrig hårdgjord yta* -, är du tveksam kolla om någon kört där tidigare. Minrisken är överhängande!

Naturen längs färdvägen är mycket skiftande från monotont och dammigt slättland till sagolikt fjällandskap där topparna når upp till 6000 m höjd. Genom fjällkedjan Hindu Kush gick landsvägen genom världens högst belägna landsvägstunnel på 3400 m höjd "och då hade ändå ett Kebnekaise till rymts ovanför", som Pär uttryckte det. Den här tunneln byggdes av ryssarna under 60-talet och vägen mellan Kabul och Mazar-e-Sharif var deras viktigaste transportväg.

Väl framme fick de bo i brittenas camp där värmen på dagarna nådde över 50 grader i skuggan. Sandloppor, som kunde orsaka allvarlig infektion, medförde att heltäckande klädsel var nödvändig – prata om svettig tillvaro. Britterna accepterade värmen utom i ett avseende – ölen kunde inte hållas kall.

MOT (Military Observer Team), med 6 svenska grabbar och en inhemsk tolk, förde en mycket spartansk tillvaro på sin observationsplats mitt ute i ödemarken. Under en 4-månadersperiod bestod deras förläggning av en presenning uppspänd mellan två fordon och en tältsäng med gummi-madrass. "Övernattningen hos dessa blev en fantastisk naturupplevelse med en stjärnbestrodd himmel men i övrigt kolsvart och 3-4 plusgrader med vargarnas



Britternas camp i Mazar-e Sharif

ylande på avstånd samt en passerande kamelkaravan, som syntes tydligt i nattkikaren. Som hämtat ur "Tusen och en natt" framhöll Pär med känsla.

Återresan till Kabul gick betydligt snabbare i en brittisk C 130 där man gav prov på en fantastisk snabb ur- och ilastning för att minimera tiden på landbacken och risk för beskjutning. Att flygningen gick på låg höjd med svängar under kyttiga förhållanden motiverades med att det fanns ju fransmän ombord. Målsättningen, franskt illamående – uppnåddes!

### Framtiden

Den internationella styrkan kommer sannolikt att vara kvar under lång tid. Hjälpbehovet är enormt och planerna är att ISAF successivt skall ta över hela ansvaret i Afghanistan när amerikanerna har avslutat sin militära aktivitet mot talibanerna i landet.

Pär Blid har nu lämnat det svenska militärlivet och flyttat till Moskva med familj där han sedan augusti i år är militärattaché i Moskva under en 3-5 års period.

### I april 2005

berättade Göran Hawée om sitt framgångsrika utvecklingsarbete av beväpningssystemet i J 35 F under 1980-talet, som blev "lyftet" för Draken. Redan nu kanske det är på sin plats att erinra våra läsare att prototypen till Draken provflögs redan för 50 år sedan – 25 oktober 1955!

Efter att ha gått igenom Flygförvaltningens Verkstadsskola, FFV i Västerås, fick Göran anställning som lärling på F 16. Frånsett tre år som taxichaufför var han därefter F 16 trogen fram till sin pensionering år 2001



Göran Hawée

Foto: Jack C.

### Ombeväpning till J 35 F

J 35 F levererades till F 16 huvudsakligen under 1976 genom överföring av en division från vardera F 1, F 13 och F 12. Dessa maskiner var tyvärr inte alltid i så bra skick – som Göran uttryckte det.

Ombeväpningen från J 35 A till F på F 16 krävde massor av utbildningstid för teknikerna och under två års tid var hälften av alla flottiljens tekniker under utbildning på F 14 i Halmstad.



Rote J 35 F.

Beväpningen utgjordes 2 radarrobotar (rb 27) och 2 irrobotar (rb 28) samt en 30 mm automatkanon. Radarsystemet, som licenstillverkades av LME i Sverige, var det mest avancerade utanför USA. Bl a kunde rb 27 målsökare slavas till och rb 28 inriktas från flygplanets egen radar. På förarens radarindikator presenterades all nödvändig information från upptäckt till avfyrning.

Det här systemet betraktades som mer offensivt än tidigare 35-system och medgav full samverkan såväl tal- som datamässigt med vårt stridsledningssystem – Stril 60.

### Ändrad hotbild och radarproblem

I mitten av 70-talet ändrades hotbilden gradvis från bombflyg på höjder över 10 000 m till tung attack på medelhög och lägsta höjd. Dessutom förväntade man sig mer avancerad elektronisk störning av såväl mark- som flygplanradar.

I Sverige hade vi vid den här tidpunkten en flygburen elektronisk störkapsel (Petrus) tillverkad av LME, som på ett effektivt sätt kunde efterlikna de flesta tänkbara störformer. Med den här kapseln visade det sig att 35:ans beväpningssystem till största delen tyvärr kunde slås ut på ett effektivt sätt. Man kunde exempelvis åstadkomma störformer så att radarn följde falskt mål, styra antennen i fel riktning eller helt enkelt få flygplanradarn att "låsa upp". Dessutom fungerade radarn dåligt på lägre höjder. Förarna misströstade alltmer och det var nu hög tid att modifiera och förbättra beväpningssystemet!

### Två modifieringspaket av J 35F – Hawée 1 och 2

Rubricerade modifieringspaket av radarn PS 01, som bygger på förslag från Göran Hawée – därav namnet –, genomfördes i allt väsentligt på F 16. Här följer en sammanfattning.

#### Hawée 1

Det här paketet byggde på fem förslag och totalt nio delförslag, som sammanfattningsvis skulle förbättra radarföljningen i avstånd och ändra logiksystemet i radarn. Modifieringarna skulle nu klara alla kända störformer och dessutom ge radarn bättre låghöjdsprestanda – det senare blev en bonuseffekt av modifieringen. Den tidigare omständliga radarhanteringen förenklades även.

Rb 27 och 28 kunde nu utnyttjas på ett effektivt sätt i långt större utsträckning än tidigare, även i störd miljö.

#### Hawée 2

Radarroboten kunde nu skjutas helt visuellt i så kallad "head-up" mode vilket man inte kunde tidigare och alla måldata presenterades för föraren direkt i siktet. Avfyrning kunde ske även på lägsta höjd med minimal belysningstid från flygplanets egen radar vilket kraftigt reducerade motståndarens möjligheter till upptäckt av anfallande jakt. Rb 27 zoner utgjorde dock fortfarande en allvarlig begränsning vid anfall mot mål på höjder under 500 m. Efter modifiering och byte av zoner kunde avfyrning och bekämpning utföras ned till 50 m höjd.

