



Hässlöbladet

Information till medlemmar i F 1 Kamratförening. Nr 2- 2006



Veteransektionens medlemmar inbegripna i boulespel på vår boulebana.

Jullunch serveras den 14 december i Gula Villan, med jultallrik, dryck och underhållning. OBS! Föranmälan på tel. 021-801400 (Gula Villan) nödvändig!

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
Studiebesök	sid 2

Detta har hänt!

Årsmöten	sid 2
Från Veteransektionens horisont	sid 3
Öppet Hus – verksamheten	sid 3
Besök från LSS	sid 3
Öppet hus	sid 4
Balchen-projektet	sid 4
Roll-out en succé	sid 5
Strålande ”Air Show” på F7	sid 5
Besök på S1 i Enköping	sid 7
Föredrag	sid 9-14
Mosquito-förare	sid 15

Artiklar

FC på Malmen, så var det förr	sid 15
Var finns flygvapnet nu för tiden?	sid 17
Nattvardskärnen på F1 och deras historia	sid 19
Västerås Flygmuseum	sid 20
Simulatorverksamheten vid V-ås Flygmuseum.	sid 21-23
Pub-afton	sid 24
Bokgåva	sid 24
Annonser	sid 24-25
Bortgångna kamrater	sid 25
Ordföranden har ordet...	sid 25
Redaktionen har ordet...	sid 25

Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 21 november 2006

Att alltid vara en smula barn, det är att vara verkligt vuxen.

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

November 23, 30

December 07, 14, 21

Obs! Jultallrik den 14 december

Januari 11, 18, 25

Februari 01, 08, 15, 22

Mars 01, 08, 15, 22, 29

April 05, 12, 19, 26

Datum med **fet stil**: ärtsoppslunch med föredrag.

I december inget föredrag.

Styrelsemöten

Styrelsen sammanträder näst sista torsdagen i varje månad. 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 har länkar till Västerås Flygmuseum, samt till några andra kamratföreningar. Uppdateras regelmässigt med aktuella aktiviteter. Här finns nu även Hässlöbladet som nättidning. Hemsidan nås under adress:

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

Vår kassör har ordet

Påminnelse om medlemsavgiften

Ni som är osäkra på om ni betalat medlemsavgiften för i år, hittar ni inte kvittot hemma: Ring mig så ger jag besked. Avgiften är 75 kronor och insättes på Plusgirot 433 29 23-4

Mitt telefonnummer är 021-417037 (telefon-svararen är på när jag inte är hemma).

Kamratföreningens expedition är bara bemannad torsdagar mellan 10 –13, tfn 021-801400

Marita Stomberg/kassör

e-mail: marita.stomberg@spray.se

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

November 30. **Anders Johansson**

“Den Glömda Armén”

Januari 25. **Bernt Kvist**

“Ground accident med SAAB 2000 på Arlanda”

Februari 22. **Johan Bergman**

“FN-tjänst i Pakistan”

Mars 29. **Kjell Andersson**

“På spåret!”

April 26. **Se vår hemsida eller annons i Gula Villan.**

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

Tänkvärt

- Humor är allvaret som döljs bakom skämtet
- Det är en stor fördel att tidigt begå de misstag man kan lära något av.
- Låt inte gårdagen ta för stor del av dagen (indianskt ordspråk)

Studiebesök

Vi avser att arrangera besök på ett eller ett par platser/företag under senvintern/våren 2007. Vi återkommer via anslag i Gula Villan och på vår hemsida.

Detta har hänt!

Årsmöten 2006

F1 Kamratförening

F1 kamratförening höll sitt årsmöte den 20 maj 2006 i Hässlö Teknikcenters samlingsal. Mötet besöktes av 41 medlemmar, en ökning på c:a 29 % mot föregående år, vilket är mycket glädjande.

Ordförande Stig Andersson hälsade deltagarna välkomna till mötet samt utlyste en tyst minut för att minnas våra, under året bortgångna kamrater.

Eric Elvelin valdes att som ordförande leda årsmötet.

De sedvanliga årsmötesförhandlingarna genomfördes snabbt tack vare en väl förberedd valberedning.

Årsmötet beslutade, i likhet med revisorernas förslag, att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret 2005, samt att medlemsavgiften skall vara oförändrad 75 kronor.

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

Ordförande	Roland Rehnback
V ordförande	Stig Andersson
Kassör	Marita Stomberg
Sekreterare	Lennart Larsson
Ledamöter	Jack Carlsson
	Curt Franzén
	Bengt Björk
	Ragnar Eriksson
	Lars-Ove Johansson
Suppleanter	Sigvard Larsson
	Hans Hellqvist
Arbetsutskott (AU)	Utses av styrelsen vid behov
Valberedning	Sören Lindell
	Gösta Martinsson
	Sammanställande utses av styrelsen

Revisorer	Hans Brogmar, Kerstin Berg
Revisorssuppleanter	Sören Eriksson
	Hans Andreassén

Årsmötet avslutades av den nyvalde ordförande Roland Rehnback som tackade deltagarna för visat intresse

Lennart Larsson
Sekreterare

Veteransektionen

Veteransektionens årsmöte hölls i samma lokal som Kamratföreningen och i omedelbar anslutning till detta. Detta möte besöktes av samma personer som föregående d.v.s. 41 st, vilket är glädjande, då Veteransektionen har lite drygt 100 medlemmar.

Kamratföreningens nyvalde ordförande valdes att leda årsmötet.

Enligt revisorernas berättelse och förslag beviljade årsmötet styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2005, samt fastställde medlemsavgiften till oförändrat 10 kronor.

Efter val av ordförande, sekreterare och 2 suppleanter fick styrelsen följande sammansättning:

Ordförande	Birger Eriksson
Kassör	Marita Stomberg
Sekreterare	Lennart Larsson
Suppleanter	Sören Eriksson, Sture Rollmar
Revisorer	Hans Brogmar, Kerstin Berg

Efter avslutat årsmöte samlades ett fåtal deltagare, p.g.a. regn, vid F1 Minnessten för att lägga ned en blomsterbukett för att hedra och minnas våra i flygtjänst omkomna kamrater.

Efter minnestunden bjöds på landgång, kaffe och dryck i Gula Villan samt en trevlig samvaro.

Lennart Larsson
Sekreterare

Från Veteransektionens horisont

Som synes på omslagsbilden har boulespelet pågått varje torsdag (dock inte vid styrelsemötena) hela sommaren, i varje fall så länge som vår ”vinterspanjor” och eldsjäl S-E Norling varit hemma i Sverige.

Den 17:e augusti levererades 1,5 kubik stenmjöl till boulebanan som mödosamt skottades ut för att därmed förbättra ytbeläggningen och bättre spelresultat. Kostnad 842:- inklusive transport.

Ett glädjande besked från Västerås kommun kom nu i september. Under våren aviserade kommunen om ändrade bestämmelser för bl.a. pensionärsföreningar m.fl. vad gäller bidrag m.m. För att erhålla det generella bidraget var kravet ökat medlemsantal, för att erhålla det lokala aktivitetsstödet (LOK) var kravet flera medlemmar och längre tidsinnehåll. Avsikten var att spara pengar. Detta gick ut till föreningarna i form av en remiss. Vi svarade på remissen och förkastade förslaget och ville ha kvar nuvarande bestämmelser. Tydligt var vi inte ensamma om att svara på samma sätt, äldre och handikappsutskottet i Västerås har nu utlovat att vi under 2007 får bibehålla bidragen som tidigare. Tack för det! Vad beträffar det riktade bidraget gäller som tidigare en speciell ansökan för varje objekt.

Exempel på hur LOK-stödet fungerar: Om vi som vanligt har öppet hus på torsdagar och det samlas t.ex. 25 st. så får veteransektionen 5:- per medlem (gäller för medlem skriven i Västerås kommun) och 20:- för aktiviteten, bidraget blir då 145:-. Närvaron rapporteras halvårsvis, tillkommer också ett grundbidrag för totala antalet medlemmar, som för närvarande är 100st. Kom på torsdagar, då bidrar Du till föreningens ekonomi. Veteransektionen kan sponsra resor, fika, m.m. vid utflykter som t.ex. till F7 Såtenäs, S1 i Enköping nu i år. Båda minnesvärda utflykter.

På tal om bidrag så kommer vi att göra ett försök om riktat bidrag från kommunen till installation av en handikapphiss för att göra Gula Villan lättare tillgänglig för rullstolsburna, i varje fall till nedre plan. Möjlighet ges då till bl.a. att bevista föreläsningar i samlingsalen. Övrig handikappanpassning får skjutas framöver.

Nu är vi inne i den mörka hösten, men snart

kommer den stora helgen med Lucia-Juleljus-Tomtar-Julmat-Nytt År –m.m., alltså GOD HELG till Er Alla.

Birger ”Sky” Eriksson

Öppet Hus - verksamheten

Besök från LSS

Den 17 augusti hade vi besök av Marie Ljungberg som är vår nya kontaktperson mot LSS. (LSS, Luftstridskolan, ingår i Uppsala Garnision och har efterträtt F 16!) Marie kom tillsammans med Nils Andreasson, vår förutvarande kontaktperson som slutat sin tjänstgöring med pension.

Vid ett möte med Marie och Nils fick styrelsen tillfälle att lufta sina bekymmer angående den försämrade ekonomi som är följden av att bidragen från LSS redan har minskat och att det ryktas om ytterligare neddragning. Vi hoppas att det goda intryck Marie fick av vår omfattande verksamhet med öppet hus, föredrag, resor och andra fritidsaktiviteter, skall bidra till att vi för kommande år får glädjas åt minst samma bidrag som vi har fått för årets verksamhet.

Det hela avslutades med ett besök på Flygmuséet som stortligen imponerade på gästerna.



*Marie Ljungberg, LSS på besök i Gula Villan
Foto: Jack Carlsson*

Öppet Hus

En titt i gästboken är ett övertygande bevis på att vårt Öppna Hus fortfarande behåller sin popularitet.



