



Nr 2- 2007

Hässlöbladet

Information till medlemmar i F1 Kamratförening



F1 Kamratförening besökte Skokloster i maj

Jullunch serveras den 13 december i Gula Villan med jultallrik, dryck och underhållning. OBS! Föranmälan på telefon 021-801400 (Gula Villan) nödvändig. Se vidare artikel om jullunchen inne i tidningen.

Besöksadress: "Gula Villan" Hässlögatan 4, 721 31 Västerås
Telefon 021-80 14 00 * P-giro 433 29 23 - 4 * B-giro 5025-5447 * E-post: r.rbck@mbox.lidnet.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/Utflykter	sid 2
Jullunchen 2007	sid 2

Detta har hänt!

Årsmötet 2007 F1 Kamratförening	sid 2
Årsmötet 2007 Veteransektionen	sid 3
Från Veteransektionens horisont	sid 3
Öppet Hus – verksamheten	sid 3
Besök av F18 Kamratförening	sid 3
Skoklosterresan i maj 2007	sid 4-5
DC-3:an på Skokloster	sid 6
Föredrag	sid 6-11
49-års män	sid 11
Kamratföreningens Videoarkiv	sid 12
Kamratföreningens höstresa	sid 13-14

Artiklar

Västerås Flygmuseum och Roll-out 2007	sid 15-18
Krävde porrtidningar för starttillstånd	sid 19-20
Rapport från övre Norrland	sid 20
Historiespalten	sid 21
Bokgåvor	sid 21
Bortgångna kamrater	sid 21
Ordföranden har ordet...	sid 22
Från redaktionen	sid 22

Produktion

Lars-Ove Johansson
Jack Carlsson

Redaktionsgrupp

Lars-Ove Johansson
Jack Carlsson
Roland Rehnback

Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 22 nov 2007

Kunskapens rötter är bittra, men dess frukter är söta

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 29

December 06, 13, 20

Obs! Jultallrik den 13 december

Januari 10, 17, 24, 31

Februari 07, 14, 21, 28

Mars 06, 13, 20, 27

April 03, 10, 17, 24

Datum med **fet stil**: ärtsopplunch med 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 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. Den 24-25 maj anordnas 2008 års Roll-out.

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/f1-kamratforening>

Vår kassör har ordet

Påminnelse om medlemsavgiften 2007

Hej, har ni glömt att betala medlemsavgiften för 2007? De här raderna är min chans att få tala med medlemmar som ringer mig och frågar om de har betalat eller talar om att de har glömt att betala.

Årsavgiften för F1 Kamratförening är 75:- till *Plusgiro 433 29 23-4*. Västeråsare är välkomna att bli medlemmar i Veteransektionen för 10:- till *Plusgiro 35 14 84-1*. Vi kan nämligen få bidrag från Västerås stad för västeråsare, vilket gör att vi kan vara aktivare lite billigare.

Nu en nyhet för i år. Vi har kvar Plusgirot som förut, men det är även möjligt att betala till Bankgiro. Observera **Kamratföreningen** har även *BG 5025-5447* och **Veteransektionen** har även *BG 5025-5280*

Otroligt viktigt är att ni skriver namn och adress. Meddela även ev. adressändring så ni kan få Hässlöbladet.

Marita Stomberg/kassör (Gula Villan torsdag 10-13 tfn 021-801400) Tfn 021-417037 (telefon-svarare finns)

E-post: marita.stomberg@spray.se

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

November 29 Anders Wickman "VM i modell-flyg 2007 på Irland"

Januari 31 Kjell Nordstöm. "Berättar om sitt flygarliv"

Februari 28 Gunnar Sköldberg. "FN-tjänst i Korea"

Mars 27 Vakant. Meddelas senare via anslag i Gula Villan och på hemsidan.

April 24 Sig Holmström. "Testpilot i JAS 39 Gripen"

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.

Studiebesök/Utflykt

Det finns förslag till en vårresa under maj-juni. Vi återkommer med ytterligare information via anslag i Gula Villan och på vår hemsida.

Jullunchen 2007

Den 13 december, på själva luciadagen, är det dags igen för vårt traditionella julbord. Som vanligt håller vi till i Gula Villan, men i år har vi gjort en mindre förändring. Tidigare år har några inte fått plats, varför vi denna gång kommer att duka både i den övre våningen och nere i samlingsrummet. På så vis räknar vi med att kunna ta emot 70 matgäster mot tidigare 50.

Eftersom vi måste duka i förväg, måste vi tyvärr stänga både den övre våningen och samlingsrummet. Det betyder att det inte finns så stor plats för de som kommer i förväg. Därför kan vi inte ta emot besökare före 11.00, alltså en timme innan maten serveras.

Som vanligt är det *absolut nödvändigt med förhandsanmälan*. Den skall ske genom anteckning på den lista som finns i Gula Villan, eller per telefon torsdagar 10.00-13.00 på 021- 80 14 00.

Detta har hänt!

Årsmötet 2007

F1 Kamratförening

Lite tidigare än vanligt hölls årsmötet den 12 maj i Hässlö-gymnasiets lokaler. Uppslutningen var ganska god. Ett femtiotal medlemmar hade hörsammat uppmaningen att delta.

Den viktigaste punkten på dagordningen, förutom val av funktionärer, var styrelsens förslag att höja avgiften på "fiket" på torsdagarna till 20 kronor, och ärtsoppan till 30 kronor. Bakgrunden var att styrelsen vill säkerställa de ekonomiska förutsättningarna inför framtiden. Det är nämligen ovisst i vilken mån LSS (Luftstridsskolan i Uppsala, f d F16) kommer att bidra med medel när framtida besparingar väntar runt hörnet. Højningarna ger ett tillskott på närmare 8 000:- årligen, vilket ger oss stabilare ekonomiska förutsättningar. Man kan ju dessutom tillfoga att det fortfarande är

billigt med 20 kronor för kaffe och smörgås!

Tre nya styrelsemedlemmar hälsades välkomna efter Ragnar Eriksson (som undanbett återval men även fortsättningsvis jobbar på med filmning av föredragen och en hel del annat), Hasse Hellqvist (som numera fungerar som revisor) och vår mångåriga sekreterare Lennart Larsson som avlidit. I deras ställe valdes Anders Hård af Segerstad, Bengt Göran Jyrell och Sten Hollman.

Efter årsmötet samlades medlemmar vid minnesstenen för att hedra minnet av stupade kamrater, varefter alla träffades i Gula Villan

Roland Rehnback



Ragnar Eriksson och Hans Hellqvist (nedan) avtackades på årsmötet för sina insatser i kamratföreningens styrelse.

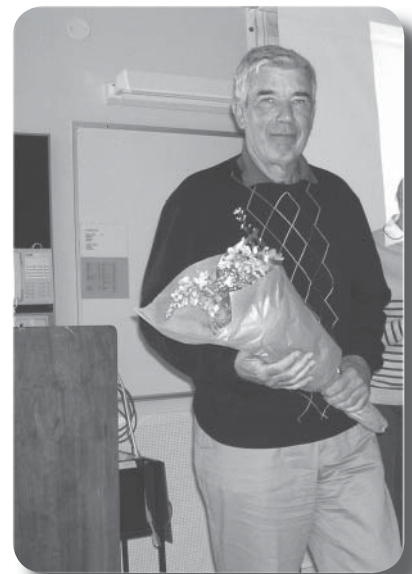


Foto: Jack C.

