



HÄSSLÖBLADET

Information till medlemmar i F 1 Kamratförening. Nr 1- 2006



Vilka är dessa piloter? Se notisen Efterlysning på nästa sida.

Kallelse till årsmöte.

F1 Kamratförening och Veteransektionen håller årsmöte lördagen den 20 maj kl 10:00 i Hässlö Teknikcentrums samlingsal.

Se notisen Årsmöten på sidan 2.

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

Innehåll

Vad Händer?

”Öppet Hus”	sid 1
Styrelsemöten	sid 1
Västerås Flygmuseum	sid 1
Hemsida	sid 1
Kassören har ordet	sid 1
Föredrag	sid 1
Årsmöten	sid 2
Hur blir framtiden	sid 2
Utflykt till Sätenäs	sid 2
Roll-out - Västerås Flygmuseum	sid 3

Detta har hänt!

Öppet Hus – verksamheten	sid 3
Veteransektionen	sid 4
Föredrag	sid 4-14
Buklandning i Västerås	sid 14
En ”blöt” kväll i Stockholm	sid 15
Projekt Sparmann	sid 16
Tankar kring Hässlö flyplats och Björnön	sid 17
En tripp till Kina	sid 17
Från Västerås Flygmuseum	sid 20
Hobymässan i Frescati 2005	sid 20
Roma – Bunge, en efterlysning	sid 21
Bokgåva	sid 21
Bortgångna kamrater	sid 21
Ordföranden har ordet...	sid 22
Redaktionen har ordet...	sid 22

Efterlysning

Vår bild på titelbladet visar några nikotinbelastade piloter med Mosquiton i bakgrunden. Vi tycker bilden är intressant och är en del av F1:s flyghistoria. Vi vet inte säkert vilka som syns på bilden och i vilket sammanhang den är tagen. Vi vänder oss därför till våra läsare och ber om kompletterande hjälp med identifieringen. Har du något tips så slå en signal till Gula Villan en torsdag då någon av oss i redaktionen vanligtvis är där.

Organisationsblad för F 1 Kamratförening
Utgivningsdag 26 april 2006

Ett gott skratt är sol i huset !

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

Vad händer?

Öppet Hus

Torsdagar kl 10.00 – 13.00

April	<u>27</u>
Maj	04, 11, 18,
Juni	01, 08, 15, 22, 29
Juli	06, 13, 20, 27
Augusti	03, 10, 17, 24, 31
September	07, 14, 21, <u>28</u>
Oktober	05, 12, 19, <u>26</u>
November	02, 09, 16, 23, <u>30</u>

Understruket datum: ärtsoppslunch med föredrag.

I december inget föredrag.

Styrelsemöten

Styrelsen sammanträder näst sista torsdagen i varje månad utom i juni och juli. 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. 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. Att flyga någon av simulatorerna kostar extra.

Hemsida

Vår hemsida som har länkar till Västerås Flygmuseums, och några andra kamratföreningar. Uppdateras regelmässigt med aktuella aktiviteter. Här finns nu även Hässlöbladet som nättidning. Hemsidan nås under adress:
<http://home.swipnet.se/f1-kamratforening>

Vår kassör har ordet.

Medlemsavgiften 2006

Var snäll och kolla om du har betalt för i år. Några har nämligen glömt att göra det. Är det du?

Avgiften är 75 kronor och vårt Plusgiro 433 29 23-4

Ring mig gärna och prata om du kanske är sjuk och vill gå ur Kamratföreningen. Häng kvar. Du får i alla fall Hässlöbladet två gånger om året.

Du kan nå mig på min tfn. 012-417037 (privat) eller Gula Villan vid Öppet hus, torsdagar 021-801400. Just nu håller jag på och byter bostad och har kanske telefontrassel. Försök därför även med tfn. 021-412670 (Sigvard "Slark" Larsson)

Marita Stomberg/kassör

e-mail: marita.stomberg@spray.se

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

<i>April 27.</i>	Sven-Olof Olson Mina möten med den okände soldaten och lite till.
<i>September 28</i>	Lars-Erik Johansson Hässlö Gårds historia
<i>Oktober 26</i>	Ingemar Erlandsson De fyra årstiderna
<i>November 30</i>	Johan Bergman FN-tjänst i Pakistan

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.

Årsmöten

Kamratföreningen och Veteranssektionen håller årsmöten lördagen den 20 maj i Hässlö Teknikcentrums lokaler kl **10:00** resp kl **11:15**

Observera att förslag till ändring av stadgarna för F1 Kamratförening kommer att behandlas.

Efter årsmötet samlas vi traditionellt vid vår minnessten för en kort minnesstund.

I Gula Villan bjuder Kamratföreningen därefter på landgång med dricka och kaffe.

Intresseanmälan, med hänsyn till förtäringen, kan ske på tel. 021 – 80 14 00 torsdagar 10:00 – 13:00 eller anmälningslista i Gula Villan.

Välkommen !

Styrelsen

Hur blir framtiden?

”Det är svårt att spå, speciellt om framtiden”, har någon tänkare sagt. Men när det gäller den framtida ekonomin inom F1 Kamratförening har vi under vintern fått information som inte är så uppmuntrande.

Vi har hittills fått ett generellt årligt bidrag från LSS (Luftstridsskolan i Uppsala) på 10 000:- samt bidrag till hyran av Gula Villan. För årets verksamhet stod det länge klart att båda dessa bidrag skulle utebli, men i början av april fick vi besked om att vi trots allt skulle få det generella bidraget. Något hyresbidrag kan vi dock inte räkna med. Inte heller har vi fått några löften för bidrag under kommande år.

Det här är naturligtvis ett kännbart avbräck. Följden blir att vi måste se över både utgifter och inkomster. Vi har inlett hyresförhandlingar med Västerås Flygande Museum som är hyresvärd i Gula Villan i syfte att minska hyran. Vi kommer också att iaktta ännu större försiktighet än hittills när det gäller allehanda utgifter.

På olika sätt skall vi försöka att förstärka inkomstsidan. Inom styrelsen är vi överens om att **INTE** föreslå årsmötet att öka medlemsavgiften. En ökning av avgiften skulle troligen ge oss större inkomster, men å andra sidan finns risken att vi därigenom skulle tappa medlemmar. Och det vill vi inte. Däremot har vi diskuterat möjligheten att öka priset på torsdagskaffet och på ärtsoppsluncherna. Vi kommer att diskutera detta vidare under våren.

Roland Rehnbeck



Källa: www.f7.mil.se

Flygvapnets flygdag hålls söndagen den 18 juni 2006 på F 7 Såtenäs.

F 1 Kamratförening planerar en endagsresa med buss till evenemanget. Vi avser att avresa **söndagen den 18 juni kl 0700 från Gula Villan med samling senast kl. 0630**. Beräknad ankomst till Såtenäs kl 1100. Prel. kostnad **250:-/person**. Resan är planerad för buss som rymmer 50 personer. Beräknad återkomst till Västerås **söndag kväll c:a 2230**.

Anmälan per telefon kan ske till Gula Villan på torsdagar tel. 021 – 80 14 00.

Anmälningslista anslås i Gula Villan.

Program:

1130-1230	Flyguppv. Historiskt prop.flyg
1230-1330	Flyguppv. jetflyg
1340-1355	Konsert med FV musikkår
1355-1400	FV-inspektörens invign.tal
1400-1600	Flyguppv. Modernt jetflyg
	- Jas Gripen
	- Team 60
	- Breitling Jet Team
1630-1650	Planerad hemresa

Markuppvisningsprogram och utställningar:

Team Culinar

Arméns Lejon

SAAB Performance Team

2 st F16 från Norska flygvapnet

1 st F16 från Danska flygvapnet

Sigvard "Slark" Larsson, reseledare

Västerås Flygmuseum presenterar

Roll Out 06

En flygfest för hela familjen

21 MAJ
Entrén öppnar 10.00

FLYGANDE HISTORIA

FÖRSVARSMAKTENS UPPVISNINGSGRUPPER
Arméns Lejon Vingarna Team Svea

TEAM 60
NYPREMIÄR PÅ HÄSSLÖ
J35 DRAKEN
Du kan också prova att flyga Draken själv i vår riktiga simulator

ALLMÄNFLYGMÄSSA
UTSTÄLLNINGAR
SPAKA SJÄLV
RUNDFLYG

Entré 100:-
Barn under 15 år medlemmens sällskap gratis.
Fri parkering. Gratis programblad.

PITTS S2B WINDWALKING
SCANDINAVIAN AIRSHOW
HAWKER HUNTER VAMPIRE
CLASSIC JETS
SAAB B17 SK16 HARVARD
WARBIRDS

STOCKHOLM/VÄSTERÅS FLYGPLATS 21 MAJ
WWW.FLYGMUSEUM.COM

Roll-out programmet på Västerås Flygplats den 21 maj

Flygprogrammets fasta punkter (Kan bli ändringar i tiderna)

0930	Grindarna öppnas
1030	Defileringar Yak 18, Yak 52, Klemm 35, SAAB Safir, Bücker Jungman, Seabee, m fl
1110	Reservtid.
1130	Arméns Lejon
1215	Modellflygning (stora Jetmodeller)
1245	Invigning
1250	Fallskärmar
1300	Pitts 2B
1310	Sk 16
1320	4 Mothar
1335	Leif Simonsson Ba 4
1345	Vingwalk
1400	Arméns Vingar, helikoptrar
1415	B 17
1425	Vampire och Hunter
1435	Lansen och Draken
1450/1505	Team 60, formationsflygning med 4- 6 st SK 60

Rune Domås

Detta har hänt!

Öppet Hus - verksamheten

Den här vintern har varit osedvanligt snörik och kall men framförallt envis. Strax efter jul kopplade kung Bore greppet och först nu i början av april har kylan gett sig, snön börjar smälta och en försiktig vårkänsla smyger sig på.