*En HD-veteran från 1926 på besök.
Foto: Jack Carlsson*

Handikappanpassningen av Gula Villan för våra rullstolsburna medlemmar har tyvärr dragit ut på tiden. Styrelsen jobbar dock envetet med att ta fram en lösning med avseende på funktionalitet och kostnad. En hissanordning vid en av entréerna verkar vara en framkomlig lösning. Trappan till övervåningen får dessutom en ledstång även på andra sidan.

”Friggeboden”, en gåva från Västerås Flygmuseum som tack för vårt engagemang bl a under flygdagar, står nu på plats mellan Gula Villan och hangaren. Målningen får anstå till våren. Nu slipper vi i fortsättningen att släpa trädgårdsmöbler, trädgårdsredskap och andra förrådsprylar längs den branta källartrappan.

Ett antal uttjänta stolar på övervåningen har bytts ut mot nya genom ”Frasses” försorg. Det tackar vi särskilt för! Som framgår av bilden passade vi också på att rensa bort lite annat skräp.

Det lilla biblioteket på övervåningen har ”inplanterats” i det ordinarie, nu med alla böcker katalogiserade i datorn. Tyvärr saknar vi för närvarande en bibliotekarie som kan ta hand om och ”föra in” nya böcker efter hand. I samlingsalen har vi inte bara videokassetter från våra föredrag utan numera även CD-skivor från våra utflykter,

flygarträffar m m. Böcker, kassetter och CD-skivor kan naturligtvis lånas hem av våra medlemmar.



Bort med gammalt skräp! Foto: Jack C.

Trots att boulebanan genom Sky har fått en ny beläggning vaknade intresset för boulespel till liv först på eftersommaren, då den värsta värmen hade gett sig, vilket omslagsbilden får bekräfta.

Långväga gäster dyker då och då upp i vårt Öppna Hus framförallt på sommaren. Bengt Larsson, som varje år besöker USA, tog i somras med sig sin gästande amerikavärd på ett torsdagsbesök i Gula Villan.

Jack Carlsson



Amerikagästen till vänster Foto: Jack C.

Balchen-projektet

Anders Johansson, författare till boken ”Den glömda armén”, besökte oss i höstas för att få stoff till en annan bok som han arbetar med. Den här gången handlar det om de amerikanska flygplan som var stationerade på F1 i slutet av 1944, ledda av den norskättade översten Bernt Balchen. Flygplanen flyttades senare till Kallax i Luleå för att utgöra en luftbro med Nordnorge. Anders fick en

hel del matnyttig information från Birger ”Sky” Eriksson, som faktiskt var postbud på F1 och hade en hel del kontakter med ”jänkarna”

Anders har lovat att ställa upp som föredragshållare i november då vi kommer att få veta mer om Den glömda armén som utgjordes av de norska polititropper som utbildades i Sverige under kriget, bland annat vid Mälsåker utanför Strängnäs.

Roland Rehnback

Roll-Out - en succé!

Som vanligt svarade F1 Kamratförening för anvisning av parkeringsplatser i samband med årets Roll-Out. Väderleksförutsikterna var minst av allt optimistiska, men ibland är det tur att metereologerna har fel! När det väl var dags för publiken att anlända, lättade molnen och det blev en fin dag. Publiken strömmade till i massor, och så också bilar!

Redan i inledningsskedet lurade katastrofen runt hörnet. Den grind som leder in till de största parkeringsytorna visade sig vara låst! Ingen nyckel hjälpte, men Lars-Erik ”Tomten” Lundin fann på råd. En skiftnyckel anskaffades varefter ”Tomten” klättrade upp på grinden och skruvade loss låsanordningarna. Så var dagen räddad!



Lars-Erik ”Tomten” Lundin i aktion Foto: Jack C

Tyvärr kan vi konstatera att den styrka som vi hade tillgänglig är i minsta laget. Tio-tolv personer är alltför lite: till nästa år måste vi öka på med åtminstone fem-sex stycken. Men det skall väl inte vara

några problem att få frivilliga?

Inne i museet hade Kamratföreningen en skärmutställning, tillverkad av Lars-Ove Johansson och Jack Carlsson. Den bemannades av Lennart Larsson och Stig ”Åmål” Andersson. De möttes av stort intresse från många, inte minst sådana som gjort ”lumpen” på F1. Några nya medlemmar blev resultatet. Skärmutställningen kommer inom kort att placeras permanent på museet.

Roland Rehnback



*Lennart och ”Åmål” vid vår skärmutställning
Foto: Jack Carlsson*



Vy över folkhavet i CVV-hangaren Foto: Jack C.

Strålande ”Air Show” på F7.

Söndagen den 18 juni gick jag upp kl 05.00 och fixade frukost och matsäck, kaffe och macka. Därefter tog jag bilen ut till ”Gula villan” på Hässlö för att tillsammans med kamrater från F1 Kamrat-

förening åka med buss klockan 07.00 till Såtenäs för att se "Air Show", Flygvapnets flygdag, 2006. Vi var nästan en fullsatt buss med ett 40-tal förväntansfulla personer.



F1 Kamratförening hade skriftligen blivit inbjudna av Flygvapeninspektör Jan Andersson till F7 Skaraborgs flygflottilj där ett VIP-tält ordnats på bästa plats, där man kunde mingla, träffa kamrater och från första parkett uppleva flyguppvisningarna. Här erbjöds vi också möjligheten att köpa lunch och förfriskningar på plats inne i tältet.



Vi åkte nu E18 till Örebro där vi tog av på E20 mot Göteborg. Vi stannade i Mariestad, där vi blev bjudna på kaffe och macka av F1 Veteransektionen. Nästan alla tog en räkmacka så Marita blev fundersam. Hade föreningen råd med detta? Efter detta trevliga uppehåll tog vi nu av väg 44 mot Lidköping. Nu närmar vi oss F7, Såtenäs. Det kan man nu se på de långa bil- och bussköerna.

När vi kommer fram till F7 Skaraborgs flygflot-

tiljs grindar så har vi bara att åka rätt in och ställa bussen vid det VIP-tält som den skriftliga inbjudan utlovat. Perfekt!

Innan vi kom in och väl inne på området såg vi en del propellerflyg i luften såsom Ö1, SK 11, 12, 15, 16, 25, 50, B 17 och DC 3.

Den första riktiga uppvisningen vi får se är en grupp på åtta jetplan vid uppvisningsnamnet Team Breitling jet team från Schweiz som gör flera avancerade och hissnande uppvisningar i olika formationer med sina tjeckisktillverkade L-39 C Albatros. Sedan får vi se Saab 29 Tunnan, alltid lika fascinerande. Hoppas att det alltid kommer att finnas en flygande "Tunna" för flyguppvisningar! Därefter får vi se "vår" Saab 32 Lansen. Det känns som "vår" i och med att den fanns på F1. När jag gjorde lumpen på F1, 1962-63 fanns den där. Nu kommer också "vår" Saab 35 "Draken" som också fanns på F1. Givetvis får vi också se Saab 37 Viggen i konstflygningar.

De andra historiska jet-planen som visar upp sig är J 28 C Vampire, J 34 Hawker Hunter. Nu kommer uppvisningar av det moderna flyget såsom JAS 39 Gripen och dess fantastiska flygförmåga. Team 60 med SK 60, i en verkligen hissnande uppvisning. Visst hade det varit roligt att få följa med någon i Team 60. Eller hur? Så får vi se Tp 84 Hercules, PC-7-team och från Norge besökande F 16 Fighting Falcon samt F 18 Super Hornet.



Mellan flyguppvisningarna genomfördes specialvisningar av bland annat Team Culinare, Arméns Lejon, Team Svea bestående av fallskärms-hoppande kvinnor och Arméns Vingar som bjuder på avancerade flygningar med helikoptrar m.m.

Själv gick jag en stor runda för att titta närmare på alla utställningar med utländska flygplan, historiska flygplan, försäljningsställen m.m. och konstaterade att det måste ha varit fler än 50 000 åskådare denna soliga underbara dag.

Den fantastiskt stora C-17 Globemaster från US Air Force var jag framme och tittade på och jämförde då med vår Tp 84 Hercules. Vilken skillnad. I denna C-17 kan man snabbt lasta in 18 containrar på rullbanor som finns på golvet. På lastuppfarten stod nu en stridsvagn parkerad. C-17 var tidigare ett tilltänkt köp för Sverige. Något köp blir det tydligen inte av.

Emellanåt besöker jag vår förträffliga VIP-plats där jag får ett samtal med före flygvapenchefen Sven-Olof Olson, tidigare på F1, där vi bland annat pratade om min far och andra flygare i ungefär samma årgångar. När vi står där kommer kronprinsessan Victoria förbi, hon ska nu fara hemåt efter att tidigare invigt flygdagen.

Allting har en ände, även denna dag. Nu börjar det närma sig slutet efter att vi sett en fantastisk defileringsparad av först fyra Hercules sedan tolv Gripen i tre fyrgrupper i bredd och sist sex Sk 60 med kondensstrimlor. En värdig avslutning på en dag som en flygintresserad aldrig hoppas ska ta slut.



Bussen är nu redo, cirka 17.30, för avfärd mot Västerås.

Jag tar nu min plats på bussen bredvid Birger ”Sky” Eriksson. Vi närmar oss nu Örebro och stannar på rastplatsen Rasta. Matsäcken med kaffe och

smörgåsar hade jag kvar så jag delade med mig till ”Sky”. Vi anländer sent på kvällen till Gula Villan på Hässlö.

Esbjörn Larsson

Foto: Jack Carlsson och Esbjörn Larsson

Besök på S1 i Enköping

Cirka 30 personer samlades på morgonen tisdagen den 3 oktober för att resa med buss till S1 i Enköping. Avresa skedde i disigt väder från Gula Villan på Hässlö. Vid ankomsten till S1 togs vi emot av vår värd Håkan Palm som representerade S1 Kamratförening. Programmet för vårt besök började med en rundtur på det omfattande regementsområdet, där välbehållna och prydliga byggnader låg inbäddade i skogen.