Veteransektionen

Veteransektionens årsmöte hölls i samma lokal som Kamratföreningen, och efter dess årsmöte. Veteransektionen har drygt 100 medlemmar.

Årsmötet ledes av Roland Rehnbäck.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för året 2006 efter revisorernas berättelse.

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

Ordförande	Birger Eriksson
Kassör	Marita Stomberg
Sekreterare	Sten Hollman
Suppleanter	Sören Eriksson, Sture Rollmar
Revisorer	Hans Brogmar, Hans Hellqvist

Årsmötet besöktes av ett fyrtiotal medlemmar.

Birger "Sky" Eriksson

Från Veteransektionens horisont

Under ett ordinarie Öppet Hus, torsdagen den 1 november, hade vi besök av en representant från kommunen (sociala nämndernas stab), inbjuden av veteransektionen. Orsaken var att kommunen ville utreda och omforma pensionärsföreningarnas bidragsregler till ett mera demokratiskt och rättvisande system!

Kommunens utredare Ilja Holter togs emot av undertecknad och visades runt i Gula Villans alla lokaliteter och rundvandringen avslutades med fika tillsammans med medlemmar ur kamratföreningen.

Under vårt samtal framhölls speciellt vår sociala funktion genom olika aktiviteter som resor, studiebesök, föredrag, vår tidning Hässlöbladet och kanske främst våra torsdagsträffar då vi umgås i kamratlig anda.

Vi framhöll också vikten av ekonomin för att upprätthålla verksamheten. Ilja Holter påpekade att bidraget för 2008 är oförändrat men att det nya skall gälla från 2009. Givetvis skall förslaget gå ut som remiss till berörda föreningar.

Som avslutning tackade hon för besöket i Gula Villan och sa sig vara mycket imponerad av vad hon fått se och veta om oss.

Här kan inskjutas att ett tidigare förslag från kommunen om skärpta regler för bl a pensionärs-

föreningar har avvisats i sitt remissvar av styrelsen för Veteransektionen.

God Helg!

Birger "Sky" Eriksson
Ordförande i Veteransektionen.

Öppet Hus - verksamheten.

Besök av F 18 Kamratförening

Torsdagen den 10 maj fick vi besök av ett 15-tal medlemmar ur F 18 Kamratförening.



Foto: Jack C.

Efter en kort rundvandring i Gula villan var det dags för fika tillsammans med våra gäster innan vår ordförande Roland Rehnbäck i ord och bild gav en inblick i vår verksamhet.

F 18 ordförande Gunnar Person replikerade och noteras kan att F 18 Kamratförening har 350 medlemmar och disponerar en lokal i gamla kanslihuset på F 18. Avser att ge ut en minnesbok till föreningens 25-årsjubileum. Håller också på att färdigställa en J 35 Draken, som skall flyttas till den uppvärmda delen av berget. Besöket avslutades i Västerås Flygmuseum under guidning av Bengt Björk.

Att notera i övrigt

Besöksfrekvensen under våra torsdagar har varit stadigt hög och jämn även under sommaren.



“Gammal” medlem i ny bil

Foto: Jack C.

Vår ”Friggebod” har fått en vackert gul färg genom egen arbetsinsats av några medlemmar.



Sture Rollmar i målartagen. Foto: Jack C.

Nästa sommar är det dags att måla ”den stora kåken”, något som vi dock skall överlämna till proffsen. Den inre trappan mellan första och andra våningen får en ledstång även på andra sidan. Däremot blir det ingen yttre ramp för rullstolsburna p g a av kostnadsskäl. Som alla vinterbesökare vet så är värmen inte den bästa denna årstid så övervåningen förses med ett extra element.

Alla våra föredrag, som tidigare spelats in på VHS-kassetter, är nu överförda till DVD-skivor. Kassetterna förvaras i ett brandskyddat källarutrymme i Gula Villan medan skivorna finns i samlingsalen och får naturligtvis lånas hem, liksom kassetterna tidigare. Vill ni kopiera något föredrag eller annat inspelat med vår egen kopieringsapparat tar vi en liten slant. Som framgår på annan plats i tidningen har vi fått ett stort antal böcker som gåvor från flera av våra medlemmar. Låna gärna hem!

Jack Carlsson

Kamratföreningen reste i maj till Skokloster.

Den blomstertid nu kommer med lust och fågning stor ...

Så kom tankarna när F1:s Kamratförening den 22 maj 2007 fyllde upp en stor buss för endags utflykt till Skokloster Ja, ja det var gråmulet, men vad gjorde det. Björkarnas späda grönska, asparnas rostfärg, gullvivorna i skogsängarna, raspfältens gula hav och minsann en stilig fasantupp som stunderade vår framfart, allt andades vår.

Två ”Halvledare” var våra guider, Hans Hellqvist och Sigvard Larsson. Deras omtanke och planering var MVG (= stort A i vår barndom).

Första stoppet var Övergrans kyrka, med kaffe och goda bullar på kyrkbacken. Där finns ett Jan Fridgårdsmuseum, och i allas minne den man, nu avliden, som alltid vinkade, ofta iförd en cowboyhatt, då man åkte till Arlanda/Stockholm.

En ”tiggars-bössa” med årtal 1776 står på gräsplanen. Texten skriven på gammelsvenska, nu översatt:

Du går modig snäll och fager
Jag är hungrig blek och mager
Lika fullt är jag din bror
Syskon utav samma mor
Rike man har många vänner
Fattig mannen ingen känner
Giv blott litet för Guds skull
Herren ger dig handen full

Fortsatt färd, och snart tonar det vackra Skokloster slott upp framför oss. Trots tidigare besök så är det intressant. Citat ur Skokloster foldern:

”Makthavaren, nyhetsjägaren och lyxkonsumenten Wrangel skapade i Skokloster en representationsbostad av europeiskt snitt. Det mesta har tillkommit genom arv, inköp och gåvor.” Jag ser texten vid Övergrans kyrka framför mig;

”Rike man har många vänner”

Som byggnadsverk är slottet imponerande. Konstruktionerna i tak och väggar, de öppna spisarnas rökgångar i rummens inre väggar med kakelugn bredvid som matas med de glödande kolen från spisen. Kakelugnen i sin tur hade rökkanaler i ”våningar” för att värmen skulle ligga kvar i det längsta. Men det var nog bistert där om vintern.

Efter vandringen i rummen och våningarna, och den 1600- eller 1700-tals klädda guidens berättelser, fick vi vila, och lunch-tallrik serverades i källarvalvet. Gott och fräscht.

Skokloster har en kyrka som i begynnelsen var cisterciensnunnornas kloster, uppfört på 1200-talet. Efter reformationen tynade klostret bort, men när Wrangel fick slottet i gåva 1611 blev det upprustning av kyrkan. Predikostolen, dopfunten, altarpopsatsen är gåvor eller krigsbyte från Olivia i Polen. De lärde tvistar därom.

I det Wrangelska gravkoret finns landets första monumentala ryttarstaty med Wrangel i full galopp och ett stort gravmonument föreställande Herman Wrangel.

Då vi gick runt kyrkan på utsidan kunde man se in i gravkorets små källargluggar. Där var fullt med dammiga ornamenterade kistor. Hela Wrangelska släkten.

Så var det tid att besöka museet. Utanför är två stora flygplan parkerade. En DC-3 och en 35 Draken. Inne var det hästvagn, bilar, motorecyklar, cyklar och båtmotorer från anno dazumal till nutid. Alla hade en texttavla med saklig fakta och med humoristisk knorr. Det var ”knökafullt” som de säger på dialekt.