Den stränga vintern till trots har inte hindrat våra trogna medlemmar att besöka oss varje torsdag och besöksfrekvensen är stadigt hög, med självklar topp sista torsdagen i månaden då föredrag och ärtsoppa behåller sin dragningskraft. Att Öppet Hus är navet i vår verksamhet råder ingen tvekan.

Det var fullt hus i Gula Villan när den traditionella jullunchen avåts med stor aptit. Ingemar "Boppen" Karström underhöll också med trevlig musik på sitt dragspel.

Gula Villan med sin aktningvärda ålder måste tyvärr betraktas som ett "reoveringsobjekt" i vissa avseenden. Mest angeläget för närvarande är att få till stånd en ramp så att även våra rullstolsburna medlemmar får en chans att delta i vår verksamhet. Nu när våren och sommaren trots allt närmar sig måste vi också komplettera med nya utemöbler.



En torsdag förra sommaren.

Foto. Jack C.

Allt är dock inte positivt. Varför är det så svårt att få våra medlemmar att teckna sig som ansvarig för fiket eller ärtsoppa någon torsdag? Listan hänger alltid i blickfånget på ytterdörren. Till sist! Vem är först på cykel oavsett väder och vind och vem är sist att lämna Gula Villan med den halade och snyggt vikta flaggan under armen. Jo naturligtvis vår "hustomte" Curt Franzén. Bilden får symbolisera vår väntan på våren och sommaren.

Jack Carlsson

Veteransektionen

Öppet hus verksamheten är som vanligt välbesökt och speciellt när det är ärtsoppa och föredrag. Med intressanta och engagerade föreläsare.

Vad beträffar ekonomin så är den god beroende på välbesökta torsdagar. Kamrater: kom till Gula Villan på torsdagarna och hjälp till att bibehålla vår ekonomi så att vi kan utnyttja pengarna till bl.a. resor och andra aktiviteter.

I dagarna har Västerås Stad givit ut förslag om skärpta regler för äldre och pensionärsföreningar. Dessa förslag har gått ut på remiss. Förslaget innebär i stort sett en utökning av antal medlemmar vid aktiviteterna för att få lokalt aktivitetsstöd. Styrelsen har i sitt remissvar avvisat förslaget. Vi anser att de tidigare gällande reglerna skall bestå. Detta gäller det s.k. generella bidraget. Vi har också gått in och äskat pengar inom "riktat bidrag", dels för att göra Gula Villan mera tillgänglig för en del av oss som har någon typ av funktionshinder. Det begärda bidraget innefattar pengar till en ramp för rullstolsburna till nedre plan, en extra ledstång till övervåningen, samt en förbättring av Boulebanan genom att belägga den med ytterligare ett ytskikt.

Med Veteranhälsningar
Birger "Sky" Eriksson

Föredrag

Föredrag med ärtsoppa sista torsdagen är fortfarande ett populärt och självklart avslut av månadens Öppet Hus. Vid en tillbakablick har vi sedan slutet av 1998 haft inte mindre än **53** föredrag med mycket skiftande ämnesområden där flyg i olika sammanhang naturligtvis har haft en framträdande roll. Turistbesök och FN-tjänst i olika delar av världen är andra exempel. Den åsyna skildringen av terrorattacken mot World Trade Center var kanske ett av de mest spektakulära. Natur och kultur har också fått sin självklara del av kakan.

Ofta får vi frågan. Är det svårt att få tag i föredragshållare? Nej faktiskt inte då vi ofta får tips av våra medlemmar eller att någon självmant erbjuder sig att berätta något intressant.

Vår samlingsal, som rymmer ca 50 personer, är oftast tillfyllest och vår tekniska utrustning börjar täcka alla rimliga krav. Här måste åter poängteras den stora insats som

Ragnar Eriksson gör inte bara genom sina videoinspelningar av föredragen utan även de praktiska förbättringar av olika slag han gjort i detta sammanhang.

I oktober 2005

fick vi av privatflygaren Bo Söderberg ta del av hans mödosamma vandring via "hembygget" - en Osprey - till inköp av en MFI 15 innan han äntligen fick luft under egna vingar. Bo Söderberg, tidigare teknisk chef på Aerotec men nu pensionär, är bosatt mellan Köping och Västerås där det egna flygfältet och ladan väl räcker till för MFI:n.



Bo Söderberg

"Hembygget" – lång arbetstid kort flygtid

Egentligen började historien för 20 år sedan i Dalarnas skogar. Med hjälp av ritningar från USA på en Osprey, som är ett flygplan i trä, startade han verkligen bygget från scratch, som väl med all tydlighet framgår av bilden.



Första stocken fälld.

Vad han nog inte anade när första stocken var fälld var att bygget skulle ta hela **14 år** och **10 000** arbetstimmar. Resultatet blev dock ett vackert och lättfluget plan men dess livslängd blev tyvärr alltför kort.



Hembygget Osprey

Efter ett antal vändor, som Bo uttryckte det, lossnade huven under flygning och slog sönder propellern varvid dragkraften försvann. Turligt nog befann han sig över banan på Arboga och nödlandningen gick lyckligt.



Halva huven och delar av propellern borta.

Nu gällde flygning så någon allvarlig tanke på reparation med ytterligare 100-tals slitsamma timmar fanns inte. I stället började ett letande bland flygplansspecifikationer och på mindre än ett år blev det en MFI 15.

MFI utveckling och export

MFI, som fått sin beteckning från Malmö Flygindustri bildades 1955, har tillverkats i ett antal versioner där den första prototypen (MFI 9) flögs första gången 1962. MFI 9 blev världskänd genom sin framgångsrika väpnade insats i inbördeskriget 1968 i Nigeria i samband med att



Bo Söderbergs MFI 15 närmast

utbrytarprovinsen Biafra gjort sig självständigt. Att använda MFI 9 i stället för moderna stridsflygplan, som man varken hade råd eller möjlighet till, var faktiskt på förslag från Carl Gustaf von Rosen, som då flög hjälpsändningar till den svältande befolkningen i Biafra. Den beväpnade versionen av MFI fick beteckningen MFI 17, som kan förses med automatkanoner och/eller raketer i olika kombinationer placerade i behållare under vingarna.

1968 köpte SAAB Malmö Flygindustri och övertog tillverkningen av MFI. Flygplanen utvecklades och versionerna 15 och 17 (militär version) såldes främst på export. Man räknar med att närmare 400 exemplar har sålts bl a till Norge, Danmark och Pakistan. I Pakistan har även ett stort antal MFI 17 licenstillverkats både för armén och flygvapnet.

MFI 15 har även använts i fredligare sammanhang i samband med den svåra svältkatastrofen i Etiopien under 1970-talet då man under primitiva förhållanden ”matbombade” avlägsna byar som inte kunde nås på annat sätt. En av förgrundsgestalterna i detta sammanhang var återigen von Rosen, som den här gången spakade själv.



”Matbombning”

Presentation av MFI 15

MFI 15/17 flög första gången 1972 och var en av kandidaterna till Flygvapnets nästa skolflygplan. FV ansåg dock att MFI:n var för liten och trång varför valet blev Bulldog (Sk 61).

MFI 15 är litet och lätt trots att det är byggt i metall och landningsstället som är av glasfiber klarar dåliga fält. Vidare poängterar Bo att flygplanet är lättfluget med god roderharmoni, har bra egenskaper vid avancerad flygning och tål en belastning på hela 6 g. Sikten är förnämlig och närmast att jämföra med en helikopter. Lastförmågan är god (500 kg) vilket motsvarar nästan hela flygplanets vikt. Bränsleåtgången är ca 30-35 lit/tim vid marschfart 100 knop vilket ger en flygtid på ca 4 tim. Bo har dock planer på att montera två extra vingtankar vilket i stort fördubblar flygtiden.

På frågan ”Finns inga negativa egenskaper”? ”Jo MFI 15 är för långsam och framförallt för dyr.” Det sistnämnda en av orsakerna till att bl a flygklubbarna inte har denna flygplanstyp. Trots dessa brister är hans summering – ”MFI 15 är en allround-maskin”.

I november 2005

var ämnet åter flyg men nu i betydligt större skala då Per Norelius berättade om transportflygenheten vid F 7 och lät oss följa med på olika uppdrag i Tp 84 Hercules under den NATO-ledda insatsen i Afghanistan 2004 samt avslutningsvis en flygning till Dubai i samband med demonstration av JAS 39 Gripen.

Efter avslutad utbildning vid Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV) i Västerås och värnplikten på F 6 1972 är han anställd vid Flygvapnet och F 7 med nuvarande tjänst som lastmästare på Tp 84



Per Norelius med F 7 valspråk *Semper Ubique – allt liv överallt*. Foto. Jack C.

Transportflygenheten på F7

Utöver den vanliga organisationsformen, med chef och stab i toppen, har enheten egen skola för att lära personalen att hantera flygplanet i dess olika roller, allt från befälhavare till lastmästare. Vidare finns en egen underhållsenhet som svarar för alla tillsyner utom de allra största. Dessutom en enhet för taktisk utprovning av flygplanet.

Tp 84 Hercules



Tp 84 med Läckö slott i bakgrunden.

Foto ur Flygvapennytt 3/92.

Första flygplanet levererades till Flygvapnet 1965 och det sista 1981 – totalt 8 st. Har alltså tjänstgjort i Flygvapnet 40 år - en minst sagt imponerande siffra och många år återstår säkert vilket inte minst pågående och planerade modifieringar visar. Beakta dessutom att inget flygplan har havererat under alla dessa år.

Tp 84 har naturligtvis under den här långa tidsperioden modifierats i flera avseenden. Här är några av de viktigaste - redan införda eller beslutade.