Efter kaffe med stora wienerbröd samlades vi i Taktiksalen i Skolhuset för att höra på



Informationschef Ulf Rask's genomgång om S1 och Enköpings Garnison idag och i viss mån i framtiden.

Stora förändringar är på gång. Det mest påtagliga för en utomstående är att Upplands Regemente (S 1) kommer att ändra namn till Försvarets Ledningsregemente (FLR).

Under det senaste året har antalet anställda i garnisonen ökat från 630 till 830 och inom en nära framtid tror man att ca 1000 anställda kommer att ha sitt arbete här. Antalet värnpliktiga kommer dessutom att öka från 5-600 till 675.



*Intresserade åhörare vid besöket på S1.
Foto: Jack C*

Garnisonen består förutom vårdorganisationen S 1 av en mängd enheter. Nedan följer några av dessa enheter:

METOCC	Meteorologiskt och oceanologiskt center
TKSE	Försvarets telekrisstöd
FKM	Fastighetskontor Mitt
NBG/FHQ	Nordic Battle Group/Force Head Quarter
FMLS UtvC	Försvarets Ledningsskola Utvecklingcenter
FMTS Tek	Försvarets Tekniska Skola (IT-försvaret)
FKSC	Försvarets Krigsspelcenter

Alla dessa enheter får inte plats inom S 1 regementsområde. Därför har man tagit före detta BAHCO Ventilations utrymmen i anspråk. Man sneklar också på vissa av BAHCO Verktygs lokaler eftersom de skall flytta sin produktion till Spanien.

S 1 har till uppgift att bl a utbilda befäl och värnpliktiga för uppgifter både i nationella och internationella förband samt stödja utbildning av frivillig personal (Hemvärnet med flera). S 1 är fn det enda fredsforband som utbildar personal till försvarets ledningsförband men stödjer även andra organisationer med utbildning och möjligheter till övningsverksamhet. Det kan röra sig om riksledningen, länsstyrelser m fl.

Förutsättningarna för allt detta finns inom Enköpings garnison. Förutom de mycket stora

stabshallar som finns inom regementsområdet så finns skjutfält/övningsområden runt om Enköping (Skogstibble, Veckholm, Häradsfältet utanför Strängnäs samt inte att förglömma det övningsområde som ligger i direkt anslutning till regementsområdet i Enköping).

Det finns även möjligheter att öva tillsammans med utländska förband från S 1 garnison eftersom den tekniska utvecklingen nu medger det. Flera internationella övningar har redan genomförts på detta sätt.

Anställd personal från S 1 deltar i internationella åtaganden runt om i världen. De värnpliktiga utbildas under 11 månader och de som därefter vill kan stanna kvar och delta i en utbildning under ytterligare 4 månader. De som gör det kan sedan uttas att ingå i svenska förband som kan sättas in i oroshärdar i EU närområde (högst 600 mil från Bryssel).

S 1 har dessutom samhällsbefrämjande uppgifter. Ett exempel är Stormen Gudrun, som skövlade mycket skog i framför allt Småland. Där kompletterade S 1 ledningsförband bl a de telekommunikationer som slogs ut.

Men det kommer även andra förfrågningar där S 1 får engagera sig. Det kan röra sig om bl a ammunitionsröjning och skallgång. Under år 2006 har hitills 40 mindre utryckningar gjorts i Uppland, Västmanland och Sörmland.



Efter ha fått denna information förflyttade vi oss tillbaka i tiden då vi besökte regementets lilla soldattorp som en gång beboddes av soldaten Rask och hans hustru.

Vi åt lunch i den fina Militärrestaurangen där det denna dag gick att välja mellan tre olika rätter med tillbehör till ett mycket facilt pris. Efter lunch intogs kaffe i den magnifika mässen där Håkan Palm gav oss en historisk återblick över regementet och dess traditioner på ett mycket trevligt och intressant sätt.

Vi delade sedan upp oss i två grupper för att besöka S1:s Museum och S1:s verkstad. I museet visades dels utrustning från Göta regementets gångna tider samt Signalregementets utrustningar



*Hans Hellqvist framför Soldattorpet på S1
Foto: Jack C.*

från semafor signaler med hjälp av flaggspel till telefoner och radioutrustningar av olika slag.

I verkstaden pågick underhållsarbete och reparationer av olika tunga fordon. Här fanns också en kontrollbesiktningstation motsvarande Svensk Bilprovning. Samma byggnad innehöll också en signalverkstad för reparation och underhåll av signalmateriel av modernt slag som används bl.a. i Afghanistan.



Efter avslutat besök ställdes sedan färden mot Västerås och Gula Villan dit vi anlände väl tillfreds med besöket på S1 i Enköping.

Ett tack till Hans Hellqvist, Sigvar Larsson och guiderna på S1 Håkan Palm och Alf Rickardsson för en mycket trevlig dag på S1.

Lars-Ove Johansson/Hans Hellqvist



Våra guider på S1, Håkan Palm och Alf Rickardsson

Foto: Jack C.

Föredrag

I mars 2006,

berättade Christer Lokind, sekreterare i Svensk Flyghistorisk Förening, om DC 3:an som försvann, återfanns och bärgades.



Christer Lokind Foto: Jack C.

Under sina 32 år som yrkesmilitär sysslade han hela 24 år med underättelsetjänst vid Försvarsväsendets Radioanstalt (FRA). Efter pensioneringen 1998 fanns det tid för det stora intresset – flyghistoria.

Christer Lokind ingår nu i DC 3-utredningen, som tillsattes 2004 i samband med bärgningen. Har även arbetat med all dokumentation runt DC 3:an, allting skall ju arkiveras inför framtiden.

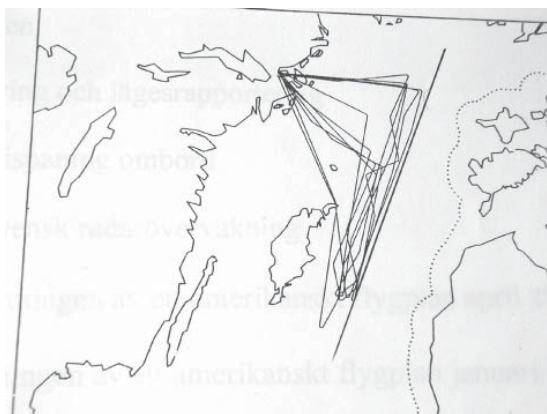
DC 3 - användningsområde

År 1949 köpte FMV två DC 3 (01 och 02) som modifierades vid CVV i Västerås. 01:an, som sedermera sköts ned, utrustades med signalspaningsmateriel medan 02:an användes som flygande provbänk för teleteknisk forskning och återfinns numera på museet i Skokloster.

Vid signalspaningsuppdrag hade flygplanet 8 mans besättning varav 5 sysslade med signalspaning. Stort intresse visades det system som ryssarna höll på att bygga upp i Baltikum. Jämfört med nuvarande möjligheter bedrevs signalspaningen då med primitiva metoder - enbart genom avlyssning av telefoni och telegrafi. Teknisk spaning var dock under uppbyggnad.

Standardroute vid signalspaning

Start och landning utfördes på Bromma och standardrouten var en nord-sydlig bana öster om Gotland på höjd 3500 m, vilket var maximal flyghöjd då syrgasinstallation saknades. Flygtiden var normalt 3 ½ timma. Tillgängliga hjälpmedel vid navigering var radiofyrrar, karta och kompass. Någon svensk radarövervakning fanns inte.



DC 3:ans flygroute öster om Gotland under ett flygpas

Den här flygvägen gav ”insyn” över det baltiska området, som vid den här tiden var ett ryskt militärt övningsområde av stort intresse för såväl Sverige som NATO.

Mitt emellan Gotland och Baltikum fanns en tänkt mittlinje som man under dessa spaningsflygningar inte fick flyga öster om. Det finns heller ingen dokumentation som säger att man överträtt denna bestämmelse.

”Svenskt militärplan borta med 8 man.”

Ovanstående förstasidesrubrik återfanns i DN och de flesta andra morgontidningar lördagen den 14 juni 1952. Dagen innan hade en DC 3 med 8 mans besättning försvunnit under ett signalspaningsuppdrag öster om Gotland.

Nu inleddes en kraftfull efterspaning med ett stort antal spaningsflygplan från F 11 och ett flertal fartyg ur Kustflottan. Dimma och låga moln försvårade dock spaningen och först på söndagen bekräftades att något allvarligt inträffat då en av DC 3:ans livbåtar återfanns genomborrade av splitter nordost om Gotska Sandön. Livbåten var faktiskt det enda fyndet tills man lokaliserade vraket drygt 50 år senare – år 2003.

Nu blev slutsatsen – DC 3:an hade skjutits ned och den insikten förstärktes när Catalinan sköts ned på måndagen av en sovjetisk Mig 15 i samband med efterforskning. Catalinan kunde dock nödlända som bekant och besättningen räddades.

Signalspaningen återupptas

Signalspaningen låg nu nere i ¾ år men våren 1953 togs den andra DC 3:an i bruk och hösten samma år ersattes denna av en Vickers Versity, som sedan var i spaningstjänst fram till 1973. Versityn finns nu på Flygvapenmuseet i Malmslätt.

Sovjet medger nedskjutning av DC 3:an.

Nu hände inte mycket, DC 3:an var borta och händelsen föll alltmer i glömska. En del böcker skrevs dock, bl a ”Catalinaaffären” av Kent Olsson; en forskare vid Lunds universitet.

Hösten 1991 medgav Sovjetunionen att man hade skjutit ned DC 3:an på internationellt vatten. Enligt den sovjetiska piloten hade han med sin Mig 15 anfallit flygplanet snett bakifrån och öppnat eld med sina automatkanoner. Efteråt har kon-

staterats att minst 4 spränggranater träffat, 2 i bakroppen och en i vardera vingen.