35 F-prestanda på låg- och lägsta höjd kunde nu jämföras med jaktviggens!

### Prislapp och belöning

Enligt Göran skulle prislappen för de båda modifieringspaketen ha blivit 40-50 miljoner om industrin genomfört dessa men nu stannade summan på ca 6 miljoner eftersom båda paketen genomfördes av förbandspersonal i egen verkstad på F 16.

Som belöning fick Göran Hawée ta emot Krigsvetenskapsakademins medalj av prins Bertil och 725.000 kr – men nettot blev tyvärr 200.000 kr mindre när "skattmasen" fått sitt.

### I september 2005

fick vi av Rune Domås en reserapport med flygbilder från de årliga flygdagarna i Oshkosh USA, som är en liten stad men med ett jättestort flygfält ungefär 30 mil norr om Chicago. Den enda plats i världen där "fly in" äger rum – som de själva säger. Rune har varit här ett antal gånger tidigare men för hans son, som den här gången var med, var det premiär.



Rune Domås

Foto: Jack C.

### Via Reykjavik och Minneapolis till Oshkosh

Via Reykjavik på Island gick flygrouten till "svenskstaden" Minneapolis med ca 3 miljoner invånare och därefter vidare med bil till Oshkosh. Begreppet "biggest in the world" gjorde sin entré redan i Minneapolis när de besökte ett något annorlunda affärscentrum med en berg- och dalbana i entrén. Men så är det också världens största handelscentrum med sina 800 affärer.

### Deltagande flygplan

Flygdagarna ospänner en vecka men under en tredagersperiod dessförinnan anländer deltagande flygplan, som hänvisas till 20 olika uppställningsplatser där var och en härbärgerar 650 flygplan – ialles **11800** flygplan. En otrolig siffra! Ett till synes vitt hav på avstånd – som Rune upplevde det.



Flygplanen kommer i stort sett från hela världen bl.a. en 747 från Australien med fyra småkärror ombord. Någon representant från Sverige fanns inte med den här gången. Alla sorters flygplan – civila, militära och inte minst en mängd olika experimentflygplan – är organiserade till de olika uppställningsplatserna.

### Fantastisk organisation

Rune berömde den fantastiska organisationen, som tar hand om 75 000 besökande per dag med toppar på lördag och söndag då besöksantalet kan vara det tredubbla. Under flygveckan besöktes Oshkosh av ungefär 800 000 personer. Undrar om inte Rune gjorde en egen liten jämförelse med Västerås Flygmuseums egen Roll Out? Trots den enorma dimensionen var organisationen makalös och som Rune uttryckte det – under våra 5 besöksdagar stod vi i kö endast 10 minuter. Den 8-filiga motorvägen som enkelriktades – bidrog också till att det hela flöt på. Snacka om resurser!

### Ett bildsvep genom flygplansparken

Nu följde en bildkavalkad där Rune presenterade ett urval av deltagande flygplan, som var grupperade i olika "lines". Inledningsvis fick vi se en "line" med ett 30-tal Mustang, som förde oss in i "krigsavdelningen" för att fortsätta till en annan med jet som ryska Mig 15, Mig 19 och den engelska Hawker Hunter. Nästa line kunde vara civil med 40-50 år gamla Cessnor. En av de kanske mest intressanta "linjerna" var enligt Rune den som innehöll alla amerikanska flygplanstyper från Stilla Havets krigsarena under andra världskriget. Som lite i skymundan i ett lugnt parkområde höll de riktigt gamla till – flygplan före 20-talet.

Rune uppehöll sig lite extra vid några flygplan som Thunderbolt och P 38 Lockheed Lightning. Thunderbolt med sin oerhört kraftiga motor, en av Runes favoriter, flygs varje år här på Oshkosh av samma pilot som en gång levererade "vår egen" Mustang till Västerås Flygmuseum. Som bekant finns nu Mustangen i England tyvärr. En annan "raritet" var den blankpolerade P 38 Lockheed Lightning som havererade på 40-talet och hämtades upp från Grönlandsisen på 90 meters djup. Efter 11 års restaurering var den nu i helt flygdugligt skick – fantastiskt. Att den fick årets restaureringspris var nog inte så underligt.

### Inte bara på marken – även i luften

Varje dag bjöds naturligtvis på flyguppvisningar av olika slag där dagens uppvisningar inleddes av ett antal fallskärmshoppare. Runt dessa cirkulerade några flygplan under rökutveckling, som på ett

effektfullt sätt inramade hopparna under hela nedfärden. Några flygplan ritade hjärtan som på detta sätt hälsade åskådarna välkomna.

Höjdpunkten var när fyra grupper på tillsammans 101 flygplan under rökutveckling samtidigt flög korsvis över fältet på olika höjder. Strikt flygsäkerhet gällde med bl a väl tilltagen separation i höjddled och något haveri inträffade inte under dessa dagar.

### Hemfärd med bad på Island

Hemresan gick via Island och mellanlandning på Reykjavik vars flygplats i allt väsentligt är avsedd för transitpassagerare. Av årligen 3 miljoner resenärer är det bara 100 000 som "kliver av" här.

En snabbresa på ön med dess makalösa natur hanns med där det självklara målet var gejsern "Den blå lagunen". En säregen upplevelse enligt Rune när man fick sänka sig ner i det 38-gradiga vattnet med en omgivande lufttemperatur på 8 plusgrader och lätt duggregn. Något man måste se och uppleva vid besök på ön. Däremot är språket inte det lättaste att förstå – enklast att hålla sig till engelskan.

Som sammanfattning av sin resa menar Rune att ju oftare man besöker dessa flygdagar i Oshkosh desto mer längtar man tillbaks. "Detta är ett internationellt Mecka för allt flygfolk."

Vi tackar våra föredragshållare!

*Jack Carlsson*



P38 Lockheed Lightning

### Som civilist bakom spaken.

Jag har blivit ombedd av chefredaktören att skriva någonting om mitt civila flygeri.

Följande är ingalunda sensationellt bara en liten tillbakablick på mitt fortsatta flygande efter F1-åren. Ta det följande som hågkomster i all enkelhet. Jag har tagit hjälp av mina flygdagböcker.

Alltnog. När det blev dags för F1 att ombeväpnas till J35 år 1966 såg jag slutet på flygandet som flygnavigatör. Att följa med J32 till Luleå, Östersund eller Kalmar var inte i dåläget överdrivet lockande.