* Ett avancerat *motmedelssystem* mot robotar har införts i flertalet flygplan, vilket säkert betraktas av besättningarna som en värdefull livförsäkring.

* En uppmärksammod modifiering är den pågående installationen och utprovningen av utrustning för *lufttankning av JAS 39* från Tp 84, ett krav vid internationell samverkan med andra flygvapen.

* Under perioden 2007-2010 byts den *analog instrumenteringen* ut mot en *modern digital* och samtidigt levereras *”night vision goggles”*, som medger mörkerlandning även vid släckt banbelysning.

Olika typer av uppdrag

Transportenheten får inte vara främmande för någon typ av uppdrag och Per gav oss ett antal exempel på uppdrag under senare år.

* Ambulansflyg inom hela Norden för transport av ambulans med skadade eller svårt sjuka (företädesvis barn) där möjlighet finns till kontinuerlig livsuppehållande insats under hela flygningen. Under hösten har 5 utryckningar med små barn gjorts där alla räddades.

* Evakuering av svensk FN-personal från Kongo juni 2004. Tid från order till start – mindre än 12 timmar.

* Fällning av borrhutrustning och proviant till polarfartyget Ymer augusti 2004.

* Evakuering av nordisk ambassadpersonal från Elfenbenskusten november 2004.

* Deltagande i utlandsstyrkan.

* Transport i samband med Tsunamikatastrofen december 2004.

* Ett 20-tal flygningar i samband med stormen Gudrun januari 2005.

* Transport av teleutrustning och utrustning för vattenrening till USA efter orkanen Katrina 2005.

* Flygning för stöd av specialförband inom försvarsmakten.

* Prov med lufttankning av JAS 39 Gripen. Två flygplan kan tankas samtidigt på 4-5 minuter. Bränsle pumpas från Tp 84 eget bränslesystem eller från en separat tank i lastutrymmet. Tankning kan utföras under såväl dager som mörker.



Första lufttankningen av Gripen från Tp 84.

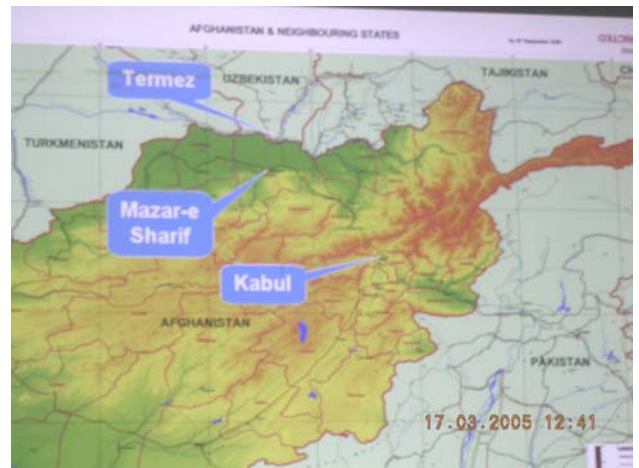
Foto ur Protec 4/2005.

Olika uppdrag i Afghanistan

Pers arbetsuppgifter i Afghanistan omfattade det mesta allt från kontingentchef till lastmästare. Under huvuddelen av föredraget fick vi i ord och bild följa med under ett antal

flygningar med Tp 84 genom större delen av Afghanistan och uppleva landning på olika baser.

En Tp 84 ur svenska flygvapnet ingick i den NATO-ledda ISAF-styrkan, som hjälper afghanerna i sin demokratiseringsprocess. Baseringen var Termez i Uzbekistan på gränsen till Afghanistan i söder och besättningsuppgift var att stödja ISAF – International Security Assistance Force - med transport av utrustning och personal. Även tyskarna var baserade där med ett flygplan.



Karta över Afghanistan med hemmabasen Termez.

Säkerheten främst

En mycket viktig faktor under dessa flygningar var naturligtvis säkerheten. Talibanerna gör sig ofta påminna genom slumpvis raketbeskjutning av flygfält och flygplan och kvarvarande minering av flygfälten efter ryssarnas närvaro är ett annat hot. Att vistas utanför hårdgjord yta innebär livsfara vilket Per exemplifierade genom att visa några otäckta bilder på en afghan som trampat på en mina.

Tiden på marken i samband med gods-hantering görs därför så kort som möjligt där 15-20 min är normal tid, hela tiden med motorena igång och efterföljande start sker under brant stigning.

Om man utsätts för bekämpning under flygning gäller kraftiga svängar på lägsta höjd och/eller fällning av facklor. Det sistnämnda för att en eventuell robot skall låsa och brisera på dessa.



Fällning av facklor.

Foto ur Flygvapennytt 2/94

Den personliga säkerheten under flygning är inte minst viktig. Utöver normal flygutrustning inkl. fallskärmen ingår bl a pistol, nödsändare, GPS-mottagare och proviant. Hela tiden fanns en organisation med helikopter baserad i Kabul, som var beredd att hämta vid nödlandning eller fallskärmshopp.

Besök olika flygbaser

Från hemmabasen Termez, där man hade sina lastcontainrar (benämnd IKEA), utfördes transporter av olika sorters gods till 7 andra baser bl a Kabul där ISAF:s huvudstyrka är förlagd.

Banornas kvalitet är mycket skiftande på dessa baser från asfalt i någorlunda skick till stålplank eller rena grusstråk. Dessa senare krävde att ledningar och antenner på flygplanet förstärktes mot stenskott på lämpligt sätt. Vid start och landning försvann flygplanet ofta i ett enormt sandmoln. Trots dessa primitiva förhållanden klarade sig motorerna även om viss försiktighet krävdes vid reversering under landning och inga större skador inträffade på flygplanet.

Runt flygplatsen Kunouz fick man påtagligt bevis på omfattningen av ryssarnas tidigare krigsinsatser genom ca **4000** kvarlämnade vrak av ryska stridsvagnar.

Den största basen Bagram i södra delen av Afghanistan är amerikansk med uppgift att svara för logistiken i samband med bekämpningen av kvarvarande talibaner.

Inte bara tjänst

Inkvarteringen var hygglig på Hotel Shark i Termez till skillnad från de trånga bostadscontainrarna som användes i Kabul exempelvis.

Kylskåp och TV fanns på rummet men enbart som prydnad – var inte inkopplade. TV:n kom dock igång under de sista veckorna men tyvärr visades endast arabiska kanaler. BBC nyhetskanaler saknades verkligen!



Utvändigt



Invändigt

En 30-mila bussutflykt genom Uzbekistan med egen chaufför ingick i programmet. Termez bär spår av fina byggnader och parker men alltsedan ryssarna försvann 1990 ligger all skötsel nere på en pengabrist. Saluhallen i sitt bedrövliga skick är ett annat exempel. Men - som Per framhöll med eftertryck - överallt fick man ett vänligt bemötande. Här infogade han en historisk parentes. Uzbekistan användes av Sovjetunionen för utprovning av biologiska och kemiska stridsmedel under kalla krigets dagar.

Färden gick vidare norrut genom landsbygden där alla städer är stängda för "turister" så polis följde med som eskort. Viktig näringsgren är bomullsodling, som man såg lite varstans längs färdvägen och som får sin bevattning bl a från Uralsjön.

En upplevelse var besöket på en stor marknad där man kunde köpa schalar, kullager, getter, brännvin, bensin – ja allt!

Att levnadsförhållandena är svåra i den här delen av världen framgår tydligt av den låga medellivslängden, 50-55 år i Uzbekistan och endast **37** år i Afghanistan – en närmast ofattbar låg siffra jämfört med vår egen del av världen.



Något måste man ju ha med sig hem.

Epilog

Hemresan tog 14 timmar med mellanlandning och tankning i Turkiet. Trots bullret blev det ett antal sovtimmar. En pampig mottagning på F 7 med medaljutdelning och efterföljande middag på mässen fick avsluta en intressant och minnesvärd tjänstgöring.

Demonstration av JAS 39 Gripen i Dubai

I mitten av november 2005 var det dags för Per att följa med på ett något annorlunda uppdrag. För att stödja SAAB:s exportansträngningar av Gripen, som visades upp i samband med den stora flygshowen i Dubai, utförde man en underhållstransport med en Tp 84. Bra ur exportsynpunkt att visa att Gripen kan flyga för egen maskin en sån lång sträcka, naturligtvis med ett antal mellanlandningar. Vi får väl så småningom se om SAAB kan få ytterligare någon beställning.

Per och övrig besättning bodde i Abu Dhabi, som med all sin ofattbara lyx tycktes hämtat ur sagan tusen och en natt, detta inte minst med erfarenheterna från Afghanistan i färskt minne. För att markera vilka som hade pengar åkte ingen arab i sämre bil än Bentley alltid klädda i sin fotsida vita dräkt. Vilka jobbade? Jo det var företrädesvis gästarbetare från Indien och Pakistan.

Ett mycket intressant och belysande föredrag där vi fick en imponerande bild av vad vår transportenhet med sina Tp 84 kan utträta såväl i nationella som internationella sammanhang.

I januari 2006

var temat åter flyg, den här gången "Pilot på Airbus 320" med Jacob Holländer som pilot. Jacob är anställd i flygbolaget Novair med hemmabas Gardemoen utanför Oslo. Har

tidigare piloterfarenheter från andra flygbolag och olika flygplanstyper, även äldre sådana utan datorstöd som i den moderna Airbus 320.



Jacob Holländer
Jack C.

Foto.

Jacob, son till Pierre Holländer som tragiskt omkom med sin replika av Charles Lindbergs *Spirit of St Louis* under en flyguppvisning i England sommaren 2004, är bosatt i Västerås och engagerad i Västerås Flygmuseum med två egna flygplan. "Härlig känsla att som omväxling själv få bestämma över flygplanet och inte som i Airbus följa datorns spelregler," motiverade Jacob de dubbla pilotrollerna.