Varför sköt ryssarna ner DC 3:an? En tes är att de under den här tidsperioden var starkt irriterade över den svenska spaningsverksamheten, som utfördes inte bara med DC 3 utan även med S 18 och S 31 (Spitfire). Man är ganska övertygad om att insatsen beordrades på hög nivå och att ordern var – skjut ned!

DC 3-an återfunnen och bärgad

En DC 3-utredning tillsattes 1992 med Rolf Gustavsson som militär expert.

I juni 2003 återfanns DC 3:an 50 km rakt öster om Gotska Sandön. Flygplanet var mer sönderslaget än vad man hade förväntat sig med vrakdelar spridda inom ett relativt stort område. Högervingen var dock relativt intakt.



DC-3:ans ena vinge på bärgningsfartyget Belos däck. Foto ur FV-nytt 4/2003.

Vad hade hänt med besättningen? Fyra kroppar hittades, fyra saknades. I januari 2006 avslutades efterforskningen av de saknade.

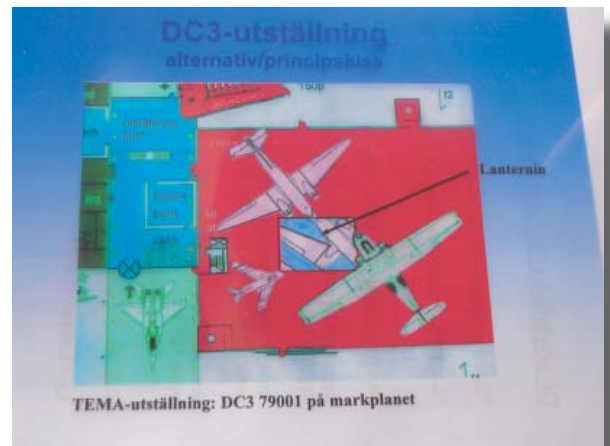
Bärgningen genomfördes natten mellan den 18:e och 19:e mars 2004 av bärgningsfartyget Belos.

Vid sidan låg en minutläggare med anhöriga till de omkomna ombord. När vraket bröt vattenytan, belysta av strålkastare i den mörka natten, var det mycket stämningsfullt och absolut tyst. När korgen med resterna av flygplanet stod på däck defilerade ”anhörigbåten” sakta förbi.

Idag och i framtiden

För närvarande finns resterna av DC 3:an upplagda i en av tunnarna på Musköbasen och där kommer de att förvaras till åtminstone år 2007.

Flygvapenmuseet har skisserat en särskild utställningshall där den nedskjutna DC 3:an skall ges en central plats en våning ner i ett källarplan, som skall representera havsbotten. I våningen ovanför grupperas DC 3:an, Catalinan och Mig 15. Denna utställning avses återge en aktuell händelse under det ”kalla kriget”.



Skiss över den tänkta utställningen.

Epilog

I januari 2006 avbröts efterforskningarna av de saknade från DC 3:an och den 13 juni avslutades det hela med en minneshögtid och avtäckning av en minnessten på Galärkyrkogården i Stockholm. Den officiella utredningen var nu avslutad åtminstone tills vidare.

Ett mycket intressant föredrag som behandlade en av de allvarligaste händelserna i vår Flygvapenhistoria vars direkta konsekvenser ingen då kunde förutse.

I april 2006,

ställde Sven-Olof Olson åter upp som föredragshållare, nu med ett kåseri över ämnet ”Mina möten med den okände soldaten och lite till”.

Tiden i Flygvapnet som pilot vid F 1, flottiljchef vid F 16, chef för Flygvapnet och sedermera anställning vid Volvo efter pensioneringen från Flygvapnet har skapat en ousynlig källa av olika upplevelser, det var åtminstone det intryck vi åhörare fick under en fängslande timme. Redan inledningsvis antydde han att ”lite till” egentligen skulle kunna var hur mycket som helst.



Den okände soldatens grav - bakgrund

I London och Paris beslutade man på tvåårsdagen (november 1920) efter stilleståndet av 1:a världskriget att begrava två okända soldater, en under triumfbågen i Paris och en i Westminster Abbey i London. Detta skulle symbolisera en hyllning till alla de soldater som stupat och inte återfunnits eller identifierats. Många länder har följt detta exempel med ”den okände soldatens grav”, dock inte norden.

Här betonade Sven-Olof Olson att officiella ar-tighetsbesök, som representant för Sverige och nedläggning av en krans, innebär inte alltid att man hyllar regimen som sådan.

Med Svalan till Grekland

1952 skulle kadetterna vid F 16 med sina Mustang-er bära iväg till Grekland. Trots att Sven-Olof Olson, som vid den här tiden tillhörde F 1 och varken hade civilflygutbildning eller vana vid flygning ute i Europa, kom en förfrågan om han ville ställa upp som pilot och flyga Svalan (ombyggd B 3) med teknisk personal till Mustangernas destinationsort i Grekland. Sven-Olof Olson var ensam pilot och övrig besättning var sergeant Storm och flygplans-mästare Gunnar Lindahl även de från F 1.

Efter mellanlandning i Ljungbyhed kom inte Mustangerna iväg nästa dag på grund av dåligt vä-der med dis och dimma. Sven-Olof Olson an-såg dock att flygning var OK med B3:an men att skriva en färdplan var då ett ganska okänt begrepp för honom så han angav VFR, vilket innebar flyg-ning med marksikt, i det här fallet under moln aldrig över 100 m.

Vid första mellanlandningen i Reims i norra Frankrike togs de emot av en delegation med överste Ugglå i spetsen, som hade förväntat sig Mustangerna och inte en ombyggd B3 med en ung löjtnant vid spaken och ett antal flygtekniker. Den goda lunchen satt dock bra men konjakken fick vara, åtminstone för min del sa Sven-Olof Olson. Detta ansåg värden vara lite väl pjåskigt då den fortsatta flygningen ju skulle ske längs Rhonedalen på rakt sydlig kurs utan större svängar.

Efter ytterligare en mellanlandning i södra Frankrike anlände de till slutmålet – en flygbas ut-anför Aten. Mustangerna hade då redan landat.



Tp 79 Svalan. Foto ur F 1-boken del 1.

Första mötet med den okände soldatens grav

Det första mötet med den okände soldatens grav skedde i samband med en uppställning under hög-tidliga former framför det kungliga palatset i Aten.



Uppställning inför ceremonin. Foto från Gunnar Lindahl

Där utanför det kungliga slottet, som idag är parla-mentsbyggnaden, finns den okände soldatens grav. Ceremonin blev en mycket högtidlig upplevelse för en ung löjtnant och inte kunde han då ana att han själv, som huvudperson, skulle få göra detta många gånger i framtiden.

Händelserik hemflygning

Under hemflygningen över Medelhavet på väg till Marseille var värmen besvärande, flyghöjden var fortfarande under 100 m, så Sven-Olof Olson öppnade sidorutan i förarkabinen och vips lämnade flygkartan knäet och tog en egen flygtur ned mot Medelhavets vattenyta. Någon annan flygkarta fanns inte men hans fickalmanacka löste problemet, där fanns ju en karta om än med begränsade detaljer.

Det här blev dock inte ett isolerat problem. Strax efter inpassering i Västtyskland stannade ena motorn, som tur var utan tvärstopp, propellern ”milledade” och flyghöjden kunde hållas. Två alternativa landningsplatser fanns till hands, Bremen närmast och Hamburg lite längre bort. Sven-Olof Olsons fråga bak i kabinen, ”Skall vi gå till Bremen, som ligger närmast, eller till Hamburg som innebär större risk”? ”Hamburg”, blev det väntade och unisona svaret. ”Även med livet som insats kan tydligen det roliga gå före”, blev då hans reflektion.

Landningen med en motor gick lyckligt, passagerarna fick ta tåget hem medan besättningen fick stanna några dar, ta hand om reservmotorn och ersätta den ”pajade” propelleraxeln.



Byte av propelleraxel. Foto från Gunnar Lindahl

Med Draken i österled

I maj 1972 genomförde en jaktdivision ur F 16 ett femdagarsbesök i Sovjet, som var det första ett flygförband från väst gjorde i Sovjet. Sven-Olof Olson var vid den här tiden flottiljchef på F 16 och flygningen var ett svarsbesök av tio Mig 21, som ägde rum på F 16 1967.

Förberedelserna präglades av stora svårigheter. Exempel på detta var problem att få fram lämpliga flygkartor, åtgärdande av landningsbanor längs

flygrouten så att dessa skulle klara Drakarnas högtrycksdäck från punktering. Med Sovjets goda minne fick NATO-kartor användas!

Som höjdpunkt på besöket gjorde en grupp Drakar under ledning av Boris Bjuremalm en fantastisk uppvisning där den ”konkurrerande” gruppen Mig 21 stod sig slätt i jämförelse.

Enligt Sven-Olof Olson har en sån här uppvisning en mycket stor betydelse, inte minst då under ”det kalla kriget” för att visa den förmåga och anda som fanns i vårt Flygvapen.

Även i detta sammanhang gjordes en kransnedläggning vid den okända soldatens grav.

Närhet till Stalin

Som chef för Flygvapnet fick Sven Olof Olson 15 år senare (1987) i uppdrag att åter besöka Moskva där han och hans hustru disponerade ett hus där Josef Stalins son hade bott. ”Något av historiens vingslag att komma så nära Stalin – den värsta skurken som har funnits i historien. Tänk om dessa väggar kunde tala – men de kunde ju bara lyssna!” - blev hans reflektion.

Återigen var det dags att lägga ner en krans vid samma okända soldats grav som 15 år tidigare. Nu hade han, som han uttryckte det, ”fått en viss vana vid denna typ av ceremoni”.

Rombesök

Närhet till Mussolini

Ännu ett regeringsuppdrag, den här gången i Rom, med nedläggning av en krans vid den okända soldatens grav.