Olle några kilo yngre

### Det civila flygandet börjar

Fortsatt flygande hägrade dock. Jag hade i flera år funderat på civilt flygeri och också diskuterat med "Botte", som var flyglärare vid Västerås Flygklubb. (Han är förresten efter fyllda 80 år fortfarande aktiv flyginstruktör).

Familjen hade vid några tillfällen varit ute och tittat på verksamheten vid Johannisberg, och det verkade intressant. Vi tog beslutet att: "Nu Olle, börjar du med det här"! Antagligen ska det bestämmas snabbt för att det ska bli av. Detta var på sommaren 1967.

"Botte" blev min första flyglärare. Han blev efter en tid sjuk under en period. Huruvida jag hade någon del i detta vet jag inte. Jag fick en ny flyglärare, K-E Pettersson. (f.d. CVV-are), det hela gick minst lika bra med ny lärare.

En annan lärare med F1-anknytning som blev aktuell när det kom fram till instrumentflygutbildning var Gert Pettersson. Han var kommen från regionmusiken och var aktiv musiklärare.

Jag hade gjort mitt sista fnavpass i början av augusti -67, så det blev ett inte så långt flyguppehåll.

Det här flygandet var kul. Det kostade förstås en del, men min förstående hustru gav sin välsignelse. Hon har förresten stöttat mej under alla mina militära flygarår. Ibland var det påfrestande med många haverier och omkomna kamrater.

Bland mina första reaktioner i det civila flygeriet var att här fanns ingen av våra förträffliga F1-mekar som fixade flygplanet, lämnade av och hjälpte till att knyta fast en. Här fick jag själv dra ut "kärran" (som man lite vanvördigt säger) ur hangaren. Ofta råkade den avsedda "kärran" stå längst in bland fem andra. Lite slitgöra alltså men ändamålet var ju gott. Man

var själv ansvarig för att flygplanet var OK, dränera, fylla bensin och olja vid behov, osv.

Jag vill minnas att kostnaden vid den här tiden för ett privatflygcertifikat var nånstans runt 3000:-. (Numera är motsvarande summa omkring 60.000:-). Att flyga som ff var som sagt kul. Men det var förstås förknippat med en hel del teori. Tillgänglig litteratur var till en del rätt torftig. Till största delen stencilerade textsidor med få illustrationer.

Jag hade förstås god hjälp av mitt tidigare flygnavigatörsjobb när det gällde navigering, meteorologi och morsealfabetet. Under tidigare år hade jag också haft goda möjligheter att se hur våra militära ff bar sej åt.

### Första Ek-passet (Enkelkommando)

Efter ca 10 timmars flygtid under två månader blev det dags för mitt första Ek-pass.

Alla som har upplevt ett sådant äventyr anser det vara en höjdare. För min del inte bara för att kunna bevisa att jag klarade det på egen hand utan skador på vare sig Cuben eller mig.



Att äntra in i "Cuben" kräver en viss teknik

Ett normalförfarande i sammanhanget var att slipsen (man hade ofta sådan på den tiden) klipptes av. Jag råkade dessvärre ha bästa söndagsslipsen på mig. Jag hade ingen tanke på att det kunde vara aktuellt med Ek-flygning. (Tjejer blev av med BH-n)

Övningarna blev alltmer varierade och krävande med t.ex. navigeringar (efter mer än 20 år som fnav på F1 hade jag väl en hel del tillgodo när det gällde att hitta dit det var tänkt). Det blev sidvindslandningar, simulerade motorstopp med rätta nödåtgärder, utgång ur onormala lägen, instrumentflygning mm.

Men oj va´ kul!!

### Uppflygning

Efter att ha klarat teoriproven (utan större svårighet!), och med knappt 35 flygtimmar, blev det dags för "uppflygning". Denna kom att ske på

Arbogafältet med en inspektör från Luftfartsverket. Det var förstås lite pirrigt men jag var full av tillförsikt.

Vid det här tillfället gick inte motorn på Cuben alldeles bra. ”Botte” kollade och konstaterade käckt, ”Den går bra”! Nåväl, iväg kom jag på min examensflygning. Det hela blev avklarat på ca 45 minuter och avlöpte utan problem.

När det var dags för återflygning till Johannesberg föreslog inspektören: ”Flyg hem i rote med ”Botte” i fall du får problem”. Nu avlöpte också detta lyckligt och dagen var räddad.

Efter en sån här pärs är det kutym att man bjuder alla som råkar vara på klubben på kaffe och ”uppflygningstårta”, och det gjorde man ju gärna. Så även min Ulli, som tydligen hade tagit en lyckad examen för given. Hon hade storbakat, och gjort tårta för ett helt regemente.

### Vidareutbildning

Så fortsatte det hela med stort intresse och engagemang. Efter tilläggsutbildning blev det aktuellt med mörkerflygning, fallskärms-hoppflygning, (jag återkommer om en episod därvidlag), målflygning för luftbevakningen och segelflygbogsering. Jag blev också ordentligt engagerad i skogsbrandbevakning, utan betalning förstås men i alla fall betald flygtid.

### Skogsbrandbevakning

Jag blev också ordentligt engagerad i denna verksamhet. Bevakningen var betydligt mera omfattande då (i vårt län har den förresten helt upphört).

Vi gjorde nog en hel del nytta när vi kunde upptäcka bränder i tidigt skede och inte minst kunde leda brandbilarna på lämpliga vägar och kunna orientera om möjliga vattentillgångar.

Det blev med åren många sköna meningsfulla flygtimmar.

Jag minns att jag en solig varm sommarsöndag flög fem pass. Jag måste nog tillstå att jag på slutet den dagen inte var helt effektiv. Men det är nog preskriberat nu.

Vid något tillfälle med flera pågående bränder blev flygtiden extra lång och Örjan Larsson, trafikledare, i Hässlö F1-tornet, blev fundersam om mitt bränsle skulle räcka. Hyvens Örjan!

Ja så var de det här med min tidigare nämnda episod. Jag skäms lite att berätta om den, men allright då.

Man hade som ambition att när sista hopparen lämnat flygplanet, skulle man helst vara på marken före sista hopparen.

Så var det tänkt att ske vid detta tillfälle också.

Men när siste man lämnat flygplanet och jag var på väg ner med god fart var det någon som klappade mig på ryggen.

Jag kunde nästan höra en röst säga ”Olle, så här gör man inte”. Jag vågade knappt vända mig om för att kolla att det var tomt där bak.