Airbus 320



Airbus 320.

Foto från Novair hemsida

Airbus 320, liksom flera andra moderna trafikflygplan, är "helt datorstyrt" naturligtvis med möjlighet för piloten att själv ingripa manuellt. Dock tillåter inte datorn vilka ingripanden som helst. Manöver som kan påverka flygplanets säkerhet tillåts inte, då kan datorn själv i vissa sammanhang överrida pilotens beslut och som Jacob uttryckte det - "Skydda sig själv". Liknande samspel mellan dator och pilot har vi för övrigt i vår egen JAS 39 Gripen.

Airbus 320 är ett kort- och medel- distansflygplan med en aktionsradie på ca 6,5 timmars flygtid. Flygplanet har två motorer, kan ta 199 passagerare och tanka 25 ton bränsle. Att

flyga flygplanet är ”piece of cake” enligt Jacob och i många avseenden helt olikt att spaka äldre konventionella flygplan.



Jacob i vänstersits.

Starten utförs alltid manuellt men all övrig flygning, inklusive landning (även med endast en motor igång), kan ske helt automatiskt oavsett molnhöjd och sikt om nödvändiga hjälpmedel som ILS finns på flygplatsen. Landar härvid på mittlinjen med automatisk inbromsning. Men, framhåller Jacob, detta låter enkelt men kräver hela tiden total uppmärksamhet, går något fel krävs snabba beslut inte minst då sikten är obefintlig - kort sagt en mycket jobbig situation.

Vid frågan: - ”Händer det att ni landar vid 0 meters sikt?” - får vi presumtiva passagerare det lugnande beskedet ”*Nej aldrig, sikten skall vara 200-300 m minst*”, även om tekniken medger landning vid 0 meters sikt.

Dock, landning vid 0 meters sikt har Jacob utfört en gång tidigare med en Fokker vid landning i Venedig där man endast såg skorstenarna sticka upp ur dimman. Efter att ha landat gick intaxningen i absolut krypfart till plattan där meken vinkade in och hälsade oss välkommen på italienska med orden: ”*Välkommen till Venedig - dimmornas moder!*”

Även om flygplanet är lättfluget är det ofta svårt att förstå vad flygplanet gör i sitt automatiska skede vilket kräver att piloten ständigt måste vara ”påläst”. De olika systemen, som styrs av inte mindre än 7 datorer, har var sin manual som mer eller mindre kräver kontinuerlig påläsning där lediga timmar mellan uppdragen ofta får utnyttjas till att friska upp minnet.

En avgörande betydelse för flygsäkerheten är naturligtvis strömförsörjningen. Flygplanet har därför inte mindre än tre strömkällor, en i vardera motorn och en APU (elgenerator) i flygplanets bakre del. Dessutom fälls en APU ut

automatiskt och drivs av fartvinden om båda motorerna skulle stanna. Ger möjlighet till förnyade startförsök.

Skulle någon nödsituation inträffa presenteras en checklista automatiskt för piloten på en indikator, t ex om en motor börjar brinna. Listan innehåller åtgärder som styrs av den nivå de olika systemen har i uppkommen nödsituation. Alla tänkbara nödsituationer kan tränas med periodiska mellanrum i simulator. Här skjuter Jacob in att hittills har det inte hänt att flygplanet har förlorat alla sina olika system samtidigt.

Som avslutning fick vi följa med på en flygning från Oslo till Las Palmas föregånget av alla de förberedelser som måste göras före start. Väderförhållandena under sträckan är självklart en av de viktigaste faktorerna.

Förberedelser

Tillsammans med andrepiloten checkar Jacob in på datorn vid hemmabasen Gardemoen och tar emot färdplanen, som redan är förberedd och klar. Den ligger sedan till grund för alla de data som piloten sedan matar in i flygplanets egen dator i cockpiten, en omfattande procedur på ca 15 min, detta för att bli optimerade bränsleåtgången.

Koll av anmärkningslistan över mindre ej åtgärdade fel och att inget av dessa kan påverka flygningen och en sista koll hur många passagerare det är, hur mycket bränsle som tankats, startvikt etc får avsluta förberedelserna i väntan på färdtillstånd på radio.



Klart för start, meddelar andrepiloten.

Här skjuter Jacob in hur viktigt det är att hålla tiden – en timmas försening kostar bolaget 50 000 kronor.

Flygning

Som Jacob nämnde tidigare görs starten manuellt men ganska snart efter lättning kopplas autopiloten in och presentationen på alla indikatorer får nu tala om för Jacob och hans andrepilot ”hur datorerna har tänkt genomföra flygningen till Las Palmas”.

Förr var det radiofyrar som vägledde nu flyger man via ett antal förprogrammerade GPS-lägen med mycket stor noggrannhet. På höjd med allt under kontroll är det dags för en enkel förmiddagsfika, som serveras på plats i förarstolen.

För att hålla fortlöpande koll på situationen såväl när det gäller egna flygplandata som situationen i flygplanets egen närhet finns två indikatorer, som trots sin stora informationsmängd är lättolkade:

en *navigeringsindikator* som bl a visar färdväg, vindförhållanden och inte minst om det finns flygplan i närheten och om dessa utgör en konflikt i något avseende. Om konflikt uppstår får föraren en röstvarning, som talar om vilken ”undanmanöver” han skall utföra

en *standardindikator*, som numera finns i de flesta moderna trafikflygplan, visar en mängd olika flygdata

För att minska risken för terrorhandling mot piloterna är dörren mot passagerarkabinen armerad och utanför dörren sitter en kamera, som visar vem som närmar sig cockpiten.



Navigeringsindikator



Standardindikator

Just på den här färdsträckan är det enligt Jacob väsentligt att i höjd med Portugal kolla vädret på Las Palmas med avseende på ev. sandmoln från Sahara, som vid kraftig östlig vind kan blåsa in över flygplatsen och omöjliggöra landning.

Två generationer möts

En som lyssnade till Jacob var en annan pilot, låt vara att det vara några år sedan han spakade, men känslan och minnena finns kvar vilket han har berikat oss övriga medlemmar med i olika sammanhang. Jag tänker naturligtvis på Ingvar Larsson som flög B 3 under 2:a VK. Att få med Jacob och Ingvar på samma bild tyckte vi var en självklarhet i detta sammanhang. Vilken ofattbar flygutveckling mellan dessa båda generationer!



Ungefär 60 år skiljer!

Foto. Jack C.

Ett intressant och lärorikt föredrag för oss som numera inte är så hemma i den moderna flyg-världen men kanske flyger till någon turistort ibland.

Alla förberedelser, avancerade säkerhetssystem i flygplanet och inte minst den minutiösa noggrannhet som flygningen genomförs med är imponerande och inger förtroende.

I februari 2006

var ämnet *Thailand i Tsunamins spår* då Torbjörn Olsson berättade om Försvarens insats i Thailand. Ett ämne som fortfarande är aktuellt genom alla KU-förhör. Torbjörn jobbar för närvarande på Flygtaktiska kommandot, den operativa insatsledningen. För oss gamla F 1-are är han bekant genom sin tidigare tjänstgöring som mekaniker på J 35-tiden, men även genom tidigare föredrag från sin FN-tjänstgöring i *Kongo Kinshasa*.



Torbjörn Olsson

Foto. Jack C.

Först lite ”skvaller”

Han inledde först med lite skvaller om vad som är på gång inom Försvarmakten.

FN håller på att ta över i Sudan efter Afrikanska Unionen vid årsskiftet 2006-2007 med bl a flygstridskrafter, som kan innebära att JAS 39 Gripen får visa upp sig i detta internationella sammanhang.

I den *Battle Group* som EU håller på att sätta upp skall FV ingå med JAS 39, en flygplatsenhet och transportflyg med beredskap från 1 jan 2008. En tung uppgift för Försvarmakten betonar Torbjörn.

Försvarmakten ställer upp

Redan dan efter jordbävningen (26 dec 2004) ställde Försvarmakten resurser till regeringens förfogande men först tre dagar senare ”*gick proppen ur*”, som Torbjörn beskrev det och man fick ordern - ”*Ställ upp med allt ni kan!*”

Den 30:e på kvällen fick Torbjörn beskedet – ”*Du skall till Thailand med flyg som avgår i morgon kl 1300*”. Uppgiften var att tillsammans med fyra andra ur Försvarmakten stödjade Räddningsverket med att bygga upp en stab nere i Phuket. Återigen inget nyårsfirande hemma – året innan var han nere i Kongo motsvarande tid.

Flygning med Thai Air

På väg till Arlanda ringde Karolinska och ville skicka med några paket sjukvårdsgrejer, allt som allt ca 10-15 kg. Inga problem tyckte Torbjörn. Men i verkligheten var det 22 paket som tillsammans vägde hela 250 kg. Reskassan kunde dock behållas intakt – flygbolaget bjöd på fraktkostnaden.

Efter att ha bytt flygplan i Bangkok landade man på Phuket 0700 på nyårsdagen. Situationen på flygplatsen var kaotisk, inte en plats att ställa

flygplan, överallt fanns kistor staplade, som transporterats ner och ett tyskt fältsjukhus hade upprättats där även ett svenskt läkarteam ingick.

”Kriscentra”

Ett Kriscentra, som låg ca 5 min bilväg från Phuket, hade som huvuduppgift *Att under svenska ambassaden stödja och koordinera svenska hjälpinsatser i Thailand.*

Situationen var lika kaotisk här som på flygplatsen. Ett par tre tusen anhöriga, ett antal präster från svenska kyrkan, personal från Räddningsverket hade varit där mer än ett dygn utan sömn, alla var mer eller mindre slut och någon samordnad verksamhet tycktes inte förekomma.