Efter ceremonin ”fick jag åter kännning av historiens vingslag från den tid jag själv upplevt”, som Sven Olof Olson uttryckte det, när han vänder sig om och nedanför ser det palats och den lilla balkong från vilken Benito Mussolini med sina fascistiska slagord eldade massorna under 2:a VK.

Att flyga baklänges

I samband med Rombesöket fick Sven-Olof Olson och hans fru uppleva en fantastisk flyguppvisning med en Macchi där piloten ”ställde” flygplanet rakt upp och vid fart 0 klippte kärran framåt med nosen rakt ned. När han såg manövern sa han till frun. ”Tur att man är för gammal för sådana manövrer”. Den förhoppningen kom dock på skam!

Vid ett efterföljande besök på Macchifabriken fick han flyga samma flygplan från baksits och naturligtvis upprepade piloten den beskrivna manövern När flygplanet ställde sig på nosen trodde

Sven-Olof Olson att han skulle åka ut genom taket. *"Nu är det din tur att göra om manövern"*, tyckte dock piloten. Det fanns inget val, det var bara att upprepa proceduren. Men det var inte första gången han flög flygplanstypen ifråga, avslöjade han dock.

Under hemflygningen rundade de Matterhorn och kom in i Schweiz och Sven-Olof Olson såg framför sig morgondagens feta tidningsrubriker: *"Svenske flygvapenchefen kränker Schweiziskt territorium"*. Piloten lugnade honom dock med att där bakom Matterhorn ligger vi i "radarskugga".

Ytterligare besök runt om i världen

Avslutningsvis fick vi nu göra en resa runt större delen av jorden med besök i Kina, Östtyskland och USA.

Kina

I samband med ett besök hos den kinesiske flygvapenchefen ingick kransnedläggning vid den okände soldatens grav på Himmelska Fridens torg i Peking. Vid detta tillfälle besökte han även Maos grav, som ligger i ett mausoleum i närheten.

Efteråt, säger Sven-Olof Olson, kände han en viss vämjelse över den här situationen då han två år senare tillfrågades om han ville bli värd för en resa till Kina. Han tackade nej där orsaken var en mycket känd och uppmärksammad händelse på Himmelska Fridens torg. Samma år hade studenter blivit grymt nedslagna där i sin demonstration för ett friare liv. Han reste inte! *"Detta var mitt eget lilla sätt att protestera,"* avslutade Sven-Olof Olson sin Kinaresa.

Här skall inskjutas att han efter sin pensionering från Flygvapnet besökt Kina många gånger för Volvos räkning i sin civila verksamhet.

Östtyskland

Samma "dubbelkänsla" som i Kina upplevde Sven-Olof Olson vid ett besök i Östtyskland. Vid den här tiden var Östtyskland det mest kommunistiska land han varit i. Han karakteriserade situationen med den som rådde under Hitlertiden, då

"preussarna marscherade taktfast i en riktning och nu på samma sätt fast i motsatt riktning".

Den okände soldatens grav ligger på en undanskymd plats i Berlin. Ingen kransnedläggning vid det här besöket beroende på det egendomliga förhållande att man inte vet på vilken sida denna soldat kämpade.

USA

Sven-Olof Olsons expose över den okände soldatens grav och "lite annat" avslutades i USA 1986, som var ett svarsbesök på ett tidigare besök i Sverige av USA:s flygvapenchef. Den okände soldaten finns begravd på den vackra kyrkogården Arlington utanför Washington, där bl a John F. Kennedy är begravd.

Vid graven är det vakthållning dygnet runt hela året med avlösning var 30:e minut varvid man följer ett mycket detaljerat program. Vakterna tas ut efter ett strikt mönster, som bl a föreskriver ett moraliskt liv både under som efter deras tjänstgöringstid.

Framtidsönskan

Sven-Olof Olson avslutade med en önskan - måhända en utopisk sådan.

"Att vi i framtiden inte skall behöva fler monumental påminnelser om vår förmåga och vilja att förstöra och döda varandra".

Vad vi i stället skulle behöva är, *"Att vi fick fler bevis på vår förmåga till samförstånd, försoning och fredlig samexistens"*.

Som ett litet tack för ett mycket intressant föredrag, som i stort sett förde oss jorden runt på 60 minuter, överlämnade "Åmål" en tavla från en flygning som Sven-Olof Olson gjorde tillsammans med "Botte" Svensson i en Safir.

Någon kallade den här flygturen något vanvördigt för "antikrundan nummer två". Vid den första hade "Botte" våra två "åldersmän", Ingvar Larsson och Eddie Westerlund, som passagerare
Jack Carlsson



Mosquitoförare

I vårens nummer av Hässlöbladet visades ett foto av fyra tuffa Mosquitoförare. Men vilka var de? Intresset var stort bland läsarna med att namnge förarna. Många hörde av sig via e-mail, telefon eller direkta samtal.

En av våra medlemmar, Esbjörn Larsson, kunde direkt indentifiera sin far Oscar Larsson.

Enligt uppgift är fotot taget av dåvarande Sergeanten Kurt Alvar Löfström efter ett inflygningspass på Mosquito på Hatfields flygfält i England, inför hemflygning av flygplanen till Sverige och F1. Sven-Olof Olson har varit till stor hjälp vid identifieringen. Han var med vid den aktuella hemflygningen, samt vid ytterligare ett antal hämtningar av Mosquito.

Förarna är från vänster:

Fanjunkare *Ture Oscar "Busas" Larsson*, Sergeant *Ove Genneby*, Fanjunkare *Erik Almselm "Tummen"* *Eriksson* samt Sergeant *Rune Järna*.

Kamratföreningen tackar alla som hjälpt till med identifieringen av Mosquitoförarna

Lennart Larsson



FC på Malmen, så var det förr

Efter att helt nyligen ha "avnjutit" FMV:PROV och därvid fått en uppfattning om de nu rådande tekniska resurserna och framåtskridandet på min gamla arbetsplats kan jag bättre förstå Sven Sjögrens anmodan till mig att tänka tillbaka och pränta ner något om arbetet på min dåtida arbetsplats.

År 1945 anställdes jag vid FC motorsektion som motoringenjör med bisatsen "att vara observatör vid provflygningar". Chef för motorsektionen var den erkänt duktige och noggranne Elof Rosin. Det var ett riktigt drömjobb som hägrade för den relativt nyutexaminerade ingenjören när jag en dag kallades till FC för intervju. CFC var majoren Herbert von Schinkel och även han ville ha ett ord med mig. Den intervjun glömmar jag aldrig. Tänk er en mycket oerfaren, men på jobbet sugen yngling, som intet högre önskade än att göra ett gott intryck och därmed bredda vägen till en anställning. Mitt i samtalet frågade von Schinkel mig plötsligt: "Ingenjören avses ju i arbetet handha och ansvara för provutrustningar och deras montering i flygplan med allt vad däri inbegripes... "säg mig gör Ni någon gång misstag?" Mina tankar vid det tillfället överlåter jag gärna åt läsaren att fantisera om, men efter moget (och svårt, det tillstår jag) övervägande svarade jag, att det händer nog att jag gör misstag men lade till "inte så ofta". Von Schinkel tittade länge på mig och så kom domen som jag inte väntat mig. "Det var bra för här har vi inte användning av folk som inte vet med sig att de kan göra misstag, välkommen till FC!" Det provet har hjälpt mig mycket under min tid på FC och i den fortsatta yrkesutövningen.

Motorerna och deras fortsatta installation i B18 A var mitt arbetsområde under de inledande åren, vilket även innebar viss teknisk assistans vid motorhaverier med B18 A. Det är just om en sådan utredning detta skall handla.

Året var 1946 och det hade inträffat ett flertal haverier med B18 A, vilket skapat en viss oro bland den flygande personalen vid flottiljerna och speciellt då vid F1 i Västerås. Den 22 maj fick en förare vid F1 motorstörning redan under start. Han förlorade höjd och grävde ner sig och planet i en mosse strax utanför Hässlö-flygfältet. Detta var alltså bakgrunden till att en trio från FC beordrades till F1 och haverikommissionen där. Trion bestod av Herbert von Schinkel, Elof Rosin och undertecknad.

Med viss avund läser jag idag om haveriutredningar och dess svarta lådor etc. Sådant hade inte vi tillgång till, ej heller band med förarnas eventuella iakttagelser i samband med själva haveriet. Däremot känner jag väl igen vissa, av dagens utre-

dare angivna, slutsatser som baserats på materielens olika egenskaper och utseende vid dramatiska förlopp.

Efter de inledande undersökningarna på haveriplatsen vid Hässlö kompletterades dessa även med flygprov som gick ut på att lära känna flygplanets egenskaper vid simulerade enmotorstarter. Dessa prov gjordes på 3000 meters höjd.

En morgon blev både Rosin och jag kallade till lektionssalen vid F1, där von Schinkel även hade samlat hela den flygande personalen vid flottiljen. Vi utgick från att han i lugnande syfte skulle redogöra för hur haveriutredningen hade framskridit. Döm om min förvåning när von Schinkel gick ut i hårt angrepp på förarna för att dessa inte hade kunnat behärska flygplanet vid enmotorstarter. Plötsligt sa han: ”Klockan är nu 0824, klockan 1330 kommer jag och ingenjör Merseburg att starta med en B18 A, varvid den ena motorn kommer att dras av under lättningen från fältet. Ni är alla inbjudna att se på!” Vare sig Rosin eller jag hade förhandsinformerats om detta och Rosin som starkt kände ett ansvar för mig protesterade mycket kraftigt. Von Schinkel lät Rosin tala färdigt, vände sig till mig och frågade helt lugnt ”kommer ingenjören eller inte?” Jag hade haft många flygtimmar med honom och därigenom kunnat skaffa mig uppfattningen om honom som en exceptionellt (läs även gudabenådad) skicklig flygare, varför mitt svar blev det han tänkt sig.