Nu var benen så trötta att bussen syntes som en hägring, och vädret var helt plötsligt grått och tungt !? Som det skall vara efter en innehållsrik utflykt i goda vänners lag.

Mary Eriksson



Samling vid Gula Villan för avfärd mot Skokloster
Foto: Jack C.



Skokloster är däråt enligt min GPS!! Foto: Jack C.



Birger Eriksson och Esbjörn Larsson betraktar något av intresse ?
Foto: Jack C.

DC-3:an på Skoloster

(saxat ur skrift från museet i Skokloster)

DC-3:an är en av luftens "arbetshästar" och flyg-historiens mest betydelsefulla flygplanstyp samt också den mest tillverkade transportflygplans-typen.

I Skokloster står den DC-3:a som har tillverknr. AC 42 32877 C47 och FV nr. TP-79002 med namnet "Munin". Den är i museets ägo sedan 1983. Planet levererades luftledes och landade på den närbelägna åkern intill Motormuseet.

Dessförinnan tjänstgjorde propellerplanet i Svenska Flygvapnet, som i sin tur övertog maskinen 1949 från ABA/SAS, då med beteckningen SE-APZ. Ursprungligen tillhörde "Munin" US Armé-flygvapen (U.S. Army Air Force), och var i aktiv tjänst under andra världskriget.

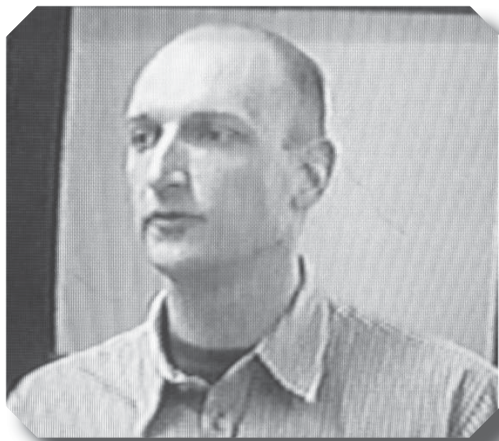
"Skokloster-maskinen" deltog bl.a. i de allierades invasionsstyrka (D-dagen, 6:e juni 1944) över Engelska kanalen med krigsmateriel och fällning av trupp bakom fiendens linjer i Normandie, Frankrike.

Den "ärriga" amerikanska krigsveteranen är en systemmaskin och likadan som DC-3:an TP-79001 "Hugin", som på ett hemligt signalspanningsuppdrag (fredagen den 13:e juni 1952) försvann med man och allt. Den bärgades i mars 2004.

Föredrag

I februari 2007

fick vi genom Johan Bergman åter belägg för vilken orolig värld vi lever i. Denna gång gällde det Kashmir och hans personliga upplevelser där under ett 12-månaders FN-uppdrag 2006.



Johan Bergman är officer i Försvarsmakten. Inledningsvis 10 år vid LV 3 i Norrtälje tills förbandet lades ned, därefter 5 år vid HKP - flottiljen i Berga då det åter var dags för nedläggning för att nu sedan 2005 tillhöra amfibieregementet i Berga.

Konfliktområdet

Varför inträffar alla dessa konflikter mellan Indien och Pakistan? Här några orsaker:



* Kashmir. Den prickade skiljelinjen (Line of control) anger gränsen mellan de båda ländernas intresseområden, Pakistan i nordväst och Indien i sydost.

* Kashmir ligger i ett utsatt läge, inklämt mellan Kina, Indien och Pakistan.

* Historiskt sett har det i alla tider varit motsättningar i detta område med främst Sovjet i norr, Kina i öster men kanske framförallt Indien i söder. Traditionellt får Indien stöd av Ryssland, Pakistan av Kina och efter terrorattacken den 11 september 2001 ökade USA närmandet till Pakistan för att få hjälp i kampen mot talibanerna i Afghanistan.

* Den arabiska kulturen som i allt högre grad har trängt på från väster. Alla dessa kulturer och intressen strålar samman i denna region sedan många hundra år tillbaka.

* Vattentillgången i detta område är oerhört viktig – inte minst för Indien.

FN-missionen – bakgrund och uppgift

FN-missionen i Kashmir - som förkortas UNMOGIP – står för United-Nation-Military-

Observer-Group-India-Pakistan.

Utöver Sverige deltar sju länder med tillsammans 44 observatörer grupperade vid 9 fältstationer – 6 på den Pakistanska sidan och 3 på den Indiska. Dessutom finns det två gränsstationer vid Line of Control, som delar Kashmir. Inte mindre än 500 000 soldater, representerande de båda sidorna, finns grupperade längs kontrollinjen.

Denna mission, som är en av de äldsta i FN:s historia, inleddes med anledning av att muslimerna i norra delen av Indien skulle starta en egen stat 1947. Vid denna tid bestod Indien av inte mindre än 370 furstendömen med eget självbestämmande men man skulle vara lojala mot den brittiska kronan. I oktober 1948 utbröt allvarliga oroligheter i Kashmir där främst muslimerna ogillade detta fördrag, som sa att Kashmir skulle tillhöra Indien och inte Pakistan.

FN:s uppgift i stort är att bevaka gränslinjen som delar Kashmir och kontrollera att fredsfördraget mellan Indien och Pakistan, som slöts redan 1949, hålls och att mer trupp inte tillförs till aktuellt område av de båda länderna.

Av politiska skäl grupperas operatörerna 6 mån på den av Indien kontrollerade sidan i den sydöstra delen och 6 månader på den av Pakistan kontrollerade i den nordvästra delen. Allvaret i osämjan mellan Indien och Pakistan i denna fråga accentueras ytterligare av att båda länderna nu som bekant har tillgång till kärnvapen.

Kashmir – några fakta

I Kashmir bor ca 10 miljoner på en yta som är ungefär en fjärdedel av Sveriges. Stor fattigdom råder där hälften av befolkningen arbetar inom jordbruket och 80 % är beroende av denna verksamhet, som fick en ordentlig ”knäck” i samband med jordbävningen 1986.

Kashmir är naturskönt men mycket svårtillgängligt med omväxlande natur där de höga bergen dominerar i norr, med en högsta topp på 8617 m, som är världens näst högsta.

Den södra halvan är flackare och i denna del är jordbruket koncentrerat.

Vägarna är mycket dåliga och en bilresa på 10 mil, som i Sverige kanske tar drygt en timma, kan här i vissa områden ta upp till 2 dagar. Järnväg saknas och el finns till och från.

Att bo och leva i Pakistan

Under sin tjänstgöring disponerade Johan Bergman och hans hustru en lägenhet i Pakistans huvudstad Islamabad, som utgjorde utgångspunkten vid hans resor till de olika kontrollstationerna längs ”kontrollinjen” i Kashmir. Efter att ha jagat bort kackerlackorna från lägenheten blev bostaden OK och det fanns även tillgång till bad och gym. Kort sagt boendet blev ”en oas i eländet”

Pakistan är ett mycket traditionellt muslimskt land ”där islam gäller stenhårt och en helt annan värld än den man är van vid”, enligt Johan Bergman. Man måste i många sammanhang vara försiktig i sitt uppträdande och verkligen respektera landets traditioner i olika avseenden. Att exempelvis spontant tilltala en muslimsk kvinna eller närvara vid demonstrationer av olika slag är något man skall låta bli.

Att undvika problem med magen under en sån här lång vistelse i ett land som Pakistan är omöjligt, åtminstone gällde det vår föredragshållare, som åtminstone vid ett tillfälle ”åkte på magsjuka” och tappade några kilon.