Det som klappade mig på ryggen var en del av kabinklädseln som lossnat vid den högre farten. Vi flög med dörren bortmonterad, så det blev väl lite ”baksug”.

### Tävlingar



Precisionslandningsmomentet

Jag hann med en del flygtävlingar också. De flesta med blygsam och varierande framgång (oftast det först nämnda).

Vid ett tillfälle deltog jag i en ankomsttävling vid Kungsängen i Norrköping. Här gällde det att passera en mållinje så exakt som möjligt vid tidpunkt som anmäls i förtid. Det råkade bli en sekunds fel i tid för att vinna en SAAB-bil!!

Som stöd för mina memoarer tittar jag i mina flygdagböcker. Det har hunnit bli elva stycken. De måste ha varit tunna tänker du förstås. Nejdå! Jag påminns om en hel del trevligheter då minnen väcks till liv.

Jag deltog en gång vid ett SM i motorflyg i Gävle. Jag flög en Cub, (f.ö. min favoritmaskin). Tyckte själv att det gått riktigt bra. Som tecken på det såg jag att publiken verkade glad och applåderande. När jag kommit och parkerat min kära Cub förstod jag varför publiken var så glad. Sista landningsmomentet var ”landning över hinder”. Låter dramatiskt men innebär att man ska passera över ett snöre uppsatt 2 meter över marken och uppspant 50 meter före nollinjen. Nåväl, jag hade varit för snål med höjden och fick med mig snöret in till flygparkeringen, därav den (skade-) glada publiken. Min son, då i nioårsåldern, fanns bland åskådarna. Han blev förbannad på publiken som skrattade åt hans klantiga farsa!

Jag flög mycket, trivdes och hann med vidareutbildning i form av instrument-flygbehörighet och inflygning på många andra



flygplanstyper, bl.a. på vad som nu kallas "complexed airplane" d.v.s. fpl med infällbart ställ och omställbar propeller.

Det här med mörkerflyg har väl sina svårigheter. Någon har sagt att om man måste nödlända, har tänt landningsstrålkastaren, men inte gillar vad man då ser, ska man släcka strålkastaren. Drastiskt kan tyckas.

Hela familjen gjorde en del flygresor härs och tvärs inom landet, bl.a. till Visby.

Vid en resa dit i strålände väder tyckte Ulli att det var otäckt med så mycket vatten och inget land i sikte. Vid hemflygningen däremot i betydligt sämre väder med minimal sikt och ingen markkontakt tyckte hon att det var mycket komfortabelt.

Att flyga över Stockholm under mörker får också anses höra till höjdarna.

Vi hade vid den här tiden en boxershund. Hon var inte var så värst flygintresserad. Speciellt snabba och långa planéer blev väl en plåga för hennes öron. Att försöka gömma sig under förarstolen löste inga problem för någon av oss, tvärtom.

### B-certifikat

Min utbildning fortsatte. Det blev aktuellt med trafikflygarutbildning (eller B-certifikatutbildning som det hette då). Teorin var svår, flera snäpp värre än A-teorin. Men med idoga studier gick även detta. Flygkraven var ungefär som förut men med större krav på precision och "befälhavareansvar". Examinationen skedde, när jag hade skrapat ihop ung. c:a 580 flygtimmar.

Med ökad rutin och större befogenheter ökade möjligheterna till olika flyguppgifter.

Nu blev det aktuellt med rundflyg, taxifygningar (återkommer till detta), fotoflyg bl.a. med VLT på flera intressanta uppdrag.

En njutbar syn var t.ex. starten för 24-timmarsseglingen på Västeråsfjärden med otaliga färggranna segel, "Musik vid Siljan" är ett annat jobb värt att nämna.

### Viltinventering

Viltinventering kom igång vid den här tiden.

Västmanaflyg hade erforderliga tillstånd att göra detta. Vi var ett litet antal piloter som utbildats i den här ytterst krävande verksamheten. Den kom att ske över hela landet. (Sker numera mestadels med helikopter, kanske mer effektivt men dock betydligt dyrare).

Det gick till så att man inom ett visst av viltexperter angivet område (ca 5 x10 km) skulle spana efter älg. Tekniken var att i första hand spana efter spår. Fanns det sådana, så fanns det också älg i endera ändan.

Flyghöjden varierade med sikt och molnhöjd.

Hittade älgar skulle markeras på medförd karta i skala 1: 50000. Hon- o hankön, och kalvar skulle anges. Inte nog med det, markbeskaffenheten skulle beskrivas. Här gällde det att i varje sekund veta var man var, så att man inte såg samma älgar igen. Eller lade upp flygstråken så att man missade några meter.

Vi hade ofta spanare med. Ofta var dom dess värre betydligt bättre på vilt än att hänga med i flygandet. Stundom gick det åt åtskilliga spypåsar under ett pass.

Dom snabbt uppväxande mobilmasterna blev ett gissel. Det verkade ibland som att älgarna visste var dom kunde gömma sig, och vi inte kom åt dom p.g.a. master, stag o dyl.

### Taxifygning

Och så var det här med taxifygning som jag hotat att återkomma till.

Vi, Västmanaflyg, flög ganska mycket för "Socialen". Jag skulle vid ett tillfälle hämta en rullstolsbunden patient i Ängelholm för transport hem till Västerås. Flygplanet var en Cessna 210 med generösa utrymmen och dörr.

Patienten, en kille, var glad och trevlig och såg fram mot resan. Medföljande sjuksyster var dock betydligt mindre entusiastisk. Det var nämligen rejält blåsigt och turbulent. Killen föreföll mer eller mindre lealös, och jag var betänksam hur det skulle gå med honom. Dessbättre störttrivdes han och tycktes njuta av allt hoppande. Sjuksystem kunde ju inte göra annat än att hänga med. Hon var oändligt tacksam när vi, efter en skakig flygning, landat på Johannisberg.

Och så annan "styrning". En kille skulle transporteras till Halmstad. P.g.a. rejäl motvind tog ditresan sin rundliga tid. Innan vi, jag och min "styrman" Sture, efter tankning skulle flyga hem till Västerås igen, skulle vi väl ha oss något till livs. Vi gick in i terminalbyggnaden, men där var serveringen stängd. Där fanns dock en präktig varuautomat med diverse lockande grejor. Sture, yrkeselektrikern, gav sej på den här manicken medan jag ringde in färdplanen. Han kom dock inte på god fot med monstret. Det hela slutade med att vi fick i oss en plastmugg med kaffe och ett paket tuggummi!

Den gode Sture var inte så värst bemedlad. Han hade sina få slantar i en plastpåse, som han kallade för "påsgiro".