Samtalen på offmässen den dagen vid lunchen ville inte riktigt ta fart, utan jag hade en känsla av de flesta tittade på oss i smyg skakande på huvudet. Hur som helst kunde jag klockan 1330 den dagen konstatera att det nog var närapå full flottiljstyrka bakom hangarknutarna när jag sittande i baksits rullade ut till start. Vid uppställningen på banan för de obligatoriska kontrollerna av motorvärdena, som synes mig extra viktiga, sa von Schinkel till mig: ”Kan ingenjören se några motorinstrument där bakifrån?” Sanningsenligt svarade jag nej, varpå von Schinkel utbrast: ”Men för f-n kom då hit och sätt er framför instrumenten!” Alla som känner B18 vet att just den platsen är rätt utsatt om något skulle hända. Men jag kravlade mig dit och där satt jag sedan under hela flygpasset. Men så till starten. Fullt pådrag på bägge motorerna, varvtal och övriga motorvärden lästes högt av mig hela

tiden och när flygplanet just skulle lämna fältet drogs gasreglaget till vänster motor långsamt men bestämd ned mot tomgångsläget.

Flygplanet flög nu några meter över fältet varefter stället togs in och så fortsatte vi ut över Mälaren. Samtidigt steg flygplanet sakta men säkert och von Schinkel, som hela tiden haft fullt roderutslag föra att kompensera den tomgångskörande vänstermotorn, skulle nu försöka påverka sidorodret så att vi kunde svänga runt fältet i vänstersväng. Han lyckades inte påverka rodret utan ropade högt i kabinen, ”har Du papper och penna? Skriv för f-n att sidorodren har låst sig!” Detta resulterade sedermera i intressanta utredningar om sidoroderlåsningen på B18.

Sedan von Schinkel lagt bort titlarna med mig (jag kallade honom Hubbe i fortsättningen, så som han själv ville) lyckades han med vissa ansträngningar ta sig runt fältet och landa oskadd på fältet, med vänster motor fortfarande på tomgång. Den lättande känsla jag då hade tog jag emellertid ut något i förskott ty i omedelbar anslutning utförde Hubbe minst tre omstarter med respektive höger och vänster motor draglösa. Hur Hubbe sov den natten vet jag inte men observatörens var djup och skön.

Nu var således första steget taget till att förtroendet för B18 A var gångbart bland den flygande personalen på flottiljerna. Men orsaken till haveriet var inte löst än.



Jag skall inte trötta ut läsaren med beskrivningar av alla de prov, enligt dåtida möjligheter, som gjordes men jag är övertygad om att nutida utredare hade klarat av dem på ett elegantare och mindre riskfyllt sätt än vi gjorde. Men ett av proven vill jag gärna bevara åt eftervärlden.

En av teorierna till den uppkomna motorstörnin-

gen gick ut på att fältet, några permanente banor fanns inte, var så fullt av små gropar efter senaste regn att motorerna och dess hjälppapparater utsattes för skakningar som inte var förprovade. Vi tänkte oss att förgasarens accelerationspump och dess kolv härvid fungerade som en injektorpump och därvid gav motorn överrik bränsleblandning med lätt förklarliga följder. Besiktning av motorns tändstift hade även givit oss visst belägg för denna teori. Men hur skulle vi få svar på frågan?

Önskemålet var givetvis att optiskt kunna följa bränsleflödet mellan accelerationspump och förgasare. Därvid ville vi konstatera eventuella kavitationsblåsor med mera i ledningen. Det som stod till buds då var glasrör och flödesmätare. Plaströr var inte uppfunna än. Att dra slang med glasrör från accelerationspump till förgasare via förarkabin var otänkbart av många orsaker, inte minst skulle den långa slangen dämpa mätningarna. Lösningen blev helt i Hubbes smak. Elof Rosin protesterade även nu men något lamare vill jag minnas. En rotameter kopplades in vid förgasaren och observatören med bröstfallskärmssele bands fast på B18-vingens översida strax bakom motorn. Väl påpälsad med bägge händerna kraftigt greppande om motorfundamentets stöttor rullade Hubbe kärnan runt på det gropiga fältet i olika variationer. Genom telefonkontakt kunde jag meddela Hubbe att några av de förväntade observationerna inte kunde registreras. Hubbe frågade mig hur jag kände mig och på mitt lugnande besked menade Hubbe att vi nog för kompletteringens skull borde göra en riktig start och landning. Så kom det sig att vi gjorde en mindre flygning över fältet med mig på vingens översida. Sedan denna teori kunde uteslutas övergick vi till mera framgångsrika prov.

Den som läst så här långt vill nog även ha sin nyfikenhet stillad med svaret på orsaken till haveriet. Men där kommer jag i bryderi. I Flyghistorisk revy nr 31 kan man på sidan 132 läsa att haveriorsaken bland annat var felaktigheter i tändsystemet. Nog kan man säga att det var fel i tändsystemet, men inte som antyds där. Vi kom nämligen fram till att TWC (motortillverkaren) hade höjt kompressionsförhållandet på en senare tillverkningsserie och därför skulle motorerna haft ett bränsle med högre oktantal. Vi gjorde nämligen flygningar med olika oktantal på bränslet i fram- respektive baktankar.

Genom att i planflykt med fast motorvarv koppla om bränsleflödet från tankarna kunde vi fastställa differenserna. Men det finns väl förklaringar till den officiella slutsatsen också.

Avslutningsvis vill jag gärna uttala den välgrundade förhoppningen, alla sofistikerade mätmetoder till trots. Jag hoppas att alla dagens "FMV-provare" har samma arbetsglädje med fint kamratskap på arbetsplatsen som vi på vår tid kunde glädja oss åt, gärna då även spetsad med den där behagliga äventyrlustan. Allt till fromma för vårt svenska flygvapen och Er egen personliga utveckling.

Harry Merseburg, Ljungsbro (Artikeln införd i F3 Kamratförenings tidning, 2005)

Var finns flygvapnet nu för tiden?

Dom varken syns eller hörs i lufthavet.

Nutidens himmel domineeras av högtflygande knappt urskiljbara datorstyrda trafikflygplan ritande spikraka k-strimmor efter sig. Minns ni hur himlen kunde se ut under 60-talet en dag då alla flygflottiljer hade tre divisioner uppe i fyra pass? Kurvanfall och jaktstrider hade



Sven Norling

bildat vackra k-strimmemönster. Efter några pass flöt strimmorna ihop till ett tunt molntäcke. Arga insändare i dagstidningarna anklagade flygvapnet för att fördunkla solen och därigenom göra klimatet kallare. Även under 70- och 80-talet var flygvapnet synlig för allmänheten. Var jag ledig kunde jag under paddling på Dalälven bevittna jaktstrider ner till lägsta höjd. På samma sätt under segling i skärgården hände det ofta att 35:or och 37:or passerade på lägsta höjd. Givetvis förekom den mesta flygverksamheten på högre höjder men som i de flesta fall hördes och syntes från marken.

Enda chansen för oss idag, som lämnat det aktiva livet i flygvapnet, att se och höra militära flygplan är att besöka de fåtaliga flygdagar som erbjuds. Flygprogrammen på dessa dagar har blivit standardiserade efter att flygvapnet krympts alltmer. Upp-

visningsgrupper med skolflygplan i stort identiska formeringar och manövrer dominerar. Krigsflygplanen uppträder enskilt och imponerar att göra det dom ska göra – söka upp och skjuta ner angripare eller bekämpa mål på marken. Det är svårt att demonstrera detta men vid tidigare flygdagar har man lyckats att visa stridsledning, lite jaktstrid och skjutning mot mål på fältet.

Vad var det som fick massor av pojkar att bli flygintresserade och söka till det starkt växande flygvapnet från trettio- till sextiotal? Mina barnomsupplevelser är ett av många exempel på hur flygvapnet genom sin närvaro över alla delar av landet inspirerade och lockade ynglingar att söka anställning.

Mitt första möte med ett flygplan hände 1936 då jag var tre år. En Focke, S 7, från F 3 på väg till en höstmanöver i Sandvikenområdet fick motorproblem över Gysinge och nödlandade på en åker bara några hundra meter från mitt hem.



Focke S7

I mitt minne registrerades bilden av den runda motorhuv. Det var där som det hände saker. Besättningen hade lyckats få tag på någon som hade dubbelbössa med hagelpatroner. Med en sådan patron kunde motorn startas och flygplanet steg mot skyn och försvann i fjärran.

Min nästa minnesbild från flygsammanhang är från 1939 eller 1940. En landstormsman står på post vid Dalälvens strand. Han hade trekantig hatt och ett Mausergevär på axeln. Framför honom stod ett bord med en påmålad kompassros. Nu startade min karriär som "amatörluftbevakare". Den skulle vara till krigsslutet 1945. Jag bodde intill skolan där landstormsgubbarna hade sin förläggning. Under den första tiden var gubbarna ortsbör som jag kände väl. Mitt flygintresse gjorde att jag kände

igen alla tänkbara flygplantyper. Gubbarna var måttligt intresserade och tog gärna emot min hjälp med identifiering av flygplanen. Luftbevakningsstationen hade fått en låda med små flygplanmodeller gjorda av metall. Modellerna var av tyskt fabrikat men föreställde de allierades flygplan. Som tack för mina insatser fick jag välja en av modellerna. Jag valde en tvåmotorig de Havilland "Flamingo". Den användes bland annat som Churchills tjänsteflygplan. Det visste jag inte då. I nutid har jag upptäckt att Sten Wahlström skrivit i SFF:s skrift, 100 år i luften, om att han varit i samma valsituation som jag och även han hade valt "Flamingo".