Torbjörn, som var kontingentchef, funderade inledningsvis mycket på hur han tillsammans med de övriga i gruppen skulle lägga upp stabsarbetet.

Vi var verkligen välkomna, hjälp oss att få ordning på det här, var budskapet. Alla dessa organisationer är duktiga inom sitt respektive område, men mindre bra på att organisera. Torbjörn var dock helt på det klara med att hålla en låg profil, det fanns en del organisationer som hade förtfattad mening om Försvarmakten – ”*Vi pekar med hela handen och bara skriker*”. Vi beslöt därför att ta reda på vilken hjälp de ville ha, så får vi se hur vi kunde stötta dem. Samtidigt hade läkarteam, kristeam och naturligtvis många journalister kommit ner.

Första uppgiften var således att bygga upp en stabsverksamhet vilket vi lyckades hyggligt med, ansåg Torbjörn.



Ett fungerande kriscentra!

Medicin på avvägar

En annan uppgift som Torbjörn fick var att ta emot en Tp84 med medicin (11,5 ton), 200 kistor och 2000 ”bodybags” av gummi. Civilklädd skulle det vara svårt att få ordning på

urlastningen, så uniformen åkte på – utan formellt tillstånd.

Det här var mitt i natten, så var skulle man få tag i hjälpande händer med urlastningen? ”Svarta” pengar fixade saken! Sen hör det tyvärr till saken att den här lasten med medicin blev stående på flygplatsen i två dagar trots att Torbjörn informerat konsulatet tidigare. Medicinen kom dock till nytta i annat sammanhang senare.

Hemtransport av omkomna

Det var ett oerhört politiskt tryck från Göran Persson och den högsta politiska ledningen att få hem de första kropparna så fort som möjligt. Livlig diskussion hur transporten skulle ske från egna flygplan till inhyrda. Frånsett några inledande transporter med Tp 84 gjordes alla efterföljande med ordinarie trafikflyg genom flygbolaget Thai Air.

I samband med första hemtransporten av sex omkomna ordnades en värdig ceremoni på flygplatsen i Phuket med stort uppbåd av media – inget fick gå snett.



Första hemtransporten med Tp 84.

Identifiering av omkomna

Utöver den beskrivna stabstjänsten fick Torbjörn och hans personal ta sig an en minst sagt annorlunda uppgift.

Första kvällen tog chefen för ID-kommissionen kontakt med Torbjörn och frågade: ”Kan ni hjälpa oss på ID-kommissionen?” Torbjörn trodde först att det var ett något makabert skämt, men fick förklaringen att de var kort på folk men att förstärkning var på väg. ”Men Fonus då?” - frågade Torbjörn. ”Nej dom vill inte ställa upp!” – fick han till svar. Är ju inte vår uppgift menade Torbjörn men efter noggrann övervägning ställde vi dock upp.

Uppgiften blev verkligen annorlunda och oerhört prövande. De jobbade två och två genom

att föra tandkort, ta vara på ringar o liknande, mäta och fotografera kroppar och göra andra ingrepp. Man kunde verkligen förstå med vilken oerhörd tveksamhet de tog sig an den här svåra uppgiften. Värst var det när de träffade på små barn. Rättsmedicinarna sa att de aldrig hade varit med om nått liknande.



Ett mindre antal av de omkomna.

Bilden visar den syn de mötte när de kom till platsen för att göra sin insats med identifiering. Det var 35 grader varmt, hög luftfuktighet med 1000-tals kroppar och en fruktansvärd stank. Föruttnelseprocessen gick fruktansvärt snabbt i den här värmen. Omöjligt att genom hudfärgen kunna särskilja européer och asiater, alla kroppar hade samma färg. Den här lukten levde man med hela dygnet trots dusch och byte av kläder.

Det värsta i detta sammanhang var när de tillsammans med anhöriga skulle hjälpa till med identifieringen. Det var en sån fruktansvärd anspänning att han vid något tillfälle tänkte ge upp – men fortsatte trots allt.

Så småningom organiserades och strukturerades identifieringen upp efter en noggrann mall med DNA och fingeravtryck bl a. Av 543 omkomna har hittills 528 identifierats.

Krishantering

Krishanteringen efteråt inleddes med samtal på plats av specialister inom polisen, som sedan följdes upp med krishantering tillsammans med psykologer vid hemkomsten på kursgården Bergendal.

Krishantering är något som vi är bra på här i landet och själv har jag lyckats komma över det hela på ett bra sätt. Men visst händer det att jag i drömmen återvänder till katastrofen med alla dess hemska syner. Här tillägger Torbjörn att omhändertagandet av alla anhöriga som var i chock och kris var under all kritik – detta kunde man ha gjort mycket bättre, avslutar Torbjörn sin

berättelse från den 9 dygn långa vistelsen i Thailand.

Mottagning av de omkomna

På Ärna, f. d. F16, dit alla kroppar transporterades från Arlanda av Fonus, hade man 4 mottagningar av omkomna i veckan där Torbjörn var en av de ansvariga för ceremonin vid mottagningen.

Fyra mottagningar i veckan har utförts under ett år där 490 omkomna tagits emot varvid 5600 anhöriga varit närvarande vid ceremonierna. Dessa inleddes i matsalen med ett kort tal och information hur identifieringen av de omkomna gått till bl a. Därefter avslutades det hela på ceremoniplatsen där en präst från svenska kyrkan tog över.

Transport till respektive hemort skedde därefter genom Fonus försorg.



Sista fasen – hemtransporten påbörjas.

Denna enkla men värdiga ceremoni uppskattades av de anhöriga och upplevdes även av Torbjörn som ett fint eget avslut.



Som tack överlämnar "Åmål" ett bildbevis från Torbjörns mektid på F 1. Foto. Jack C.

Ett stort tack till våra föredragshållare.

Jack Carlsson

Uppsalapilot klarade buklandning på F 1 Räddningsmanskap vurpade

Rubrik ur VLT

Buklandning i Västerås

Flottiljens (F16, Uppsala) förare skulle övas i start och landning på smal bana som förberedelse till vägbasbasering. Övningen genomfördes på F1 i Västerås där den långa taxibanan utnyttjades för studs- och gå-landningar i upprepade korta landningsvarv

För att skydda hjulen för onormal uppvärmning hade direktiv utfärdats att landningsstället inte skulle fällas in. Kylning erhöles genom fartvinden under landningsvarvet.

Detta var en avvikelse från invanda rutiner och flygföraren, Aulis Heinonen, fällde av gammal vana in stället efter pådrag. Han glömde sedan att ta ut stället på sin J35 Drake inför nästa landning. Han har berättat för mig (Ingemar Nilsson, Uppsala) om den kedja av tragikomiska skeenden som nu startade.

Sättningen upplevdes som något hårdare än normalt, men att något ovanligt hände blev han först varse genom att flygledaren i tornet ropade i radion: **Du brinner !**

Heinonen drog av gasen till tomgång och lämnade snabbt flygplanet när detta stannat. I detta skede insåg han att stället var bortglömt!

Fälltanken under flygplanet blev skadad och restbränsle som rann ut antändes. Men lugn, där kommer Västmanlands flygflottiljs stora haveribrandbilar i full karriär, med blåljus och sirener. På fotsteget står räddningsledaren i högsta beredskap.

Nästan framme vid flygplanet behöver den värnpliktige bilföraren göra en kursändring med den övertunga räddningsbilen. En kursändring som slutar i en sladd och hela ekipaget **välter**. Turligt nog välter bilen åt rätt håll så att räddningsledaren inte kommer under bilen, men han utför en ballistisk båge vid vars slut han bryter sin ena arm illa, och är obrukbar som räddningsledare.

Nästa räddningsbil, som kommer direkt efter det välta ekipaget, är bemannad med enbart värnpliktiga brandmän. De stannar bilen en bit från flygplanet, som brinner lätt omkring fälltanken, och drar ut slang från slangvindor i fronten på bilen. När de fått ut full slanglängd

uppdagas att bilen stoppats för tidigt. Slangen räcker inte fram! Släpp slangen och snabbt in i bilen för att köra den närmare! När brandmännen flyttat bilen närmare och ånyo skall använda slangen visar det sig att räddningsbilens ena framhjul **står på slangen!** Efter ytteligare en flyttning av bilen startar äntligen släckningsarbetet.

Flygföraren Aulis Heinonen, har under tiden åsett hur räddningsledaren haft väldigt ont av sin brutna arm och stönat högljutt. Heinonen går därför fram emot honom, böjer sig ned och försöker att vara till hjälp.

Mycket snart anländer en nyutexaminerad sjukvårdsfurir per cykel, ordentligt uppjagad av stundens allvar. Han hoppar av cykeln i farten, ställer sig grensle över räddningsledaren, och skriker: **Jag tar befälet !** Därefter är han blockerad och ägnar sig inte i någon högre grad åt första hjälpen. Någon tröst blir det inte till den skadade räddningsledaren förrän ambulansen anländer.

Den upphetsade sjukvårdsfuriren bevakade sitt offer så noga att Heinonen knappt fick hämta sin flyghjälm som han lagt på marken intill räddningsledaren.

Ingemar Nilsson, Uppsala / Ur tidigare F16-Nytt.



Jag tar befälet !

En "blöt" kväll i Stockholm på 50-talet

Nu tänker ni käre läsare, får man sig till livs en riktig skandalhistoria om hur FV-personal betedde sig på 50-talet. Men så är icke fallet. Om jag inte minns fel var det i okt. -53 på en kväll/natt när F1 hade T-bas på Bromma. Arlanda hade inte invigts och våra J33-or var relativt nya och hade inte modifierat huven.