Tjänsten

På båda sidor om ”kontrollinjen” i Kashmir finns totalt 11 bevakningsstationer, som utgör basen för kontrollverksamheten. Varje station är bemannad av 2-4 observatörer, tre chaufförer, en kock samt ”en fixare”. Dessutom ingår en beväpnad vakt men i övrigt saknas all form av beväpning. Här bör dock inskjutas att runt dessa observationsplatser fanns en stor mängd militär personal grupperade, som såg till att ingenting hände FN-personalen.



En av gränsstationerna

Från dessa stationer utförs bl a patrull-uppdrag (den viktigaste uppgiften) i områden på båda sidor om ”kontrollinjen”. Vi fick nu genom en bildserie följa med på ett patrulluppdrag.



Exempel på överraskning under ett patrulluppdrag

Denna ”bildresa” förde oss genom en storslagen natur längs vägar, som i många fall var mer eller mindre obefintliga. Att fyrhjulsdrift var nödvändigt kunde man verkligen inte betvivla.

Avslutningsvis betonar Johan Bergman att det kanske mest bestående intrycket från dessa patrulluppdrag var kontakten med ”vanligt” folk och uppleva deras vänlighet och generositet trots sin stora fattigdom.

I mars 2007

hälsade ”Åmål” två av våra medlemmar, lokförarveteranerna *Kjell Andersson* och *Kurt Lilja*, välkomna att ge oss en inblick från sin arbetsplats längst fram i tåget. Kjell är numera pensionär medan Kurt fortfarande är aktiv både som lokförare och utbildare av förare. ”Åmål” avslöjade samtidigt att han som första jobb efter skolan ville bli lokförare. Den spårbundna tillvaron passade dock inte så det blev som vi alla vet Flygvapnet.

Kjell var lokförare 1983-2006 och Kurt, som fortfarande är aktiv lokförare, började 1975. Under dessa år har de hunnit med ett 30-tal olika typer av lok från RC-lok till våra modernaste tåg Regina och ”dubbeldäckaren” och praktiskt taget provat på alla spår i vårt land. Som Kjell uttryckte det: ”Vi gamlingar fick utbildning på alla rullande lok

medan dagens lokförare utbildas endast på de lok som de skall köra.”



Våra lokförare med Kurt till vänster. Foto. Jack C.

En dag som lokförare

Vi fick nu exempel på hur en vanlig dag kan gestalta sig för en lokförare, som numera är ensam (sedan 1977) där längst fram i loket. Den mycket tidiga arbetsdagen inleds med samling i orderrummet på centralen i Västerås där väggarna är ”prydda” med ett antal plakat som innehåller fordonsdata, säkerhetsorder, tidtabeller etc.

Tågsättets längd, vikt och bromsförmåga är avgörande information bl a med tanke på var man skall stanna vid perrongen och inte minst hur fort man får köra. Fordonsdatat innehåller även eventuella fel på de lok och vagnar som ingår i tågsättet. Här inflikar Kjell att det var ytterst sällan som den här kolumnen *inte* var ifylld under hans tid som lokförare. Skämtsamt brukade man då säga: ”*Inga fel i rapporten innebär troligen datafel.*” Problembarnet - vår nya dubbeldäckare - innehåller ofta två blad i sina felrapporter!

Tidtabellen är ytterst detaljerad med ankomsttider till ett stort antal referenspunkter och säkerhetsorderna anger exempelvis hastighetsbegränsningar beroende på olika slags arbeten längs banan etc. Trots allt negativt som skrivits om alla förseningar lär 9 av 10 tåg komma fram i rätt tid idag.

Efter briefing var det nu dags att leta upp aktuellt tåg, som ofta finns på annan plats än den anvisade. Här i Västerås är det tre ställen att välja bland; järnvägsstationen, Finnslätten eller Hammarby. För att vara på den säkra sidan måste efter-

forskningen starta i god tid, minst 1 timma före avgång.

Under resans gång

Att hålla avgångs- och ankomsttider är naturligtvis viktigt. Mycket kan dock hända under resans gång, som ligger utanför lokförarens ansvarsområde, och resultatet blir då för sen ankomst. Vi fick också ta del av det mycket omfattande signalsystem som möter honom längs banan. "Död mans grepp" är numera en fotpedal som under färden skall vara nedtryckt. Om lokföraren slumrar till och foten halkar av eller om han passerar en stoppsignal "tvärnitar" ekipaget. Ett uttryck som kanske är lite malplacerat då bromssträckan är 750-1200 m beroende på fart och last.

Några synpunkter på våra moderna lok

I vissa lok, som exempelvis det moderna Regina, är det bra sikt framåt men åt sidorna ser man inte ett "skvatt" och backspeglarna är ersatta av TV-kameror, som lätt blir igensatta av yrsnö. En bildskärm visar bl a tidtabellinformation, om tågets dörrar är stängda eller öppna etc. Trots vissa kvarvarande brister anses Regina som mycket smidig att köra och numera driftsäkert.



Reginatåg

Dubbeldäckaren hade våra lokförare däremot inte särskilt höga tankar om. Dålig belysning i förarutrymmet, varken backspeglar eller kamera bakåt vilket medför att tåget endast får köras om det även finns ombordpersonal. En tidigare enkät visade att varken personal eller passagerare ville

ha det ny tvåvåningståget utan fler Reginatåg i stället. Nu blev det som bekant inte så!



Dubbeldäckaren

Avslutande bildkavalkad

Vi fick nu ett historiskt bildsvap från lokets tidiga barndom till nutid. Även om det fortfarande finns en hel del brister så framgick det dock med all tydlighet att lokförarens arbetsförhållande har gjort betydande framsteg. En interiörbild från ett gammalt koleldat ånglok, utan sikt framåt och där lokföraren var tvungen att då och då luta sig ut genom fönstret och "kolla läget", bekräftade detta med all önskvärd tydlighet. En vinterdag kunde han då uppleva en temperaturskillnad mellan kanske -20° och $+60^{\circ}$.



Lokförarens syn på "omvärlden" från Regina

Vid den avslutande frågestunden ställdes en fråga om effektförbrukningen. Rent allmänt kan

sågas att vid start går det åt väldigt mycket effekt men å andra sidan extremt lite då man väl kommit upp i fart. Enligt en miljörapport anger man som exempel att på sträckan Stockholm-Göteborg motsvarar utsläppen från tåget per person endast 3 ml bensin. Har vi något miljövänligare färd sätt för närvarande?

Våra föredragshållare var särskilt tacksamma för att vi inte ställde några frågor om olyckor de varit med om. Något som de av förklarliga skäl helst inte ville prata om!

Tack för en mycket intressant inblick i lokförarens arbetssituation där arbetstiderna och tjänstgöringens innehåll varierar hela tiden något som vi resenärer kanske inte hade särskilt mycket hum om tidigare.

I april 2007

fick vi åter besök av Ingemar ”Boppen” Karström, som i ord och ton gestaltade en av sina idoler, dragspelaren *Erik Frank*. Han föddes 1915 och dog 2005 och hette egentligen *Erik Frank Jansson* från början. Krångligt så det blev alltså artistnamnet *Erik Frank*.