Jag måste också berätta om en annan taxifygning. Uppdraget var att transportera en kriminell yngling från Trollhättan till en fosterfamilj i Sveg. I Trollhättan stod två stabila poliser och denne

ungling. En av poliserna tog mig avsidet och sa att dom visiterat honom u.a., så det skulle nog inte bli några problem.

Vi for iväg. Grabben visade sig vara en trevlig kille. När vi befann oss över dom milsvida Värmlandsskogarna tog han fram en kniv.

Jag tänkte: Ska jag dö så här med en kniv i ryggen. Icke alls. Grabben skulle bara visa vilken fin kniv han hade fått av sin farbror. Mitt hjärta återtog normal takt. Så småningom kom vi fram till Sveg där hans tilltänkta ”vårdare” stod och tog emot.

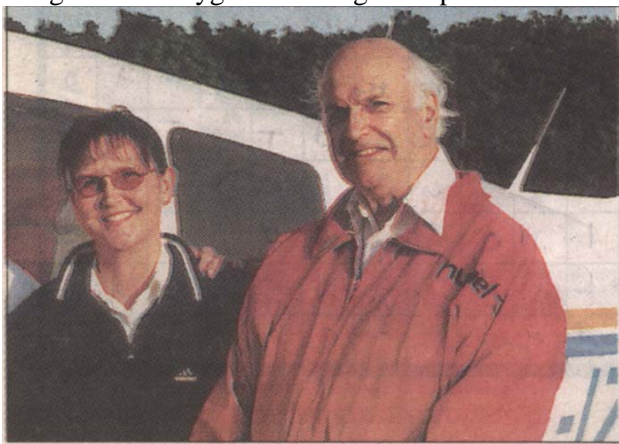
Under resans gång och många förtroenden fattade jag sympati för grabben. Inte minst när jag konstaterade att hans hela liv och bagage rymdes i en plastkasse.

### Flygläroarutbildning

Flygläroarjobbet hägrade. Jag kom, trots min ålder, då 50+, med på flygläroarkurs i KSAK:s regi. Detta var i februari 1979.

Kursen skedde på Bromma. Nog har jag bl.a. under min FV-tid deltagit i många kurser, men det här var toppen. Mycket flyg, kompetenta läroare och en förträfflig plats för utbildning. Bland det roligare var utbildning i avancerad flygning.

Jag fick min flygläroarbehörighet i april -79.



Olle med sin elev Elisabeth Engbom

Nu blev det ännu mera snurr på flygandet. Att vara flygläroare måste vara det bästa bland läroarjobb. Här kom man i kontakt med människor med varierande förutsättningar och åldrar. Från kaxiga ynglingar (med mopedkunskap) till företagsledare och distingerade herrar som med liv och leverne började sin flygutbildning. Ni som har haft att göra med människor under lite annorlunda former vet att under ytan döljer sig ofta en annan person. Det är faktiskt berikande det här med personkänedom.

De allra flesta klarade sig bra. De som inte gjorde så, insåg dessbättre själva att det här var ingenting

för dom. Bara vid något tillfälle har jag behövt ”avskilja” någon elev.

### FFK



Olle under tiden som läroare vid FFK

Som flygläroare kunde det också bli aktuellt (om man råkade bedömas som lämplig) att vara läroare vid FFK:s (Frivilliga Flygkåren) utbildning i lågflygning.

Jag har haft lyckan att under många år vara med i gänget vid FFK. Här gällde att under en mycket koncentrerad vecka med långa dagar få folk att prestera sitt allra bästa när det gällde teorikunskaper, omdöme, ansvar och inte minst förmåga att kunna navigera på låg höjd, 50 meter var minimihöjd. På den höjden rinner landskapet undan ganska fort även om man sitter i ett flygplan som bara gör 200 km/t.

### Missöden

Efter allt ovanstående snack frågar någon nu förstås: ”Har du havererat många gånger?”

Svaret är ett rungande ”Nej”, kanske beroende på makalös tur och en liten smula skicklighet.

Om jag räknar med min militära flygperiod så blir det 56 år i luften, inte en stukad tumme eller vrickad fot.

En tursam händelse ska jag nämna. Vid älginventering en kall vinterdag i Dalarna small det till framme i nosen på min Cub. Olja sprutade ut och hindrade sikten framåt. Nio liter olja där det inte ska vara någon olja alls, det är en hel del.

Med noggrann uppsikt på oljetryck och cylindertemperatur gjorde jag en lyckad landning vid Rommehed, som var närmast lämpliga landningsplats. Det hela avlöpte utan problem.

Anledningen till det hela var att det blev för högt tryck i vevhuset i och med att det bildats en ispropp i vevhusventilationen. En packning framme vid propellern sprack.

En stor del av återstående lördag gick åt till att torka olja. En vänlig mekaniker bytte packning. Nästa dag var det full fart igen.

### Till slut

Som slutkläm måste jag säga att det varit ovärderligt att ha en förstående hustru som stöttat mig under hela min karriär.

Dessutom är jag nog en av få som haft lyckan att vid yrkesval ha haft hobbyn som arbete eller vice versa.

*Olle Norling*

## Modellflygresa till England

Med risk för upprepning från en tidigare artikel i Hässlöbladet ska jag försöka redogöra för vad som hände under resan till modellflygets Mecka.

Ett gäng på fyra personer hade trummats ihop, Sture Andersson, Bengt Jyrell, Carl-Johan Hulden och undertecknad Ragnar Eriksson. Flygbiljetter med RYAN-Air beställdes via Internet. Totalkostnad för oss fyra blev 4024 kronor. Beställningen gjordes sent på kvällen efter att jag dessförinnan hade ordnat Bed&Breakfast för oss fyra med en massa ringande hit och dit och försökt "snacka" engelska. Lagom mör i huvudet visade jag beställningskopian från RYAN-Air för min hustru. "Ska ni åka på torsdagen? Här står ju den 7 juli. Ni skulle ju åka på fredagen". Fasen också! Felbokat! In till datorn igen för ombokning. Det gick bra, men si, nu hade priset ökat med 1640 kronor! Kontroll med RYAN-Air kontoret i London bekräftade att en ombokning för oss kostade så mycket. Se upp med felbokningar, det kostar skjortan.

Så inträffade det tråkiga att Carl-Johan blev sjuk och kunde följaktligen inte följa med. Börje Larsson åkte med istället. Men då måste rätt namn stå i bokningsrapporten. Ny kontakt togs med RYAN-Air. Det var lätt att ändra men det kostade 650 kronor! Man flyger visserligen billigt med RYAN-Air, men i övrigt är det ett "rövarbolag".