Allt startade normalt på eftermiddagen med lastning av utrustning reservdelar m.m. på lastbil. Personalen, värnpliktiga och tre tekniker, transporterades i buss. Vi anlände till Bromma i god tid. Norra slingans taxibana skulle vara uppställningsplatsen för våra flygplan.

Det uppstod nu ett problem innan våra flygplan hade landat. Vår teletekniker var till Brommatornet för att få vår teleföbindelse till VO (Vakthavande Officer) på F11 inkopplat, men det blev "nobben". Vi "nattjägare" och militärflyg fick inte störa teletrafiken för den civila flygverksamheten. Vår teletekniker fick i alla fall låna en telefon och ringa hem till F1 och berätta om läget. Han fick då svaret att kontakta Televerket i Stockholm. Efter mycket om och men så kommer det två telemontörer, de frågade om det var här det skulle vara telefon, öppnade ett kopplingsskåp alldeles bredvid där flygplanen skulle vara uppställda, och vips hade vi fått en svart telefon utan extra jackar. Tänka sig vilket samarbete, Televerket löste problemet.

Vi skulle försvara Stockholm från anfall österifrån, så var ju förutsättningarna på 50-talet. Våra flygplan kom vid 18-tiden. Efter klargöring ställdes två st. i högsta och två st. i 7-minuters beredskap. Besättningarna satt i flygplanen. Vi kopplade in "slingan", d.v.s. telefonen. En vpl avdelades att stå på stegen och vakta telefonen. Vid signal skulle han knacka på huven och ge telefonen till föraren som fick sina direktiv av VO. Ålderdomlig procedur även på 50-talet.

Efter ett par pass började problemet, d.v.s. REGNET. Ihållande skyfall, inga regnkläder, ingenstans att gå i skydd, möjligtvis att huka sig under vingen, men det rann ju vatten på undersidan också. Regnperioden varade mellan 20:00 till 22:00. En rote på uppdrag gick hem till F1 och en rote var kvar till dagen efter, så dåligt väder var det.

Strax före 22:00 inträffade en incident. I mörkret kom på taxibanan två st. DC-6:or mullrande rakt emot oss. Banbelysningen var tänd men vi var "mörklagda". Vi tände flygplansbelysningen, strålkastare, m.m.. Jag gick emot

den första DC-6:an och vinkade stopp med TLH-lamporna. DC-6:an bromsade in, drog sedan på för att vända och ta första slingan till banan. Tyvärr råkade vår eltekniker illa ut, han blåste ned i slutningen mot staketet vid Bällstavägen. Det var lerigt där!

Övningen avbröts och vi fick parkera på en uppställningsplats bredvid två av Ahrenbergs gamla JU-52:or. På dagen efter fick jag ”på nöten” av flygplatschefen, vi stod ivägen för civilverksamheten. Vi var inte välkomna på Bromma.

Alla uppsökte nattkvarter. Själv åkte jag till en syster i Enskede. Men först måste jag byta till torra kläder. Det skedde i den då nya utrikeshallen (Nästan folktom vid 24-tiden). De blöta kläderna då? In i ett förvaringsfack, men det var inte så trevligt att öppna detta på morgonen dagen efter.

Denna T-basövning har av någon anledning bitit sig fast i mitt minne. Vi på F1:s 2:a div. blev mobbade av både väder och Bromma flygplats.

Birger ”Sky” Eriksson

Projekt Sparmann

Allra längst bort i tiden omkring 1940 så såg en liten bondpojke, under det att han vaktade hönsen mot räv och hök, en stor mörk flygmaskin komma brummande över trädtopparna. Det hördes ett ljud från dykande flygplan, och från himlen störtade två silverglänsande små flygplan ned mot den stora oviga bombaren (det var en B3 fick jag så småningom veta). Dessa små silverflugor trädde en yster dans runt den stora maskinen som vinglande sökt komma undan de små krypen. Den lille grabben blev fullständigt fascinerad av åsynen och glömde den aldrig. Det här ville han hålla på med.

Krigsarkivet

Många år senare så föll det sig så att jag under släktforskning kom i kontakt med Krigsarkivet, och där fick jag upp spåret på Sparmannjagaren. Jag beslöt att ta reda på så mycket som möjligt om hur den kom till, allt om upphovsmannen Sparmann, var fabriken fanns, vad som var kvar, etc. Det blev en försvarlig samling av ritningar, korrespondens mellan Sparmann och staten, m.m. och Sparmanns hela underlag så när som ritningar till huvudbalken (dom fixade Erik Bratt åt mig). Jag fick också ritningar i original som

legat i en kartong i en garderob i Malmö. Ritningar i form av fotonegativ kom jag också över m.m. Jag fick sedan hjälp av Leif Jaråker, som ställde upp via ett frimärksföretag, Postiljonen i Malmö, och skakade fram kontanter för att starta ett bygge.

Möbelsnickeri och svetsning

Jag tog kontakt med Jerry Frisk i Östervåla, en möbelsnickare och hembyggare av flygplan av guds nåde. Han ställde upp och tillverkade vingar, stabilisator och fena. Harry From tillverkade beslagen. Helge Söderman, Eddi Holm och jag började svetsa kroppen plus att jag bokförde allting enligt EAA:s regler. Mats Roth var kontrollant. Detta började 1986 och höll på till 1992 då det hela gick i stå p.g.a. många orsaker. Kvar var en Sparmannkopia till 20% färdig.

Nystart

Nu har vi fått nytt blod och jag och Benny Olafsen ska nu dra igång det hela igen. Vi far till Malmen för att söka få låna hem så mycket av originaldelar som finns där för att sedan kopiera dessa. Får vi sedan mer underlag så åker det med det också. Maskinen skall byggas på Hässlö i Västerås Flygmuseums lokaler, och vi får säkert hjälp av fler intresserade. Var och en inom sina specialiteter. Det blir Benny som bär det huvudsakliga ansvaret och blir likadeles den tekniskt ansvarige. Jag svarar för den byråkratiska sidan plus administrationen.

Det är synd att jag slutat flyga, för nu kan jag inte fullfölja den lille grabbens dröm från ladugårdsbacken, att själv få vara en silverfluga i det blå, men jag får nog taxa med den – alltid något.

Gunnar Sköldberg



Sparmannjagaren

Tankar kring Hässlö flygplats och Björnön

Sommaren 2004 (26/7) skrev jag en insändare i VLT (Vestmanlands Läns Tidning) om hur jag och volontärkamraterna i januari 1946 var med och bevakade en B18 A på isen mellan Björnön och Almö Lindö, där båda i besättningen omkom. Fpl hade slagit i träden på Björnön efter motorbortfall och grenar hade "lindats in" framför själva motorerna.

I stort sett hela försommaren hade insändare kommit med bekymmer om trädfällning, hur vissa blommor, insekter och fåglar skulle klara sig samt hur hjortar och rådjur skulle överleva. Någon skulle gå ut på ön och be träden om ursäkt för att de skulle huggas ned.

Flera insändare behandlade dessa spörsmål, men inte en enda hur passagerare och besättning skulle klara sig vid ett haveri.

Jag berättade den 26/7 om mitt minne från haveriet och fick naturligtvis en svarsreplik, vilket jag var beredd på, men inte så orealistisk. Där talades om kalhuggning av hela ön och bortschaktning av de höga kullarna.

Jag besvarade repliken den 3/8 2004, men den 6/8 kom ytterligare en orealistisk replik från samma namn och då avslutade jag detta replikskifte den 12/8. Nämnas skall att det även kom några insändare som biträdde min åsikt.

Vad som överraskade mig var att på de ca. två veckor (efter min första insändare 26/7) ringde 40 personer (som letat upp mitt tel-nr.) men ville vara anonyma och som talade om att de ville stödja min åsikt. Även en del företagare ringde. Men varför anonymitet? Jag anser det vara fegt att inte säga eller skriva sitt namn.

Den 1/12 2004 skrev jag en inlägga till Miljööverdomstolen (=Regeringen) inför deras avgörande beslut, främst för att omtala att de ca. 40 personer, som ringt och stött min åsikt skulle vara omnämnda och beaktas. Ingen med annan åsikt ringde mig. Samt att Hässlö flygplats får vara kvar, som stöd för företagarna i landets 6:e stad samt att alla övriga, mer än 130 000 innevånare, skall få ha sin flygplats.

Sommaren 2005, den 8/7 skrev jag en insändare till VLT där jag frågade mig varför ingen av insändarna ifrågasatte flygsäkerheten. Jag besvarade en signatur, där hon förvånade sig över varför flygplatsen placerats där den nu ligger. Det var ju i mitten av 1920-talet (för ca 80 år sedan). Det är inte fel att veta vad man skriver och om hon kunde säga något om

utvecklingen av Västerås om ca 80 år? Inget svar kom.

Jag måste till sist framhålla att de flesta av kamraterna i Kamratföreningen stöttade mig vid de närmaste torsdagssammankomsterna strax efter insändarna i VLT år 2004 och 2005.

Det kom naturligtvis frågor varför jag blandade mig i detta. Orsaken var ju att ingen av insändarna nämnde flygsäkerhetsaspekten. Det var ju därför hela frågan kommit upp. Därför blev jag överraskad när många letade upp mitt tel-nr., och ringde och att ingen med negativa åsikter hörde av sig. Det var ju roligt att veta att inte alla var negativa.

Nåväl, alla får ju framföra sina åsikter, så även jag. Men jag vill framhålla att det endast var ett par av kamraterna i föreningen, som framförde åsikter mot mina insändare, alla övriga var positiva.

Tack för att jag fått framföra mina tankar.

Ingemar Iråker



Björnövy efter trädfällning

Foto:L.O.Johansson

En tripp till Kina.