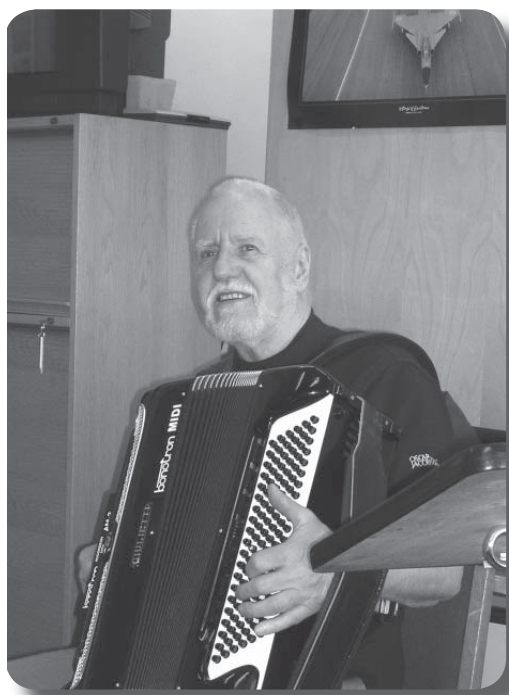


Foto: Jack C.

Ingemar ”Boppen” Karström framhåller att berättelsen om Erik Frank skulle kunna göras mycket omfattande inte minst med tanke på alla

hans turnéer runt om i vårt land.

Erik Frank föddes på Vaddö i Stockholms skärgård men redan i mycket tidig barndom flyttade familjen till Söderhamn. Sitt första tvåradiga dragspel fick han vid 6 års ålder och det framgick snart att han var mycket musikalisk.

Erik Frank har även skrivit en bok *”Helt frankt med Erik Frank”*.

I ungdomen på 50-talet, innan ”Boppen” började i F 1:s musikkår, blev Erik Frank en av hans idoler och han kunde resa långväga för att uppleva dennes framträdanden. Själv hade ”Boppen” nöjet att få spela ihop med Erik Frank ganska mycket under 90-talet. Lite av ombytta roller blev det när Erik Frank sedermera kom till Nalen och lyssnade på ”Boppen”

Nu fick dragspelet ”ta över”

Den första låten som Erik Frank lärde sig ordentligt var en vals i tretakt, som nu flödade ut genom ”Boppens” dragspel.

Att spela jazz var en av Erik Franks ambitioner under 50-talet med speciellt intresse för Duke Ellingtons orkester, inte minst hans saxofonist. Eftersom även ”Boppen” gillar Duke Ellington följde nu tre låtar av honom framförda av ”Boppen” med eget ”specialarrangemang”. Efterföljande låt ”Vildkatten” framfördes utan ”special”. Det svängde nu om låten på sätt som vi var vana vid från ungdomens danskvällar.

”Boppen”, som ju inte är någon ungdom längre ville nu bevisa motsatsen, åtminstone då det gällde hans fingerfärdighet med låten ”Fast fingers”. Han inledde med några uppmjukande fingerrörelser innan han gjorde ett försök att slå ”Västmanland-srekordet”. Och nu gick det undan!

Fingrarna flög som lärkvingar över knapparna, och det nya rekordet var ett faktum.

Två välkända låtar ”Leksakstrumpeten” och ”Tändsticksparaden” framfördes därefter på ett betydligt lugnare och njutbart sätt. Nu fick vi lyssnare gissa vad låtarna hette när ”Boppen” spelade enbart refrängen. Vi ”kammade noll”!

Kanske tyckte ”Boppen” att den här samlingen inte var mycket att slösa toner på?

Vad vore ett framträdande med ”Boppen” om den inte avslutades med en historia, den här gången faktiskt sann! *Vid ett tillfälle satt Erik Frank i*

en eka med dragspelet på magen då ekan vickade och han ramlade ur. Enda simsätt som dög i detta läge var naturligtvis ryggsim för att ta sig i land och rädda dragspelet. Dragspelet fick därefter namnet "Simdynan".

Jack Carlsson



49-års män." RAPPORT " från träff i Västerås/ Hässlö



49-års män samlade på Gula Villan

Elva gentlemän hade hörsammat kallelsen och ganska prick kl 1500 hade samtliga anlänt till Gula Villan på fd. F1. Kaffe, te och/eller öl och färska mackor fanns att förtära under inledande umgänge. Programmet föredrogs av undertecknad och efter uthämtning av sängutrustning, nycklar m.m. vidtogs installation i elevhemmet. Ny samling var-

efter vi i tre bilar åkte in till centrala Västerås, vilket många av oss inte sett på tiotals år.

På vägen gjorde vi ett avtalat stopp för besök i Viksängskyrkan (fd Soldatkyrkan) där vi under ca. 20 min fick den andliga nostalgin prövad. Kyrkan representerades av Johan Hjelm (troligen diakon) som välvilligt hade lämnat ett pågående bröllop för att guida oss i tid och rum. Avsikten med trip- pen in till stan var att vi skulle vandra runt lite i de kvarter vi mest höll till i för 55-60 år sedan, men en tryckande och kvalmig värme gjorde att vi nöj- de oss med sightseeing från bilarna.

Vid återkomsten väntade förfriskningar i Gula Villan och självfallet berättades en och annan historia under tiden. Såväl gamla som nya. Tiden rusade iväg och den bokade middagen på Restau- rang PRÅMEN i hamnen senarelades till kl.2000, vilket inte mötte några hinder för restaurangen.

Lundin (F11) delade transporten ToR hamnen med 1st stor taxi, och hälften av passagerarna

åkte taxi in och hälften taxi hem.

Såväl Pråmen som maten var en höjdare och jag har senare fått bekräftat att den troligen är nr. ETT i V-ås! Vid 23-tiden intogs Gula Villan igen för förfriskning- ar och avrundning av dagen.

Jag visade den video jag tog vid vårt första möte 1989 och det är märkligt att det knappt syns på oss att det gått nära 20 år sedan dess. Men nog hade det varit trev- ligt med flera närvarande. Där- efter promenerades det till för- läggningen för behövlig vila.

Söndagen började med frukost i Gula Villan med tillhörande historieberättande m.m. Därefter promenerades det till Flygande

Museet som välvilligt öppnat extra tidigt för vår skull med tanke på en del långväga resenärer. Bra guidning och nya objekt (3 avancerade simu- latorer bl.a.) gjorde turen extra intressant. Vid 12-tiden tackade vi för oss och äntrade våra fordon för hemfärd. Dessförinnan hade vi beslutat att träffas om två år då vi har 60- årsjubileum att fira. Norrköping/Linköping med FV-museet gäller som planering.



Inbjudan kommer att ske endast via e-post, så ni som har detta hjälpmedel får i sinom tid ett mail. Jag är därför tacksam om ni som har e-post håller mig a-jour med era adressuppgifter.

Jag själv hade väldigt trevligt denna gång liksom tidigare och att döma av positiva uttalanden och applåder delade de övriga 10 min åsikt därvidlag.

Delt: Åmål Andersson, Gunnar Borgström, Ingvor Claesson, Bo Gardh, Eskil Gustafsson, Harry Lundin, John Kårbro, Karl Olsson, Lennart Persson, Bertil Ströberg, Bo Thuné.

John Kårbro(f.d. 93 Karlsson)

F1 Kamratförenings Videoarkiv.

Kamratföreningen förfogar över ett unikt videoarkiv. Alla föredrag som hållits har videofilmats och överförs på VHS-band. Sedan en tid har vi diskuterat att överföra dessa band till DVD, och under den gångna sommaren har detta genomförts.

Genom kontakt med *Västerås kommun* och *Convena* med arbetsgruppen *Måsen* kunde detta genomföras.

Måsen är en aktivitetsgrupp som utför diverse legoarbeten, t.ex. tillverkning av almenackor.