Väl framme i England landar man numera i Luton som ligger lite NV om London, men med ungefär samma avstånd till London som från Stanstead (den tidigare landningsplatsen). Ankomsthallen ser ut som någon charterplats i Grekland, slitet och trasigt och befinner sig under ombyggnad (men avgångshallen var desto bättre).

Hyrbilen får man hämta efter en kortare bussfärd till Rent-a-car centret. Vi hyrde en Ford Focus med automatlåda, lite dyrare men värt pengarna. Jag var utsedd till förare i vänstertrafiken och lovordar denna växellåda. Slapp höra Bengts stilla påpekan från tidigare resor; "Du kanske ska växla upp nu, du

är uppe i 90 på 2:an"!! Att köra till vänster, växla med vänster, se upp i rondeller med motsatt rotation samt hitta rätt utgång ur rondellerna kräver koncentration. Slipper man då växla är det skönt.



Sture A., Ragnar E., Börje L., Bengt J. Foto: Ragnar E.

Målet för vår färd var denna gång Cosford som ligger väst om Wolverhampton. Cosford är en flygplats från kriget och har gräsbevuxna hangartak, de ser ut som små kullar. Flygträffen anordnades av LMA, Large Model Association. Träffen drar mycket folk, och parkeringen är därför mycket stor. Beteckningen STOR gäller även för de modeller som deltagar. Flygprogrammet är noga utstakat och presentationen till den talrika publiken är god. Intresset för modellflyg är mycket större i England än hos oss. Många modeller är i halvskala, ex. Pitts Special, Messerschmitt 262 och Avra 504. En modell av Herkules hade en spännvidd på drygt 5 meter. Ett team på sex man hade byggd denna modell. Det var underbara flyguppvisningar av mycket skickliga förare. Vädret under träffen var mycket bra. Kanske lite för varmt, 32 grader i skuggan ("men vad har man där att göra" som Sture sa).

Andra dagen besökte vi det fina museet som finns inne på flygplatsen. Många plan fanns både ute och inne. Englands tidigare kärnvapenbärare finns där. I ett hörn stod en Victor K2. Den har förutom en lång spetsig nos även en speciell antenn, som skjuter ut ovanför kabinen. Den hade en rad små pinnar pekande rakt upp längs antennen. Vi undrade vad detta var, men Börje som vet det mesta upplyste att det var för att måsarna ej skulle sätta sig där och "skita" kabinen full. Sture begrundade detta en stund, varefter frågan kom; "Flyger dom så dj-a sakta"?!

Måndagen hade vi på oss för hemresa, planet gick 17:30, så vi hade gott om tid att besöka Shuttleworth Collection. Det ligger vid Old Warden Park och är väl värt ett besök. Där har man bl.a. plan från bröderna Wrights tid, och dom flyger med allt dom





Från Shuttleworth Collection

Foto: Ragnar E.

har vid en stor träff i augusti varje år om det inte blåser för mycket. Men varje månadslut under sommaren anordnas en mindre flygdag. Platsen är mycket trevlig och rekommenderas på det varmaste.  
*Ragnar Eriksson*

## Fångtransport genom Europa 1967

**En fånge som hade avtjänat sitt straff på anstalten i Tillberga, skulle nu tvingas återvända till sitt hemland. Problemet var bara att fången vägrade flygtransport. Enda möjligheten att ta sig till Turkiet, var därför att resa med tåg.**

Efter att ha avtjänat sex års fängelse för grov våldtäkt skulle en turk tvingas återvända till sitt hemland. Därför fick polis Sigvard "Slark" Larsson ansvaret för att denna förpassningsresa blev av. På grund av olika skäl vägrade turken att åka hem med flygtransport, och Arlanda vägrade i sin tur att ta ombord någon som skulle göra motstånd. Därför blev planeringen av förpassningsresan i allra högsta grad komplicerad.

Eftersom flygtransport var omöjlig, tog "Slark" kontakt med Utrikesdepartementet och förklarade hur läget såg ut. Tillsammans kom de överens om

hur resan från Tillberga till Istanbul skulle se ut. Från Tillberga till Katrineholm skulle resan ske med bil, och fortsättningsvis med tåg. Tågresan gick till Köpenhamn – Puttgarden – Nürnberg – München – Salzburg – Belgrad – Sofia – Istanbul. Att förpassa en "fånge" genom i stort sett hela Europa kräver noggrann planering och kontakt med olika länders ambassader och myndigheter.

### Flyktplaner

"Slark" och hans kollega Ekström var helt övertygade om att turkens avsikter med vägran att flyga, var att han planerade flykt någonstans i Danmark eller Tyskland. Därför var dom ytterst noga med att bevaka varje steg han tog. Fången blev lite besviken vid passerandet av den tyska gränsen i Puttgarden, eftersom dom fick sällskap av en tysk kollega som bar sitt vapen väl synligt.

Efter att ha passerat den tyska gränsen, hamnade sällskapet i München där det var dags att byta tåg till Orientexpressen. Efter att ha rest en stund kom dom fram till Salzburg, där tåget bromsade kraftigt och stannade vid perrongen mitt i natten. En polispatrull klev ombord och antågade mot sovkupe där polismännen och fången befann sig. De förklarade att de hade fått order om att ta hand om fången så att polismännen kunde få nattvila till nästa dag. "Slark" tackade snällt nej, och Orientexpressen rullade vidare.

Tåget passerade Jugoslavien, Bulgarien och dess huvudstad Sofia samt en liten bit genom Grekland. Tågresan började lida mot sitt slut, och Orientexpressen rullade in på huvudbangården i Istanbul. "Slark" och hans kollegas uppdrag var i och för sig avslutat efter att fången passerat den turkiska gränsen. Han följde polismännen ända tills de kom till järnvägsstationens terminal för pass- och tullkontroll, där skildes de tre männen som hade haft sällskap från Tillbergaanstalten.

Hemresan skedde lyckligtvis med flyg via Zürich till Arlanda. Med stor sannolikhet är denna förpassningsresa genom Europa den enda i sitt slag och därmed unik.