Gysinges "strategiska" läge med järnvägs- och landsvägsbroar motiverade att luftbevakningsstationen var bemannade dygnet runt. Under en period bevakades luftrummet av lottor så kallade "tornsvalar". Min blyghet gjorde att dom, tråkigt för dem, blev utan min hjälp. Alla skolbarn blev på sätt och vis en del i verksamheten. Vi var omkring tjugo barn från tredje till sjunde klass i samma sal. När vi hörde motorljud rusade alla barn fram till de stora fönstren ut mot älven för att se flygplanen. Magistern kunde inte göra något åt situationen. Efter skoldagen tillverkade jag flygplanmodeller av farsans dyrt förvärvade brädbitar. En gång när han kom hem från jobbet och tittade under kökssoffan stod där en lång rad av flygplan med småspik som landställ. Jag använde skolgården för min flygverksamhet. Med ett flygplan i handen sprang jag omkring och härmade motorljudet – Ouangij, Ouangij. Nästan varje dag hade vi flygplan över oss – J 22, B17, B16, B 18, Sk 14 osv.



Under våren 1945 hade brorsan och jag läst om att F 16 skulle få Mustangar. Vi väntade på dem. En mulen dag i slutet på april hördes ett nytt motorljud

uppfifrån molnen – ett ljud som vi uppfattade som ljuv musik. Musiken lockade. Min bror som hade åldern inne för att kunna sno värving lyckades bli antagen som volontär på F 16 innan året tog slut.

Efter folkskolan jobbade jag i en handelsträdgård. Här hade jag full koll på vad som hände ovanför mig. En smällkall vinterdag med klarblå himmel stod jag mitt i rykande hästskit, som skulle bli varmbänk för rädisor, då jag hörde ett svagt väsande ljud från någonting som flög så högt att jag inte kunde se vad det var. Givetvis var det en J 28 Vampire från F 13.

Min dröm om en framtid i luften blev inte verklighet förrän 1955. Jag hade misslyckats i flygförartest 1951. ”Jag var den bäste av dem som inte antogs just denna olycksaliga dag på Hägernäs”. Det var vad jag fick höra av uttagsnämnden för marksignalistutbildning året därpå. Efter en treårig signalistutbildning där jag lyckades att få tillräckligt betyg, minst 8,0, för att bli kvalificerad för att söka flygsignalistutbildning. Jag blev flygnavigator på F 1 och flög J 33 Venom. Även om jag inte nått mitt verkliga mål – att bli flygförare, var jag ändå nöjd med att få vara i lufthavet tillsammans med ”hjältarna” och tillsammans med en sådan kunna bekämpa ”den lede fi”.

Sven Norling (Artikeln tidigare införd i Ärnabladet Nr2 2006)

Nattvardskärlen på F1 och deras historia

Under sin verksamhet vid F 1 tjänstgjorde Ingemar Iråker under 1970-talet som stf chef för flottiljexpeditionen. Utöver ordinarie arbetsuppgifter åtog han sig under en 10-årsperiod fram till flottiljens nedläggning 1983 att vid studiebesök på flottiljen berätta om Kungl. Västmanlands regemente (I 18) och flottiljens historia.

Här följer nu berättelsen om regementets nattvardskärl, kommunionskärnen, och deras enastående historia.

Fiskaren Göran Notkung

I Västerås levde under 1600-talet en fiskare vid namn Göran Notkung. Han blev 103 år gammal vilket var en hög ålder då och är väl så ännu.

Hans son föddes 1643 och döptes till Andreas Georg och efternamnet ändrades till Nothman. Denne blev student i Uppsala 1670 och så småningom bataljonspräst vid Sabels bataljon, en av Jämtlands kavalleribataljoner. När Sabels bataljon beordrades till tjänstgöring i Tyskland anskaffade A. G. Nothman en egen nattvardsservis och denna tillhör idag Jämtlands Fältjägarregemente. Ingraverat i kalken står: ”Andreas Georg Nothman har till Guds ära låtit göra denna kalk.”

I Tyskland fortsatte Nothman sina studier och 1677 flyttade han till Riga, gifte sig och fick sonen Cristian Georg. Fadern blev 1681 huspräst hos svenske guvernören Horn och dog 1703.

Sonen Cristian Nothman

Sonen blev regementspräst vid Västmanlands regemente och deltog med regementet i Karl XII:s irrfärder och krigande i Livland, Polen och Ryssland, som slutade med nederlag i slaget vid Poltava år 1709.

När regementsprästen såg vartåt utgången skulle luta grävde han ned det han hade ansvar för, alltså Nattvardsservisen, vid en dubbelekt intill en by utanför Poltava – som det står i regementets historia.

Krigsfånge och frisläppt

Cristian Nothman blev nu krigsfånge och förd långt in i Sibirien där han arbetade som garvare. Han verkade även som präst bland medfångarna och en tid har han enligt brev varit informator i en familj av högre stånd.

År 1721 beslöt den ryske tsaren att frisläppa fångarna men först i januari 1722 nådde budskapet Sibirien. Då kunde de som överlevt fångenskapen, alltså efter drygt 12 år, ta sig hem till Sverige bäst de kunde.

Regementsprästen Nothman tog den långa omvägen söderut till Poltava, en sträcka på 200-220 mil, där han hittade och grävde upp nattvardsservisen och efter många äventyr tog sig hem via Finland. Det sägs att han fick hjälp av en del ryska kyrkor och kloster under sin väg norrut till Åbo.

Nattvardskärnen återlämnas

Västmanlands regemente hade nu under åren som gått återuppsats här hemma och vid en general-

mönstring 1729 återlämnade Nothman nattvardskärlden.

Kalken gavs då följande inskription: ”Conserverade av prosten C G Nothman i Ryska Fångenskapen och Regimentet återskönt första september 1729. Soli Deo Gloria.” Fritt översatt av Ingemars dotter till ”Enbart Guds Ära”. Nothman dog 1796, 93 år gammal.

Officerskåren vid regementet lät under 1900-talet göra en mycket stor målning som visar överlämningen.



Nattvardskärlden överlämnas. Foto: F1-boken del 1

F 1 övertar traditionerna

Mellan åren 1925-1943 förvarades Nattvardskärlden i Västerås domkyrka. 1943 beslutade Konungen att F 1 skulle överta traditionerna från det nedlagda regementet I 18 och F 1 fick nu överta regementets fana och föra den bredvid flottiljens egen fana samt överta nattvardskärlden



Nattvardskärlden i montern. Foto ur F 1-boken del 1

När sedan F 1 lades ned 1983 bestämde regeringen att fanan skulle lämnas till Armémuseet i Stockholm och nattvardsservisen till Läns museet i Västerås tillsammans med den stora målningen.

Överlämnandet skedde i samband med F 1 nedläggning den 30 juni 1983 vid en ceremoni som leddes av CFV general Sven-Olof Olson.

Västerås Flygmuseum

Axplock ur arbeten och upplevelser sommaren och hösten 2006.

Vilket år det varit, det har verkligen hänt och händer fortfarande mycket. Flygdagen den 21 maj gick bra trots att det regnade långt in på morgonen. Vi hade ju stort stöd av Flygvapnet som i år satsat på en charmoffensiv, t o m Team 60 kunde komma, snyggt! Våra egna förmågor ställde upp mangrant bl a med en rote Vampire som också gjorde bra ifrån sig. Egentligen ett mycket vackert flygplan, bäst i luften!

Det som följde därefter var något för oss helt nytt. Vi tömde hangaren vid flygdagen och hade planerat ett samarbete med ABB Robotics om att vi skulle upplåta 1500 kvm till dom den 22 maj och 10 dagar framåt för att de skulle kunna bygga om den ytan och genomföra ett världskonvent för sina säljare och vissa kunder. Det blev ett par festliga veckor men med vissa påfrestningar och kulturockor. Det samlades 450 personer och ett 20-tal robotar på den ytan den 1 och 2 juni. Efter konferenser och visningar blev det så en festkväll med ”Mama Mia” från Stockholm och god mat. Alla nöjda o glada men gissa vilket städjobb det blev och att det gick att förvandla en storhangar till en festsal! Vad det kostade vill man inte tänka på! Vi lärde oss mycket men kommer nog inte att ha så stora arrangemang en gång till.

Under juni o juli förberedde vi oss så sakta för att göra den sedan länge bestämda ombyggnaden av lokalerna och omflyttningen av våra simulatorer. Detta innebar att flytta upp simulatorerna på en egen våning dvs den gamla ”hyllan” som finns utefter västra och norra väggen. Vi räknade med stora fördelar t ex lagom avstånd från verksamheten nere på golvet men ändå i synkontakt med flygplanen, bättre klimat mm. Först flyttade vi upp J35:an och sedan Metropolitan för att avsluta med

den nya tillskottet -- en DC 10, som vi hämtade nere på Hässlögymnasiet. Allt gick bra mycket tack vare några finurliga medarbetare och deras kontakter inom maskinbranschen. Ingen glömd men ett speciellt Tack till Nils Johansson som organiserade det mesta. Se vidare om simulatorer i en egen artikel.

Ett mycket spännande flygplan står hos oss under denna vinter. Det är en Miles Falcon- byggt i trä av 30-talskonstruktion - hemmahörande i England (Old Warden Airport). Står här tack vare att ägaren Peter Holloway ville visa upp den för oss - i ett utbyte mellan oss och Shuttleworth Collection. Flygplanet flög nämligen här på Hässlö och på Barkarby under en period av 2:a Världskriget. Planet blev helt enkelt inmönstrat och benämndes då Tp 7 (alldeles ensam).

Snygg gest att flyga det ända hit! Besök museet snarast och beskåda!



Miles Falcon Foto: Rune Domås

Ett annat intressant projekt under sommaren har varit att vi hjälpt en konstnär som målar tavlor i jätteformat 25 x 25 m. Den första i landet finns nu på vår platta, se foto.



Vinterstuvningen pågår nu för fullt. Hänsyn måste tas till att vissa vill flyga även på vintern men som tur står de flesta still då. Ett av våra flygplan är inte hemma nämligen Pembroken, som står i Eskilstuna över vintern efter motorhaveri. I övrigt är hangaren ”knökfull” som man skulle sagt i Småland. Jacob Holländer har fått en egen vägg för sina uppvisningsflygplan, stor premiär på nästa flygdag 26-27 maj 2007. DC 3:an har kommit tillbaka. Vi jobbar på!