Gruppen består av 9 personer med två ledare, de gör också utflykter till olika platser i Västerås med omnejd någon gång per vecka.

Vid en torsdagsträff i augusti besökte delar av gruppen Kamratföreningen och överlämnade då det överförda arkivet. Gruppen besökte senare

också Flygmuseet där de guidades runt av Ragnar Eriksson.

Arbetet med att överföra vårt arkiv till DVD-format utfördes på ett utmärkt sätt av *Johan Ahl*, som har ett stort intresse för datorer och media. Han överförde c:a 120 VHS-band till DVD-format med hjälp av Kamratföreningens inköpta VHS/DVD Recorder.

Vi har nu också placerat videoarkivet i ett brand-säkert rum i Gula Villans källare. Som tidigare kan man låna hem ur det befintliga VHS/DVD materialet.

Lars-Ove Johansson



Johan Ahl utförde överföringen till DVD



Deltagare från gruppen Måsen i Flygmuseet

Kamratföreningens höstresa

Så har det blivit höst och vår kamratförening har återigen samlats för att ge sig ut på en resa, som i år var förlagd till Arlanda flygplats, närmare bestämt dess museum. Resan startade på fm. den 16 oktober från Gula Villan med 37 förhoppningsfulla medlemmar.



Avresa Gula Villan.

Foto: Jack C.

Vid framkomsten till Arlanda togs vi emot av SAS restaurangchef Eila Gustafsson för en välbehövlig lunch vid reserverade bord. Efter att ha avnjutit en härlig måltid var det så dags att bege sig till museet, som ligger endast 200 m från restaurangen.



Arlandamuseet.

Foto: Jack C.

Där möttes vi av intendent Bertil Boberg och hans kollegor Göthe Johansson och Johan Wallin. Här kan inskjutas att Göthe Johansson är skaparen och

tillverkaren av den Caproni B 16A i trä som användes vid inspelning av tv-serien "Tre kärlekar".

Efter att ha delat upp oss i tre grupper med var sin ciceron var det så dags att beskåda alla dessa ting som samlats ihop under årtionden inom museets golvyta på 2000 m². Det första som fängade vår uppmärksamhet var uppfinnaren Håkan Lants lilla enmotoriga flygplan, som han använde vid test av vår tids eminenta navigationssystem – GPS.



I mitten - Göthe Johansson, en av våra guider.

Foto: Jack C.

Nu backade vi tiden och hamnade i en verkstad från slutet av 1800-talet där fabrikören Karl-Rickard Nyberg, född i Arboga 1858, hade konstruerat en ångmotor för flygplan, vilket på den tiden verkligen var förutseende, då ju flygplanet knappast var uppfunnet ännu.

Det märktes att flygintresset under flygets barndom stod högt på listan hos landets grabbar och kanske också en del flickor då vi fick bekanta oss med hembyggen av olika slag, som flygbåten BEDA. Den är byggd i trä med plats för två passagerare, med bagageutrymmet i nosen, som kanske ofta innehöll fisk i samband med fjälltransporter. Nämnas kan att motorn startades med hjälp av ett snöre och att konstruktionen inte var godkänd av luftfartsmyndigheten. Flygplanet flög trots detta vid inte mindre än 700 tillfällen och då utan tillstånd!

Vi fick vidare bekanta oss med de flygplan som Airtaco, sedermera Linjeflyg AB, startade sin verksamhet med, som den tvåmotoriga Lockheed Electra Beechcraft med plats för 6 passagerare samt den beryktade gamla Lodestaren, även kallad

”lodisen”, som blev pionjär inom tidningsflyget i landet med plats för 15 passagerare.



Här upplever Sten Hollman ett flygminne från en tur med ”lodisen”, dock inte som pilot som bilden kanske antyder, utan som ”vanlig” passagerare.

Foto: Jack C.

”Resan” går vidare i den stora hallen och plötsligt står vi framför en hejdundrande stor gul enmotorig flygmaskin, Douglas AD4 Skyraider, som inköptes av Svensk Flygtjänst i 13 exemplar från Scottish Aviation Ltd i Prestvik.



Skyraidern med vingarna uppfällda. Foto: Jack C.

Flygplanen användes som målbogserare åt svenska försvaret. Ett av dessa flygplan var stationerat på Visby och flögs då av familjen Thuring (grundare av flygbolaget AVIA) företrädesvis av hustrun Birgit, som stundtals fick byta köksförklädet mot flygoverallen och klättra in i denna gigant

med en startvikt på hela 10 ton och en max motoreffekt på 3300 hk för att än en gång tjäna riket. I museet finns också jet- och kolvmotorer, segelflygplan, helikoptrar och en mängd fotografier.

Detta var ett litet axplock av vad museet kunde visa upp och synd att läget är lite ”offside” och kanske utanför allmänhetens kännedom.

Besöket avslutades med kaffe i museet och F 1 Kamratförening tackade för en mycket intressant och trevlig guidning och samtidigt inbjöds våra ciceroner till ett svarsbesök i vår Gula Villa och Västerås Flygmuseum.



En avslutande fika

Foto: Jack C.

Anders Hård af Segerstad/Sigvard Larsson



VÄSTERÅS FLYGMUSEUM

Hösten har så långt varit tämligen lugn. Antalet besökare på ordinarie tid minskar alltid när det mörknar men antalet besökare i olika grupper ökar i stället. Det är många som firar av någon, nya avdelningar som har "kick off" och många intressegrupper som bara vill komma och se. Vi märker ju en stadig ökning i antalet förfrågningar om att få "känna på simulatorflygning".

Museet arbetar med fyra grundavdelningar / intresseområden. Det första vi började med var ju en samling luftvärdiga flygplan, nästa blev statiska flygplan (främst militära), nästa blev byggnad och kringutrustningar och sedan kom ju simulatorerna. Vi är organiserade i olika arbetsgrupper med ansvar för sina resp. funktioner:

- Driftgrupp svarar för hangaren, hjälper flygplanägarna, bygger nya rum, inreder osv.
- Guidegrupp svarar för visningar, skyltning mm
- Simulatorgrupp svarar för byggande, underhåll samt instruktörsverksamhet
- Styrelse och administration, tar hand om allt annat.

Dessa 4 grupper omfattar c:a 35 personer som arbetar mer än någon gång per vecka.

Varje måndag mellan 9 och 13 är det arbetsdag för alla som kan, inkl fika.

Våra flygdagar i slutet av maj innebär förstås en sorts höjdpunkt och en stor anspänning på organi-

sationen. Senaste arrangemanget i maj 2007 innehöll namn på drygt 150 funktionärer—varje dag! Tala om att varje hand behövs. Vi vänder oss också till många utomstående t ex idrottsklubbar för att få ihop snabbfotade försäljare och parkeringsvakter. Vi inser att vi måste hushålla med krafterna hos våra egna funktionärer inkl parkeringshjälpen från Kamratföreningen.

Nästa år, 2008 blir det full cirkus den 24 och 25 maj, lördag och söndag. Det blir i stort sett liknande program båda dagarna med förmiddagarna ägnade åt ankomst- och träningsflygningar. Uppvisningsprogrammet blir mellan 1300 och 1515 och planeras att innehålla besök från Svenska Flygvapnet, Finska Flygvapnet, våra egna Acrobater och andra, en nedskalad Mustang, jetmodell-er, en fullvuxen Mustang i sällskap med en d:o Spitfire och mycket annat smått o gott. Vi räknar också med medverkan från våra grannar Hemvärnet i olika former, samt uppvisningar med bilar.