Upprinnelsen till Kina-äventyret tilldrog sig när vi var uppe i dom djupa skogarna i Trummelsberg med vår husvagn. När vi satt och rensade svampen vi hittat säger plötsligt fru Mary: "Vi ska åka till Kina i höst!" Jaha, svarar jag något överraskad, ja kanske det. En resebroschyr från Lotus Travel hade kommit i reklambunten vi får flera gånger i veckan. Det hela lät ju mycket mer spännande än det vanliga köret när man åker iväg på charterresa, sol, bad och varma kvällar. Den här resan skulle ske den 11 dec, ingen värme då, utan minusgrader. Kostnad 8 600 kr per person, inkluderande flyg, fyrstjärnigt hotell, tre måltider per dag och alla entrébiljetter betalda, åtta dagars omfattning. Det

erbjöds även andra alternativ, för ytterligare 4000 kr ökades dagarna till nio. Det ingick då en inrikes flygresa för att bese den berömda underjordiska terrakottaarmen i Xian. Men det tar vi nästa gång vi åker till Kina.

Vi flög med Air China från Arlanda direkt till Beijing. Resan tog åtta timmar. Air China är ett stort flygbolag med utmärkt service. Ovanligt var, att värdinnorna då och då gick runt och erbjöd friskt vatten att dricka, men knappt någon alkohol såldes, folk sov mest, vi färdades ju på natten. Tidsförskjutningen till Kina är sju timmar. När vi kom fram, hämtat ut bagaget och träffat vår reseledare startade äventyret direkt!

Vårt hotell tog inte emot oss förrän på eftermiddagen, så det gällde att ta vara på tiden. Vår guide var en kines, ca 60+. Han hette som miljoner andra kineser: Chang! och kunde prata bra svenska efter 15 år i Sverige, anställd på kinesiska ambassaden som tolk. Han hade tolkat för Olof Palme, Torbjörn Fälldin och var väl bekant med Maj-Britt Teorin. Svenskan hade han studerat i universitetet i Beijing. Som kontrast kan nämnas att hans syster var analfabet. En flicka i Kina var ej värd att kosta på. Vi hade en turistbuss till vårt förfogande hela veckan, det blev många resor kors och tvärs i staden, och hela tiden berättade Chang om livet i Kina och dess mycket intressanta och gamla historia.

Vi hade klarblå himmel hela veckan, men det var blåsigt och två-tre grader kallt. Vi kom ju inte åt några kläder förrän vi kom till hotellet. Många frös en hel del! Första resmålet för dagen var Himmelska Fridens torg (Så lagom fridfullt i början av 90-talet när studentupproret slogs ner). Torget är stort som flera fotbollsplaner med ett gigantiskt porträtt av ordförande Mao på en byggnad på ena sidan och Maos mausoleum på den andra. Resegruppen besökte detta mausoleum. Mao ligger balsamerad i en stor glaslåda, något gulaktig i hyn. Bredvid lådan stod två officerare i stram givakt med många andra vakter överallt. Kameror var naturligtvis bannlysta. Innan vi åkte till hotellet besökte vi Himmelens Tempel och ett sidenhus. När vi äntligen fick checka in var vi ganska möra och somnade ovaggade den kvällen.

En resa av den här typen är ganska krävande. Det är mycket som ska bese, avfärd åtta-halv nio varje morgon, ibland långa promenader, trots egen buss. Men allt är så intressant och spännande att det jobbiga glöms snabbt. Jag ska räkna upp allt vi hann bese utan att gå in på detaljer. Förutom det ovan nämnda:

akrobatuppvisning, jadefabriken, Andarnas väg till Ming-gravarna, kronjuvelerna, Cloisonne-fabriken (emalj på mönstrade kopparurnor), Kinesiska muren, Pärlfabriken, Sommarpalatset, Beihai-parken med Taijiquan= morgongymnastik och dans klockan åtta på morgonen. Vidare Silkesmattfabriken och de så kallade Hutongerna, vilket är smala gränder ca 700 år gamla. De besågs åkande cykelriksha. Ett dagis besöktes, tyvärr sov alla barnen mitt på dagen, tråkigt, för kinesiska barn har sin speciella charm. Vi besökte Trumtornet, lamamunkarna slog på jättestora trummor när tiden skulle anges, istället för med klockor. Här fanns världens största trumma, gjord av ett enda buffel skinn. Trummans diameter är ca 2,5 m. Vi besökte även Lamatemplet med världens största buddabild, 28 m hög, huggen ur en enda trädstam med undantag för armarna. (Mycket i Kina är världens största!) Vi besökte många varuhus och marknader. Där kommer prutandet in i bilden. Prutar man ej, anses man dum i huvudet! Många människor har svårt för att pruta och har därigenom svårt att göra bra affärer. Vår guide gav oss en snabbkurs: Gå ner till en femtedel av sagt pris, därefter kan de verkliga förhandlingarna starta. Jag köpte en svart halvlång rock av märket GIORGIO ARMANI. Utgångspris 2500kr, jag betalade 450kr.

Antikgatan Liulichang besöktes, och senare på kvällen Kina-operan. Väldigt speciell teater, en blandning av sång (låter som klämd katt) fantastiskt målade ansikten och akrobatik. Handlingen är oftast enkel. Föreställningen varade en dryg timme. Man fick intrycket att det var ungefär som att gå på bio. Sista kvällen gjorde vi något man måste göra när man besöker Kina, vi åt den berömda Pekingankan.

I Peking bor 13-16 miljoner människor. Enorma byggnader, skyskrapor, gjorda i glas och betong finns i mängder, uppblandat med gammal bebyggelse av envåningshus. Dessa rivs och ersätts med skyskrapor. Medelinkomsten för en kinesisk arbetare är 800kr i månaden. Han har ej råd att bo i de nybyggda höghusen på 30 våningar och trängs därför undan till ytterområdena.

Trafiken är intensiv. De stora gatorna är 4 och 5-filiga på båda sidor. Det finns i Peking ca 2 milj. bilar, varav 70000 är taxibilar. Varje dag fylls trängseln på med 1000 bilar. Snitthastigheten i Pekings innertrafik blir ca 10 km/tim. I hela Kina registreras 14000 bilar per dag. Det finns märkligt nog 123



En liten del av den kinesiska muren

biltillverkare. Huyndais fabrik i Peking tillverkar 60 bilar per timme. Guiden berättade att det fanns 11 milj. cyklar i Peking. Cykelreparatörer fanns i vartannat gatuhörn. I sju-taget på morgonen välldes en svart massa fram på gatorna, inte en enda hade lyse på cykeln. Men det var förvånansvärt hur smidigt trafiken flöt. Vi hörde aldrig några ambulanser.

Gatuförsäljningen frodas. Man blir alltid överfallen av försäljare med Rolex klockor, väskor, Kashmirhalsdukar och kalligrafipenslar. Alla kända klockmärken finns att köpa, Omega, Cartier, Breitling och naturligtvis Rolex. Lägsta priset jag hörde var "six for hundred", sex Rolexklockor för 100 kr. Många håller bara en vecka. Vi köpte till barn-barnen. Klockorna fungerar fortfarande. Även tiggare finns. Ett gott råd om man åker till Kina: Växla in ett antal 1-yuansedlar, en yuan= en krona, ha dessa i fickan och ge en eller två, då blir man av med den åtminstone, annars kan dom förfölja turisterna 100 meter mumlande "money money".

Tre måltider serverades per dag. Först den rikligt tilltagna frukosten på hotellet, ingenting saknades där. Lunchen och middagen äts på olika ställen. I Kina används stora runda bord, där 10 personer får plats. Mitt på bordet ligger en roterande glasskiva, drygt en meter i diameter. På den ställer man fram tallrikar med allehanda för oss ovanliga rätter. Men allt smakar mycket bra, utom soporna som var lite oljiga och

obestämbara. Ville man ha mera, roterades skivan försiktigt under observation att ingen annan tog samtidigt. Jasmine serverades genomgående, tekoppen fylldes ständigt på, men öl och vin fanns om så önskades, utan extra kostnad. Ibland frågades om kaffe önskades, men då kostade en kopp 25 kr. Ingen beställde kaffe.

Vårt intryck av kineserna är att dom är vänliga och glada, trots att landets styre är ganska hårt, sett med våra ögon. Man lägger genast märke till att dom är många. Är man många kan storverk utträttas, som muren till ex. Ett annat storverk var den konstgjorda sjön i Sommarpalatset. Tänk er en yta stor som inre Västeråsfjärden. Denna yta var utgrävd för hand till 1,5m djup, vatten leddes i kanaler från bergen. De utgrävda massorna lades upp till en höjd på 40 m höjd.

Nu väntar Olympiska spelen 2008. Bered er på något alldeles extra. Redan nu finns på Himmelska Fridens Torg en stor klocka, som räknar ner tiden per sekund till Olympiadens öppnande. Vårt sista intryck från Peking fick vi när vi lättat från flygplatsen. Den nya Flygterminalen som är under uppbyggnad, har ett tak som ser ut som en svepande jättevinge.

Ett gott råd från oss: RES TILL KINA!

Mary o Ragnar Eriksson

Vårnytt från Västerås Flygmuseum

Vi har hela vintern jobbat med diverse inomhusaktiviteter, mycket med simulatorerna där även Metropolitan nu börjar se ut som ett flygplan invändigt och börjar röra på sig med hjälp av tre datorer och tre projektorer osv. Pengar går det åt.

Vi avser att i juni 06 flytta upp alla simulatorer på en befintlig hylla mot norra gaveln och därigenom ge "simulanterna" en mer skyddad tillvaro, men ändå i kontakt med flygplanen. Det kommer att bli ett lyft i flera bemärkelser.