Hälsningar från oss alla Rune Domås / Ordf



Jacob Holländers uppvisningsgrupp

Simulatorverksamheten vid Västerås Flygmuseum.

När jag har besökt ett flygmuseum och blivit upphetsad av allt spännande som visats så har jag nästan alltid känt ett sug att få flyga någon av kärorna. Vilket naturligtvis aldrig har kunnat förverkligas. För några år sedan sade vi på Västerås Flygmuseum att en flygsimulator kanske delvis skulle kunna tillfredställa suget.

År 2000 fick vi hit ett litet hembygge från Scheele-skolan i Köping. Det var en apparat med tak, fin stol, instrumentbräda som inte funkade, några pedaler och reglage samt en PC och en monitor. Den placerades i sammanträdesrummet och var riktigt trevlig att öva sportflyg med. Ett par tre besökare per söndag betalade 50 kr och flög en halvtimme med instruktör. 2003 snitsade vi till den med förbättrad utrustning och en sluten kabin. Esko Haanpää gjorde det mesta av jobbet, naturligt då att vi döpt den till Sk2.

Ute i museet stod en J35 Draken- och en Convair Metropolitan-simulator. Båda hade ursprungligen gamla datorutrustningar som fyllde hela rum men var helt obrukbara.

Under våren 2003 bildades en simulatorgrupp med 5-6 medlemmar. Första uppgiften blev att koppla bort de gamla systemen på J35 Draken och introducera modern PC-teknik. Sceneriet bedömdes som mycket viktigt och byggdes in i ett mörklagt rum. En stor bild genereras alldeles framför cockpit med hjälp av dataprojektor och spegelteknik. Flygkänslan beskrivs som realistisk. Flygvapenchefen ropade ”härligt” när huven öppnades efter en provtur. Vi rekommenderar 30 min-flygningar och tar 150 kr för en sådan. Det är ofta kö vid Draken på söndagarna.

Så blev det 2004 dags att ta itu med Metropolitan. Den ville vi göra ännu finare än J35:an. Betydligt fler reglage och knappar och lampor fungerar. Sceneriet visas på tre stora skärmar med tre projektorer drivna av fyra datorer. Metropolitan invigdes till RollOut 2006 och har blivit en verklig succe. VLT avslutade en längre artikel med ” en upplevelse utöver det vanliga garanteras”. F.d. Linjeflygpiloter kommer tillbaka efter första turen och flyger den igen för att det är roligt. Pris 200 kr/30 min med instruktör på styrmans plats. En flygning Hässlö-Arlanda med full trafikledning känns riktigt riktigt.

Nästa projekt är en DC10 från SAS som Hässlögymnasiet vänligen låtit oss ta hand om. Vi räknar med att kunna flyga den med originalinstrumenten i funktion om ca två år.

Museet har också lyckats få tag på en Link-trainer plus reservdelar som gåva från Torsby Flygklubb. Hans Hellqvist försöker skruva ihop den så att den blir flygbar. Därmed skulle vi kunna visa upp 70 års simulatorhistoria på museet.

I somras har simulatoravdelningen fått ett eget samlat utrymme på den norra balkongen. Ljust och snyggt och luftigt.

Simgruppen växer stadigt. Många yngre medlemmar har tillförts museet. Då vi idag är tolv medlemmar har vi blivit tvungna dela ut olika ansvarsområden:

J35	Torbjörn Persson
Metropolitan	Chico Schnelzer
DC10	Esko Haanpää

IT	Jens Hubertsson
Datasystem	Björn Thor
Miljö o Marknadsf.	Göran Femrin

Nämnas bör också det otroliga arbete Chico och Göran lagt ner på att bygga ett härligt Västerås-scenery. Bästa betyget är att de flesta tycker det är mycket roligare att flyga över Västerås än de stora städerna ute i världen.

På Västerås Flygmuseum kan man nu beundra gamla statiska flygplan, flygplan i flygande skick och flyga simulator. Borde inte den fjärde länken i kedjan kunna bli att någon flygplanägare varje söndag startar upp sitt plan, bullrar på ordentligt och gör en sväng upp i luften med museibesökare ombord?

Ulf Norman, Simulatorgruppen

Foto:Ulf Norman



Bilder från Västerås Flygmuseums simulatorverksamhet



Pub-afton

Vår medlem Tage Bergren kom tidigt i höstas med en riktigt bra idé. Kan vi inte ordna med en pub-afton i stil med TV:s ”Har du hört den förut”?

Sagt och gjort den 17 oktober samlades ett tjugotal förväntansfulla personer i Gula Villan för att lyssna till historier berättade av Tage Bergren, på västerbottniska, Roland Rehnbeck, på norrbottniska och Sigvard Larsson på västgötska. De olika dialekterna kryddade de sanna historierna, vilket utlöste många högljudda skratt. Aftonen blev mycket lyckad och fler pub-aftnar kommer med säkerhet att anordnas enligt åhörarnas önskemål.

En liten ”sann historia” från Sigvards tjänstgöring som polis i Västerås:
 ”Efter fullgjort uppdrag i Riddarhyttan fanns tid över för trafikkontroller. Den första bilist som stoppades hade inget körkort, vilket medförde sedvanlig rapportering. Den andre bilisten som stoppades hade inte heller något körkort. Då säger Sigvards kollega: ”Du Sigvard jag tror inte att körkortet slagit igenom i denna del av Västmanland”.
Lennart Larsson

Bokgåva

Ingemar Iråker har tydligen lagt beslag på ovanstående rubrik. Den här gången har han skänkt 6 böcker till vår kamratförening, varav ”F 9 Kungl. Göta Flygflottilj” är en gåva till Ingemar från SMB (Svenskt Militär-historiskt Bibliotek). Övriga böcker, som alla är inköpta från SMB, behandlar vapen från två världskrig, svenskt rörligt kustartilleri för att nämna två exempel. Med ett undantag är böckerna på svenska.

F 1 Kamratförening, genom dess styrelse, tackar för bokgåvan.

Jack Carlsson

Modell av Metropolitan sökes !

Till Metropolitansimulatorn i Västerås Flygmuseum sökes en modell av Convair-Metropolitan. Modellen kan vara i delar eller färdigbyggd. Den kommer att vara ett blickfång vid simulatorn.

Alla tips emottages av *Ragnar Eriksson*

Tel. 021-413183

Mobil: 0703 479 231



J11-delar sökes !

Till pågående renoverings-, replikaprojekt i Italien söker jag delar till J11-Fiat CR 42.

Flygkropp-, motor-, propellerdelar, allt av intresse!

Se min artikel i FLYGREVYN 5/06 för mer info om detta

Pär Erixon

E-mail: par.erixon@emersonprocess.com

Mobil: 0736 222 670

VSK-vännerna besöker Gula Villan

Vid Öppet hus torsdagen den 15 mars 2007 kommer F1 Kamratförening att besökas av medlemmar från VSK-vännerna.

Under F1:s verksamhet var det många VSK:are som gjorde "lumpen" här på F1 och vill givet uppleva och prata gamla minnen.

Vi uppmanar "gamla" F1:are att komma och berätta om VSK:are som gjort "lumpen" på F1.

Bortgångna kamrater

Sedan föregående nummer (1/2006) av Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets:

Börje Björk	Lars-Ove Osmark
Henning Sigurdsson	

Ordföranden har ordet...

Utan tvekan var det en överraskning att bli tillfrågad om att ta över klubban i F1 Kamratförening. Varför byta ut en bra ordförande, som dessutom har lång erfarenhet av styrelsearbetet i föreningen? Tyvärr kände Stig "Åmål" Andersson att sviterna efter den stroke som han tidigare drabbades av skulle göra det svårt att orka med ordförandeskapet i fortsättningen. Men det gläder oss att han i egen-

skap av vice ordförande bidrar till styrelsearbetet och annat i föreningen tack vare sin erfarenhet och kunskap om föreningen och Flygvapnet.

När jag valdes skojade jag om att det går utför med Kamratföreningen. Från början var CF1 (översten) ordförande, när F1 upphörde blev det först en överstelöjtnant, och därefter en kapten. Själv nådde jag inte längre än till korpral, med furirs avsked. Mina militära kunskaper är därför tämligen begränsade, varför jag i sådana frågor lutar mig mot den stora kunskap som finns i styrelsen och resten av föreningen.

Styrelsen största uppgift nu och framöver handlar om ekonomi. Sedan bidragen från LSS drastiskt har reducerats – i år fick vi inget hyresbidrag – tvingas vi att hitta vägar att minska på utgifterna. Vi har diskuterat med Västerås Flygande Museum, som äger Gula Villan, för att söka reducera hyreskostnaderna. Vi försöker också att på olika sätt undvika alla kostnader som inte är absolut nödvändiga.

På intäktssidan har vi diskuterat att höja priset för kaffe och ärtsoppa som skulle ge en viss förbättring. Däremot är vi helt eniga om att inte höja medlemsavgiften. Vi vill inte riskera att tappa medlemmar av det skälet. I stället hoppas vi att alla nuvarande medlemmar troget betalar in medlemsavgiften, och dessutom hjälper till att värva nya medlemmar!

Till sist vill jag önska alla medlemmar och deras familjer en riktigt **God Jul och ett Gott Nytt År!**
Roland Rehnback

Redaktionen har ordet...

Detta nummer av Hässlöbladet har tillkommit med viss möda då vi har använt oss av ett nytt redigeringsprogram. Nu för tiden tar det lite tid innan "poletten faller ned". Vi hoppas dock att ni skall finna ett fullmatat nummer av tidningen med många intressanta artiklar. Hässlöbladet kommer att återfinnas i färg på vår hemsida c:a en vecka efter det att tidningen utkommit i tryckt form.

Redaktionen tackar alla bidragslämnare som möjliggjort detta nummer av Hässlöbladet.

Vi önskar våra läsare en **God Jul och ett Gott Nytt År.**



F1 KAMRATFÖRENING



Per Aspera Ad Astra

VÄSTERÅS