I lokalerna pågår just nu vissa ombyggnader. Dels bygger vi om entrédelen för att få större säljtor och annan möblering, dels har vi just färdigställt ett "laboratorium" för simulatorbyggarna och fortsätter byggandet på hyllorna där, vi flyttar motorerna till ett nytt läge efter att vi fått in två stora nya motorer (DC6B och DC9). Vinterstuvningen börjar måndagen 5 nov. Det blir det trångt denna vinter eftersom vi har 5 stora flygplan - inkl DC 3 och DH Heron- när nu Pembroken kommer

tillbaka efter sin bortavaro p g a motorhaveri.

Mitt bland alla museiflygplan har vi fått tillökning med en spritt ny gyrokopter som har tandemstolar och är helt modern med en stor Rotaxmotor. Ägaren lovar att flyga en sväng på söndagarna om det är väder. Röd o grann är den.

Vi ordnar nu en hel vägg för Kamratföreningar och andra, inkl. utställningar av radarsystem mm. Vi anser att det blir bättre att hålla ihop denna verksamhet på en ställe, kom och titta!

Hälsningar

Styrelsen / Rune Domås



Flygmuseets nya entre.

Roll Out (Fotocollage)

Traditionsenligt svarade F1 Kamratförening för parkeringsanvisningen. Den här gången hade vi hjälp av några frivilliga från andra organisationer. Detta var tacksamt, eftersom det är svårt att få fram tillräckligt många från vår förening när

evenemanget numera sträcker sig över två dagar. Lördagen var jobbigast då tillströmningen av besökare slog rekord, vilket gjorde att de som hade söndagspasset kom lindrigare undan.







Krävde porrtidningar för starttillstånd.

Av Flygkapten Ulf Wiberg. Artikeln tidigare införd i Blekinge Posten den 13 juli 2007.

Porrtidningar som mutor, försvunna pengar och en flygplats i totalt mörker inför en landning. Detta är några av de händelser som Ulf Wiberg råkade ut för när han i slutet av 60-talet flög en Douglas DC-3 i Afrikas öken.

För våra operationer med Douglas DC-3 i öknen innanför den sydvästra delen av Atlasbergen, och längs kusten söder om staden Safi, var vi baserade i Agadir. Flygplatsen var relativt liten men beflögs av bland annat Royal Air Maroc med några turer per dag. Även charterflyg fanns på platsen. Turisterna var redan då betydande. Tyska pensionärer hade inrättat sig i "byar" av stora husvagnar.

Mutad med porrtidningar

Vi var beroende av flygplatspersonalens goda vilja och var därför givmilda mot flygledarna i tornet. Men vi hade glömt en viktig person. En morgon när vi anropade över radio för att få start- och färdtillstånd blev det först alldeles tyst en god stund, så svarade en skamsen förrättningsman:
- Nej, det kan tyvärr inte bli något färdtillstånd i dag! Vi frågade om flera gånger och bad honom att förklara, men han svängde sig avvisande.

Vi stoppade motorerna och jag gick upp i tornet. Jo, nu var det så, att flygplatschefen hade givit uttrycklig order att inget tillstånd skulle ges till SE-CFW!

- Varför frågade vi? Ingen visste. Order är order.

Nu gick jag till till den höge tjänstemannen med vårt ärende.

- "Oui, monsieur, commendant, jag skulle vara mycket intresserad av att få några svenska publikationer (magazine frivol), vilka han hört mycket om. Sedan tog han dessutom gärna emot några stockar med amerikanska cigaretter.

Nåväl, även om vi inte direkt var välförsedda varken med porrtidningar eller smuggelvaror så kunde vi villfara flygplatschefen önskningsar. Allt var frid och fröjd och vi fick sedan alltid våra tillstånd utan minsta störning...

Ingen flygplats i sikte

En kväll kom vi senare än vanligt från utebasen

i Tarfaya in till Agadir. Det var mörkt, regnade kraftigt och åskade, men vädret var för den skull inte direkt dåligt. Vi kunde emellertid inte få in långvågsradiofyren i Agadir utan beslöt oss för att försöka följa kustlinjen norrut på låg höjd. För varje gång det blixtrade tittade vi ut för att se om vi avvikit för långt inåt land eller utåt havet. Det var ett pyssel där vi alla tre i cockpit hjälptes åt.

Så småningom kom vi fram till en upplyst stad, men visste inte vilken. Någon flygplats såg vi inte upptänd, ingen svarade på radion och ingen radiofyra kunde uppfattas.

I sånt väder flyger ingen

Vi lade oss i sväng över stan på låg höjd och tyckte oss efter en stund känna igen hamnområdet där vi nyligen varit på besök i en svensk segelbåt. Här fanns också ett speciellt gult ljus, vilket vi lagt märke till. Vi låg säkert en timme och cirklade innan vi fick se att landningsbanan på andra sidan stan tändes upp och en flåsande röst anropade oss i radion.

- Ja, flygplatsledningen hade tyckt att vädret var så dåligt att ingen kunde flyga. Royal Air Maroc hade ju ställt in sin trafik. När flygledaren går hem slår han också av strömmen till radiofyren. Efter denna oväntade episod såg vi till att vi alltid hade maximalt med bensin i våra tankar!

Porrmutor igen

Efter ett år i Västtyskland med bland annat linjefart för Lufthansa återvände jag senvintern 1972 till Sverige och det nybildade Air Trader.

Till en början flög vi ren frakt, men så kom hösten och ledningen gjorde misstaget att engagera sig i passagerarcharter. Varje lördag flög vi Arlanda – Beirut tur och retur. Det märktes mer och mer att driftskapitalet började tryta. Det första tecknet brukade då vara att bolagets krediter på drivmedel stoppades. Så även här.

Vi fick betala kontant, och i en arabstat är inte en växlingsoperation i en god utländsk valuta någon enkel affär. Eller också var det så att personalen på flygplatsens oansenliga bankkontor utnyttjade situationen.

Det krävdes mutor för att få växla. Det kunde röra sig om 15-20 tusen kronor som bensinbolaget skulle ha och som vi måste överföra från svenska

kronor till arabiska pund. Som mutor kunde dollar-sedlar användas men ändå populärare var tidningar som Cocktail och Pin Up. Det borde helst vara aviser i fickstorlek med mycket bilder och lite text!

Falska sedlar

En gång hade vi betalat med en ansenlig packe svenska hundralappar, kanske 18-20 tusen kronor. Växlingen var klar, likaså tankningen av jetbensin. När vi höll på att starta våra fyra motorer ser jag en gubbe komma springande över plattan. Så ställer han sig nedanför pilotfönstret och med ena knytnäven slår på något som han har i den andra handen. Hela tiden gör han grimaser och skriker troligen också.

- Ned med trappan och hör efter vad han vill!

Vi var tidspressade, i kabinen med plats för 134 passagerare väntade man en snabb återresa till Sverige.

Det visade sig vara bankkamreren, och när han kom upp i cockpit talade han osammanhängande och upprört om att sedlarna var falska. Han hade kört dem i sin maskin som avslöjat förhållandet!

Grundlurade

Inte för att jag trodde att han hade någon speciell maskin för ändamålet, men hur mycket rör det sig om? 6000 kronor! I en väska hade vi skeppskassan.

- Ge honom nya sedlar! 100-lapparna låg tio och tio med gummiband om och han fick raskt sexbuntar i utbyte mot de gamla.