Källa: [www.vastmanland.polisen.se/polishistoria](http://www.vastmanland.polisen.se/polishistoria)

## Är det ett ålderstecken?

Vi gör en cykeltur min man och jag. Utan att blunda, det vore trafikfarligt, kommer bildsekvenser. Åker förbi gamla ASEA:s Arvid's på Pilgatan. Ser sandsäckarna som var travade upp mot fönsterväggarna under kriget. Ser stallet på sidan av järnvägen, där hästarna premierades och bytte ägare, och järnvägs korsningarna med bommar som fälldes var gång tåget kom och gick. Nästan inga bilar, men

massor av cyklister, till och från på middagsrast eller hem mot kväll, ASEA-strömmen.



”ASEA-strömmen” på Stora gatan.

Där fanns alléerna, en mot militärkasernerna på F1, och en mot Kraftverket. Hästar gick på bete i hagarna mellan trädgatorna. Där var också cirkusarna, som hade sin givna plats där Björnövägen går in idag. Djuren som kom per järnväg, bl.a. elefanter, fick ledas till och från stationen. Något att titta på, på riktigt. Kvarteret som låg mellan järnvägsspåren, Pilgatan 7,3, och 5, Hagalund.? Tror jag! Håller jag på att bli gammal eftersom bilderna är så starka.

Vi åker en annan dag med bilen och har kanoten på taket, för att göra en sjötur från Frösåkers brygga. Kommer sakta åkande mot backen till det som en gång var Kolonin för stadsbarn. Ny bildsekvens; Koloni och många barn. Bad, lek och ibland längtan efter hemmet. En helg kommer ett par och cyklar mot huset. Det är ju föräldrarna. Bara tanken idag får en tår att trilla.

Kommer hem från kolonin. Får gå ärende och handla något som glömts! Det ligger runda röda på disken. Har aldrig sett något så frestande. Om jag bara fick smaka. Får en i handen av Tanten i affären. Tomat heter den röda blanka. Den var ätbar men konstig. Jag neg och tackade. Ja det måste vara åldern som gör barndomsbilderna så starka. Jag är ju 70+.

Söndagsskola på Sturegatan, matiné på Odeon, Röda Kvarn, Saga, Grand, ....

Söndagsskolans sommarutflykt. Lövad skrinna till Notudden där kyrkorna hade sina sommarhus. Den lilla grusvägen förbi Soldattorpet, nu flyttad till Viksängskyrkans tomt. Soldatkyrkan var dess benämning då, ett förråd för fallskärmar som hängde

så att man såg dem genom fönstren. Visst kommer jag ihåg rätt?

Skidturer förbi kasernerna genom skogen och där låg ”Flygarbacken” – nu Himlabacken, kalhuggen uppfylld tefatsbacke -. Den var den högsta och farligaste. Näst högst var den som låg mellan ”sjukstenen” (Spanska sjukan) och änden av Edmansgatan/Bergmarksgatan. Ja det ligger ett ”dagis” i sista huset nu.

Malmabergsgatan – Fiskaffären fanns i hörnet av Pilgatan. Köer för att få köpa fisk! Var det brist och tilldelning på grund av kriget? Vattnet som rann på insidan av fönstret. Så lite det behövdes för att göra livet spännande.

Konfirmationstid – Notudden igen, nu i Svenska kyrkans sommarhus. Ringlekar en gång i veckan under sommaren. Fick ny cykel i fjortonårspresent, och fick cykla med kamrater. ”Fjortis” säger jag idag till mina barnbarn när de är där, med samma oro i kroppen som man hade då.

Ja det var utflyktsturer som fick minna att rinna över och föranleda detta skrivande. Jag kanske inte är så gammal ändå.! Om jag undviker spegelbilder! Var på stan häromdan, höll upp dörren åt en gammal dam, artig som jag är. Hon vänder sig om mot mig, ler och tackar och säger Hej! Det var en skolkamrat från Korsängen. Ja, Ja!

*Mary Eriksson*

## SK 10 på rygg

Varför ovanstående rubrik? Jo, jag läste en artikel i en Hembygdsjournal som beskrev en händelse vilken inträffade år 1934 i Skerike. Artikeln handlade om ett flygplan som hade störtat, och var berättat av ett åsyna vittne, Gunhild Pettersson som då var 5 år.

Varför jag reagerade, efter att ha läst hennes berättelse, var att jag själv såg den olyckliga flygningen. Jag var vid den tiden 4 år, och bodde i ett torp i norra delen av Dingtuna, c:a 2,5 km från platsen för det inträffade. Jag var van vid att flygplan flög över torpet och skogen på mycket låg höjd, kanske 50 m över träden. Så lågt att man kunde se gubbarna i dubbeldäckarna, som ibland lutade sig ut och vinkade.

Den här sommardagen den 7 juli 1934 var solig och fin. Jag satt i en sandhög och lekte med en ny lastbil, samtidigt tittade jag på ett gäng grabbar som höll på att måla kraftledningsstolpar till en högspänningsledning c:a 100 meter norr om torpet. Dom klättrade upp högt tyckte jag. Högljutt kommenterade de sitt arbete. De var s.k. samvetsömna som på detta sätt fullgjorde sin värnplikt.



En hel del små silverfärgade flygplan (dubbeldäckare) cirkulerade runt och gjorde konst, livligt kommenterade av stolpgänget. Ett av flygplanen flög enormt häftigt i olika krumbukter (det var bunt – roll – looping – spin - ryggs핀, etc., men vad det hette visste inte 4-åringen då). Plötsligt i ryggläge virvlade flygplanet nedåt. En figur lösgjorde sig från planet och pojkarna i stolparna ropade; "Han hoppar"! Ett motorvrål och en smäll hördes, sedan blev det tyst. Endast en fallskärm utvecklades och pojkarna blev tysta.



SK10:an före...



...efter olyckan.

Besättningen bestod av H. von Schinkel och C. von Rosen. Von Rosen omkom. Flygplanet var en SK 10 (Raab Katzenstein RK 26 Tigerschwalbe) och ingick i en jaktkurs på F1. Efter denna olycka blev det förbjudet att flyga avancerat med SK 10. Det var lätt att komma i ryggs핀 med flygplanet.

Enligt uppgift slog flygplanet ned på ägorna till Johannesbo gård i Skerike.

Varför har denna händelse så bitit sig fast hos mig. Jo, som barn med alla dessa flygmaskiner över barndomstorpets i skogen gjorde sitt till att jag blev "frälst" åt flyget.

Allt sedan den 15 aug. 1944 och i hela mitt vuxna liv har jag arbetat inom flygunderhåll i olika befattningar inom tekn. underhåll, utbildning m.m.