Flygdagen den 21 maj 2006 blir stor med ett bra program där försvaret ställer upp med sina uppvisningsgrupper inkl. TEAM 60. Det kommer att behövas många funktionärer och Roland Rehnbeck som ansvarar för parkeringsfrågorna tar emot alla tips om namn. Kamratföreningen svarar som vanligt för bilparkeringarna vilket ju för oss är mycket värdefullt, det behövs muskler för att fylla upp overallerna.

Efter den påsen avser vi att göra ett försök med uthyrning av halva hangaren för ett projekt som ABB Robotics driver. Det är en säljkonferens för folk från hela världen som behöver c:a 1500 kvm yta som tål både folk och uppställda robotar. Tiden 23 maj 0700 till 6 juni kl 1700. Skall bli spännande.

Hoppas många kan komma till oss vid Flygdagen och även på andra tider. Det sker en ständig förändring av både flygplan och kringutrustningar!

Hälsningar

Rune Domås

Ordf



Pågående arbete med Metropolitansimulatorn utanpå såväl som...

Foto: L.O.Johansson



...i kabinen

Foto: L.O.Johansson

Hobbymässan i Freskati 2005

Tillsammans med ett stort antal utställare inom olika hobbybrancher deltog även Västerås Flygmuseum och F1 Kamratförening i den stora Hobbymässan på Freskati i Stockholm.

Årets tema för Flygmuseet och Kamratföreningen var fpl B18. Den helt nybyggda modellen B18 B, "Röd Urban", hängde i taket över montern. Driftgruppen med Ragnar Eriksson i spetsen hade färdigställt B18 B modellen till utställningen. Modellen var delvis sponsrad av F1 Kamratförening, Zetterbergs Hobby, K-Rauta, Flugger Färg och Brunolf Bagare. Den har en spännvidd på 2,4 m och blev mycket lyckad tycker vi i Driftgruppen. För att ytterligare understryka vårt tema hade vi tagit med ett böjt propellerblad från just "Röd Urban". Det hade grävts upp ur mossen där Röd Urban från F1 gick i backen tillsammans med sin rote 2:a "Röd Sigurd". Haveriet inträffade 4 mars 1947 utanför Halmstad. Det böjda propellerbladet väckte ett stort intresse bland mässans besökare. På bordet med propellerbladet fanns också bilder ur en flygares dagbok. Många stannade framför vår monter och berättade om sina upplevelser med fpl B18, som förare, signalist eller mekaniker.

Vår ständige utställningspartner, Arne Olssons Miniracingmuseum, hade i år mindre krav på utrymme av de 10 meter vi disponerar, så vi fick mer än dubbelt med plats vi är vana med. Vi fick plats med många bilder på den långa väggen. Videofilmer visades i en av Thorns

hyrfirma sponsrad vägg-TV. Reklam för Holländers AIR-show med nyproducerad film om hans verksamhet, liksom film och bilder om Björn Lövgrens flygningar. En pilotdocka från museet poserade i montern. Curt Franséns diaramor med Mosquito och Venom studerades ivrigt genom förstoringsglasat. Överst i montern hängde givitvis vår nybyggda B18 B-modell.

Man kan inte sluta att förvånas över olika människors kunnande, både tekniskt och praktiskt, när de som hobby tillverkar modeller av alla tänkbara slag i mycket hög kvalitet av tåg, båtar, bilar, flygplan samt maskiner av olika slag.

Det är 6:e gången vi deltagit i Hobbymässan och gör reklam för vårt museum. Vi delar ut massor med reklamappar. Många stannar och pratar. Piloter, mekaniker, värnpliktiga faller snart in i nostalgisnacket. Men det är fortfarande många som förvånat höjer på ögonbrynen och säger: ”Va, har ni ett flygmuseum i Västerås?!” Så det finns fortfarande anledning till att deltaga igenom om vi kan skapa ett nytt tema!

Driftgruppen / Ragnar Eriksson/Lennart Larsson



B18 B modellen Röd Urban i Västerås Museum



Propellern från Röd Urban i Västerås Flygmuseum

Foton: L.O.Johansson

Roma – Bunge, en efterlysning.

Denna efterlysning kommer från Curt Jacobsson i Nyköping, han är i färd med att skriva en artikel om flygverksamheten under krigsåren på flygfälten i Roma och Bunge på Gotland. Han har tidigare skrivit artiklar om gotländsk flyghistoria och publicerat dem i Svensk Flyghistorisk Tidskrift. Han skriver följande:

För närvarande går jag igenom en del handlingar på Krigsarkivet, men det skulle vara intressant att få en del upplysningar, som inte direkt framgår av de order och rapporter jag tar del av. Hur upplevde man den här tjänstgöringen på Gotland? Hur var de olika kategorierna inkvarterade? De som var baserade på flygfältet i Bunge hade väl en viss samverkan med F2:s detachment i Fårösund. Men i vilken omfattning? Låt mig till sist säga. Att även om jag gett exempel på några frågor här, är jag naturligtvis intresserade av alla upplysningar om den här verksamheten. Flygfältet i Bunge användes ju av Flygvapnet även efter krigsslutet 1945. Det kanske till och med finns någon, som har foto från Roma och Bunge som jag kan kopiera.

Jag tackar på förhand för hjälpen.

Med vänlig hälsning.

Curt Jacobsson
Vattengränd 12 Tel. 0155/219818
611 31 Nyköping
e-post: curt.jacobsson@nykoping.mail.telia.com

Bokgåva

Vår medlem, Ingemar Iråker, har skänkt ett 10-tal böcker till F 1 Kamratförening där de återfinns i vårt eget bibliotek på övervåningen. Böckerna handlar, med något undantag, om finska vinterkriget, slaget vid Stalingrad och inte minst ryssarnas fångläger – Gulag – i Sibirien. Den mest läsvärda och oerhört intressanta boken är nog flykten från ett av fånglägren långt uppe i Sibirien innan de nådde friheten i Indien. Flykten tog närmare ett år under ofattbara svårigheter, där alla i gruppen tyvärr inte nådde målet. Ett väsentligt påpekande – böckerna är på svenska.

Ännu en bokgåva!

Av förklarliga skäl har vårt bibliotek saknat ungdomsböcker. Denna brist har nu delvis fyllts, tack vare ett tiotal Biggles- och andra flygböcker för ungdomar som skänkts av Bengt Larsson, aktiv i Flottans män! Det är böcker som han sparar sedan fyrtioalet.

Kanske det finns andra inom F1 Kamratförening som har gamla pojkböcker som skulle passa in i vårt bibliotek? I så fall tar vi gärna emot dem!

F 1 Kamratförening, genom dess styrelse, framför ett varmt tack för bokgåvorna.

Jack Carlsson/Roland Rehnbäck

Bortgångna kamrater

Sedan föregående nummer (2/2005) av Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets.

Björnhagen, Oscar	Jönsson, Gunnar
Lindahl, Gunnar	Åblad, Bertil

Ordföranden har ordet...

Hej alla mer än 600 medlemmar.

Ett föreningsår har passerat igen. Vad som hänt och vad som skall hända läser Du själv i det Hässlöblad som Du nu har i handen. På våra breddgrader trycker våren på allt hårdare. Vi har längtat tillräckligt nu.

Inom Kamratföreningen går livet sin gilla gång. Torsdagsträffarna funkade som vanligt bra och är välbesökta. Planering av utflykter, föredrag, årsmöte m.m. har pågått en längre tid, likaså budgetarbetet. Det sista har blivit allt viktigare genom att vi redan fått reda på minskat bidrag från vårt moderförband LSS (F20). Nu gäller, minska på utgifter, hitta nya inkomstkällor etc. Även om vår Kamratförening just idag har hyfsad ekonomi så måste vi i tid tänka till på framtiden utan att bara höja vår låga medlemsavgift. Ideer finns inom styrelsen. Du som medlem sitter säkert på några bra ideer och du är välkommen med dom till oss på enklaste sätt.

Valberedningen har varit ute i tid inför årsmötet i maj. Att någon förändring inom styrelsen kommer att ske vet vi redan nu, men vad? Det får ni vänta på ett tag till. Min förhoppning är att årets årsmöte blir välbesökt till skillnad mot tidigare år.

Positivt med Kamratföreningen är, som jag ser det, att den idag har en bra fungerande styrelse med ett arbetssätt för Er alla och oss alla, även om det finns "korpar" som kraxar om sämre ekonomi i framtiden. Jag är övertygad om att kommande styrelse och Ni medlemmar gör detta gemensamt.

Vårt motto är ju att föreningen länge skall överleva.

Ytterligare en positiv sak är ju att få ta del av övriga Kamratföreningars medlemsblad som utväxlas. Där får vi reda på hur dom mår och kan uppsnappa bra ideer som vi kan ta till oss.

Ja, detta var några tankar från nuvarande ordförandens luddiga hjärna. Försök förstå dom. Många frågar hur jag mår? Svaret blir då, så där = en bit kvar till 100%,

Lev väl och vi ses i maj.

Stig "Åmål" Andersson

Redaktionen har ordet...

Du har nu i din hand ytterligare ett nummer av Hässlöbladet. Vi i redaktionen hoppas att du finner den innehålla intressanta och läsvärda artiklar samt övrig information om vår verksamhet. Glädjande är också att vi fått in intressanta artiklar till tidningen även denna gång, och kan därför presentera ett fullmatat nummer av Hässlöbladet. Tack alla bidragslämnare för er medverkan.

Det finns säkert många fler som har att berätta händelser och historier från flygarlivet eller annat intressant material som vi kan få ta del av. Varför inte dela med sig av detta till andra kamrater.

Hör av er till redaktionen!

Vi fortsätter med att presentera Hässlöbladet på vår hemsida. Utgåvan kommer att finnas där c:a 14 dagar efter pappersutgåvans utgivningsdag. Hässlöbladet presenteras då på hemsidan med färgbilder.

Vi önskar våra läsare en skön Vår och en trevlig Sommar!

Redaktionen

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