På vägen till Sverige brukade jag ur den medförda skeppskassan räkna upp besättningens dagtraktamente och betala ut dessa till två piloter, en mekaniker och 4-6 värdinnor. När jag kontrollerade kamrerens sedelpacke innehöll den inte 60 hundralappar utan 15 sådana. Resten hade han förmodligen tagit i provision eller personligt courtage. Vi var grundligt upplurade!

Vid varje tillfälle vi sedan var i Beirut besökte vi banken, men vår kamrer var totalt försvunnen och ingen där kände honom vare sig till namn eller utseende. Kanske gömde han sig i valvet? Jag själv drog mig till minnes min fars gamla devis: ”Man skall aldrig lita på banker och försäkringsbolag.”

Ulf Wiberg

Rapport från övre Norrland

Åke Karlsson, som bor i Boden, är inte bara en av Kamratföreningens nordligaste medlemmar utan framförallt vår i särklass flitigaste brevskrivare. Regelbundet får vår kamratförening sedan många år rapporter om livet där uppe i vår nordligaste landsända, såväl privat som militärt.

En kort presentation av Åke Karlsson eller kanske mer känd som ”Röd-Kalle”, ett smeknamn som myntades då hjässan fortfarande var hårbreven.



Åke Karlsson i Gula Villan 2004 Foto. Jack C.

År 1952, samma år som Catalinan sköts ned, genomförde han sin utbildning som flygnavigatör på F 1 i Västerås. Flygtjänsten blev ganska kortvarig och tog slut i och med att Mosquiton ersattes av Venom. Efter utbildning till underofficer vid FCS i Västerås hamnade han 1959 på F 21 med placering i lfc Boden. ”Ingen höjdare” just då enligt Åke men han ”gillade läget” och flöt raskt in i den norrländska miljön. Deltog bl a i utbyggnaden av sambandet i övre Norrland där behovet var enormt med avseende på det stora antalet flygbaser och luftbevakningsobjekt som fanns vid den tiden. Numera är försvaret där liksom i övriga landet kraftigt reducerat, inte minst vårt flygvapen. Han summerar dagens situation: ”Det var bättre förr – nu är försvaret i stort sett nedlagt.”

Hans snart 50-åriga vistelse i vår nordligaste

landsända har inte bara varit tjänst. I 35 år har Åke Karlsson bl a haft en ledarroll inom idrotten numera ersatt av en mer stillsam aktivitet som representant för "Traditionsförening Norr för svenska frivilliga i Finland".

Varje sommar har Åkes ambition varit att hälsa på oss i Gula Villan dock inte förra året. Tyvärr, som Åke uttrycker det: "Blev jag skuren av fält-skären men efter sommarens och höstens hel-reovering är jag i bra form och åter verksam inom föreningslivet."

Påpekar hur viktigt det är att visa empati och framförallt inte glömma bort gemenskapen med dem som är sjuka. Något som vi vet att "Röd-Kalle" verkligen lever upp till!

Vår kamratförening tackar för norrlandsrapporterna som vi nogsamnt har sparat och förvarar i en särskild pärm. Intresserade kan där ta del av hans erfarenheter. Vi ser fram mot nya livstecken, inte bara rapporter, utan även personligt besök hos oss i Gula Villan. Välkommen!

Jack Carlsson

Historiespalten.

Här tänker sig redaktionen att kunna publicera roliga historier, skrönor, etc... Läsarna är välkomna att medverka med bidrag till denna spalt.

Vi börjar med några "göteborgare".

Kal och Oskar var ute och dörja makrill på Rivöfjärden. Det dröjde flera timmar innan dom fick napp. Då fick Kal upp en stövel. Efter ytterligare några timmar fick han upp en kaffekittel. Då säger Oskar:

- Dô Kal, de e bäst vi sticker.
- Va' för då?
- De e nog nån som bor därnere!

Herman Ahlsell blev en mycket populär skådespelare i Göteborg. Tillsammans med några kompisar köpte han en häst som skulle tävla på Åby. De åkte ut till travbanan för att titta på underverket de köpt. De släpptes in i stallet och en talande tystnad spred sig i gänget när de betraktade sitt inköp. Hästen var mycket svankryggig.

- Grabbar, sa Herman Ahlsell. Det är en damcykel vi köpt!

Kal och Ossbon är ute och promenerar. Ossbon skryter över sina nyvunna kunskaper han fått när han gått på kvällskurser.

-Vet du hur långt det är till solen?

-Nää, säger Kal.

-Vet du vilka som är världens sju underverk?

-Nää, säger Kal.

-Vet du vad världens största djur är för nå't?

-Nää, säger Kal, men vet du vem Åskar Karlsson är?

-Nä, säger Ossbon.

-Jo det är han som är hemma hos Beda, när du är på kvällskurs.

Ossbon möter Kal på gatan och ser att han har ett ärr på kinden, och han frågar:

- Har du varit sjuk?

- Nä, varför frågar du det? undrar Kal.

- Det ser ju ut som du repat dej.

Bokgåvor

Vårt omfattande bibliotek i Gula Villan har fått ytterligare tillskott genom bokgåvor från våra medlemmar, den här gången ett 50-tal böcker skänkta av Siv Larsson, Ingemar Iråker, Ingvar Larsson och Roy Fröjdh.

F1 Kamratförening, genom dess styrelse, framför ett varmt tack för gåvorna.

Bortgångna kamrater

Sedan föregående nummer av Hässlöbladet (1/2007) har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets:

Göran Trafvenfelt

Lars West

Roland Wirén

Sven Lundin

Gösta Sundmark

Henry Botold

Inga-Britt Hermansson

Arboga

Mora

Västerås

Västerås

Västerås

Västerås

Västerås

Ordföranden har ordet

Förmodligen är vi Flygvapnets största kamratförening. Med säkerhet är vi den mest livaktiga tack vare våra välbesökta torsdagsträffar och våra resor och studiebesök. En bidragande orsak är naturligtvis vår fantastiska träffpunkt, Gula Villan. Tyvärr har vi svårt att hålla medlemsantalet stabilt. Det beror naturligtvis på ålderssammansättningen som av naturliga skäl är tämligen hög. Därför når vi då och då av meddelanden om kamrater som gått bort. Påspädning "underifrån" lyckas vi bara med till viss del. I samband med Roll Out och deltagande i modellmässan i Frescati delar vi ut värningsfoldrar och får ibland napp, men det behövs mer. Känner Du någon som skulle vara intresserad? Foldrar kan Du hämta i Gula Villan, eller också kan Du ringa så skickar vi.

Till sist önskar jag er alla ett gott slut på innevarande år med förhoppning om att 2008 skall bli ännu bättre!

Roland Rehnback

Från redaktionen.

Ånyo har du nu i din hand ett nummer av Hässlöbladet. Vi på redaktionen hoppas att du finner det intressant och läsvärt. Denna gång har det varit lite ont om tid då vi på redaktionen haft en del engagemang som krockat med vårt arbete med tidningen. Den kommer dock ut som vanligt i slutet av november.

Vi har i år undersökt kostnaden för att få en titelsida i färg, men det kostar fortfarande lite för mycket att trycka med färg. Vi hoppas dock att längre fram kunna ha en titelsida i färg.

Hässlöbladet kommer som vanligt att återfinnas i färg på vår hemsida c:a en vecka efter det att tidningen tryckts.

Redaktionen tackar alla bidragslämnare som möjliggjort detta nummer av Hässlöbladet

Vi i redaktionen önskar våra läsare en **God Jul och Ett Gott Nytt År !**

Redaktionen