Nu som pensionär och medlem i F1 Kamratförening – Veteransektionen ägnar vi varje torsdag åt minnen från vårt aktiva liv inom flyget.

*Birger "Sky" Eriksson*

Ref.litt: Med spaken i näven, kap. 9 sid. 169 – 181  
SK 10 psykosen. Gen. Nils Söderberg  
Kungl. Västmanlands Flygflottilj sid. 67 - 69

## Från Västerås Flygmuseum

Vi som jobbar i museet börjar efter snart 6 år få in en rytmt som i stort följer årstiderna.

Så här dags på hösten i början av november är det dags för vinterstuvningen dvs att ställa de som inte vill flyga på vintern längre bak och få de som vill kunna flyga längst fram. Gissa om det kan förekomma diskussioner emellanåt, men det brukar lösa sig. I år har vi dessutom ett motorbyte på en Vampire och slutjobbet med den 2-sitsiga Huntern som båda vill komma ut och i varje fall motorköra, helst flyga en sväng.



Några av planen på Västerås Flygmuseum

Sommaren innebar i sig en vilopaus efter anspänningen vid vårens Roll Out/ Flygdag 22 maj. Den gick mycket bra och Kamratföreningen gjorde som vanligt ett stort och bra jobb med trafiken och parkeringsfrågorna. Tack för det!

Vi har ju öppet varje söndag året runt (om det inte är en reguljär helgdag) och försöker under den varma årstiden också att flyga med något på söndagarna, folk gillar när det rör sig. Tack vare en bild inifrån museet i VLT vid ett par tillfällen så fick vi "all time high" med 230 besökare en söndag i september! Det blev nästan väl många men Jack Carlsson klarade av anstormningen.

Intressant att notera är vidare att den kärntrupp på c:a 10-12 man som jobbar i driftgruppen varje vecka



tycks öka ytterligare. Mycket trevligt och förmiddagsfikat på måndagarna kan bli ganska högljutt. Man jobbar inte bara med byggnaden och samlingarna utan också rent praktiskt med att hjälpa flygplanägarna. Det finns ju många som kan mycket om sådant bland medlemmarna.

Bland de projekt som vi arbetar med i nuläget intar Sparmanprojektet första plats. Tack vare en donator så kan detta unika projekt nu komma vidare och förhoppningsvis vara i luften om ett 2-3 år. Det kan ju bli nåt, ingen mer finns –garanterat! En Moth håller på att dukas i verkstaden och en YAK 18 T har kommit hem i delar och skall plockas ihop för att kunna flyga på Roll Outen 22 maj 2006. Vår gamle trotjänare Bücker Jungman som varit borta en tid kommer tillbaka i veckan..



Interiör från Convairesns förarplats

Simulatorgänget (10 man starkt) har något av en rusch just nu med att iordningsställa Convair Metropolitan som stått här i flera år och inte kunnat göras klar på grund av ovisshet om ägarförhållandena. Nu har vi fått ett avtal om detta och kan sätta full fart.

Vår 35 Draken flyger för fullt och drar faktiskt in pengar så att den investeringen blir betald på relativt kort tid. Convairen blir betydligt dyrare men kommer att tilltala även proffsen, första etappen klar till jul 2005.

Den "urlink" som vi hittade i Torsby är hemforslad och skall monteras upp. Vi räknar inte med att ha kapacitet för att få den körklar förrän tidigast hösten 2006.

Vi arbetar också med vår skyltning och en mer komplett guidebok.

Arbetsuppgifter saknas minsann inte, men nu känns det bara bra och roligt!

*Rune Domås*

*Ordf*

## Bortgångna kamrater

Sedan föregående nummer av Hässlöbladet (1/2005) har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets.

**Harry Frohm**  
**Kurt Leuchovius**

**Sven-Olof Jyrell**  
**Olle Nordström**

## Donation



Olle Nordström

Vår bortgångne vän Olle Nordström och hans efterlevande hustru Margit har donerat 4000:- till Kamratföreningen, att användas till viss renovering av Gula Villan. Styrelsens förslag blev att använda pengarna till uppförande av en handikappvänlig ramp in till Gula Villan.

Många minns vi den hjälp Olle behövde för att komma in och ut i Gula Villan vid sina många besök hos oss. "Olles Ramp" kommer att under många år hjälpa oss blivande åldringar att komma in och ut i Gula Villan.

**Tack Olle och Margit !**

*Stig "Åmål" Andersson*

## Ordföranden har ordet...

Ja just ja. Vadå?

Efter att ha fungerat som vice ordförande i vår förening sedan 1970 och nu en kort tid som ordförande borde jag ju ha en hel del att förtälja.

Som nog dom flesta av er redan känner till så fick min hälsa en liten knäck för ett år sedan då jag drabbades av en mindre stroke, men med lycklig utgång. Dock finns sviter kvar i form av håglöshet och trötthet. Trots detta har jag försökt leva upp till ansvaret som ordförande för föreningen. Redan i ett tidigt skede redogjorde jag för styrelsen om min situation, och vi enades gemensamt om att koppla in vår nyvalde vice ordförande Roland Rehnbeck vid speciella ärenden som skall handläggas av ordföranden.

Denna växelverkan mellan mig och Roland har vad jag tycker själv fungerat väl.

Mitt tillfrisknande går framåt och med hopp om att snart vara vid full vigör igen.

*Stig "Åmål" Andersson*

## Redaktionen har ordet...

Ytterligare ett nummer av Hässlöbladet har blivit till. Glädjande är att vi fått många intressanta artiklar till tidningen denna gång. Vi kan därför presentera ett fullmatat nummer av Hässlöbladet. Tack alla bidragslämnare för er medverkan till detta.

Detta nummer av tidningen är det första där en ny kraft, Lars-Ove Johansson, tagit över efter Jack. Men Jack har dock haft ett finger med även nu och förhoppningsvis även framledes, då hans erfarenhet och kontaktnät behövs.

På försök kommer vi fortsättningsvis att lägga ut Hässlöbladet på vår hemsida. Utgåvan kommer att finnas där c:a 14 dagar efter pappersutgåvans utgivningsdag. Hässlöbladet presenteras då på hemsidan med färgbilder.

## Redaktionen önskar våra läsare en God Jul och Ett Gott Nytt Kamratföreningsår

<u>Produktion</u>	<u>Redaktionsgrupp</u>
Lars-Ove Johansson	Jack Carlsson
Jack Carlsson	Roland Rehnback
	Lennart Larsson
	Lars-Ove Johansson

Senaste numret av Hässlöbladet har utkommit



