



Nr 1- 2009

Hässlöbladet

Information till medlemmar i F1 Kamratförening



Tre glada "ärtsoppskokare", Curt Franzén, Marita Stomberg och Sigvard Larsson

Kallelse till årsmöte

F1 Kamratförening och Veteransektionen kallar till årsmöten lördagen den 18 april 2009 kl 10:00 respektive 11:15 i Gula Villan. Se notis Årsmöten sidan 2

Besöksadress: "Gula Villan" Hässlögatan 4, 721 31 Västerås
Telefon 021-80 14 00 * P-giro 433 29 23 – 4 * B-giro 5025-5447 * Sekr. e-post: sten@hollman.se

Innehåll

Vad Händer?

”Öppet Hus”	sid 1
Styrelsemöten	sid 1
Västerås Flygmuseum	sid 1
Hemsida	sid 1
Föredrag	sid 1
Vår kassör har ordet	sid 1
Årsmöten	sid 2
Ordföranden har ordet...	sid 2
Resa till Stockholm	sid 2
Nya omarbetade stadgar	sid 2
Verksamhetsberättelse	sid 3
Veteransektionens Verksamhetsberättelse	sid 4

Detta har hänt!

Öppet Hus – verksamheten	sid 5
Jullunch	sid 5
Oväntat besök	sid 6
Bilder från Öppet Hus	sid 7
Föredrag	sid 8-12

Artiklar

En annorlunda evakuering	sid 13
Njurresan	sid 13
Den stora hangarbranden på F1 år 1959	sid 14
Ur VLT för 50-år sedan	sid 16
Nattligt möte med statministern...	sid 16
Rapport från Övre Norrland	sid 17
Paradisdag	sid 17
Historiehörnan	sid 18
Bortgångna kamrater	sid 19
Några Flyghistoriska stolpar...	sid 19
Redaktionen har ordet...	sid 20
Västerås Flygmuseum och Roll-Out 30-31 maj 2009	sid 20

Produktion

Lars-Ove Johansson
Jack Carlsson

Redaktionsgrupp

Lars-Ove Johansson
Jack Carlsson
Roland Rehnback

Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 31 mars 2009

Människor kan indelas i två grupper, en som går före och uträttar något, och en som kommer efter och kritiserar.

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

Vad händer?

Öppet Hus

Torsdagar kl 10.00 – 13.00

April 02, 09, 16, 23*, 30

Maj 07, 14, 28

Anm. 21 Kristi Himmelsfärdsdag

Juni 04, 11, 18, 25

Juli 02, 09, 16, 23, 30

Aug. 06, 13, 20, 27

Sept. 03, 10, 17, 24

Okt. 01, 08, 15, 22, 29

Nov. 05, 12, 19, 26

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

*** OBS! Den 23 april på Flygmuseet.**

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.

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>

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

April 30 **Anna-Britta Nilsson**, "Mongoliet, - mitt barndomsland"

September 24 **Lars-Åke Siggelin**, "Telekrig med Gripen under övningen Red Flag i USA år 2008"

Oktober 29 **Andreas Lundqvist**, "FN-tjänst i Tchad"

November 26 **Olle Lack**, "Pilot vid specialflygenheten i Malmslätt"

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

Vår kassör har ordet

Påminnelse om medlemsavgiften 2008 och 2009

Hej ni som glömt betala medlemsavgift. Hej även ni med bättre minne.

Årsavgiften för F1 Kamratförening är så låg som 75:- (Dock inte så låg som några tror, som bara betalat 10:- till Veteransektionen)

Ni som glömt betala, gör det snarast så ni inte missar nästa nummer av Hässlöbladet.

Plusgiro 433 29 23-4 (Bankgiro 5025-5447) för medlemskap i huvudföreningen 75:-

Veteransektionen har därutöver en egen medlemsavgift 10:- som betalas till Plusgiro 35 14 84-1 (Bankgiro 5025-5280).

Vi får än så länge aktivitetsbidrag från Västerås stad för medlemmar bosatta inom Västerås. Ni övriga är stödjande medlemmar.

Ni som är Västeråsare, kom och drick en kopp kaffe någon torsdag 10-13. Vi brukar vara omkring 30 st. Ni som passerar stan, försök göra det på en torsdag. Om ni har frågor, ring Gula Villan där det alltid är någon som svarar på torsdagar, eller ring mig privat.

Marita Stomberg/kassör (Gula Villan torsdag 10-13 tfn 021-801400)

Tfn 021-417037 (telefonsvarare finns)

E-post: marita.stomberg@spray.se

Årsmöten

Kamratföreningen och Veteransektionen håller årsmöten **lördagen den 18 april 2008** i Gula Villans lokaler kl. **10:00** respektive kl. **11:15**.

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

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

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

Välkommen!

Styrelsen

Ordföranden har ordet...

För precis ett år sedan tog jag upp frågan om de utblivna bidragen från Luftstridsskolan, LSS, som är den organisation inom Flygvapnet som skall stötta kamratföreningarna i vårt område. Vi kommer nu i april, tillsammans med andra kamratföreningar som är knutna till Flygvapnet, att delta i en ordförandekonferens där frågan om bidrag kommer att diskuteras. Konferensen har tillkommit genom ett initiativ från Gunnar Persson, ordförande i F 18 Kamratförening. Det är, som ni kanske vet, så att kamratföreningarna av Försvarsmakten ålagts traditionsbevarande uppgifter. I och med indragandet av det stöd som tidigare kom oss till del, betyder det att vi fullgör detta uppdrag utan ersättning. F1 Kamratförening svarar exempelvis för underhållet av minnesstenarna över stupade kamrater och återbesöket av de amerikanska flygare som var internerade på F1 under slutskedet av kriget, samt av Draken-monumentet. Dessutom fullgör vi som Kamratförening en hel del ytterligare uppgifter av traditionsbevarande karaktär, inte minst omhändertagandet av Gula Villan och de träffar som vi arrangerar där.

Vi ser nu fram mot årsmötet den 18 april. Den viktigaste frågan att diskutera, förutom valen av funktionärer, kommer att vara det förslag till stadgeändring som kommer att föreläggas årsmötet. Förslaget innebär ingen ändring i sak, utan är endast en språklig modernisering och några praktiska anpassningar.

Flygdagarna, Roll-Out, de sista dagarna i maj blir som vanligt en verklig höjdpunkt för alla flygintresserade i Mälardalen. Vi får väl hoppas att

vädret blir minst lika bra som förra året. F1 Kamratförening ställer givetvis upp med funktionärer, bland annat som parkeringsanvisare. Till det behövs minst fem frivilliga varje dag!

Till sist önskar jag er alla en riktigt skön sommar med lagom fördelning mellan arbete och vila!

Roland Rehnback

Resa till Stockholm med F1:s Kamratförening

Då var det åter dax för F 1:s Kamratförenings traditionella bussresan som i vår kommer att gå av stapeln tisdagen den 21 april kl 08:00 från Gula Villan på Hässlö till Wasa-museet i Stockholm med ett avbrott för lunch i Kaknästornet. Därefter beger vi oss till Armé-museet för att där bese dess värdefulla samlingar. Allt detta till en total kostnad av c:a 400 kr/person.

Intresseanmälan på lista i Gula Villan eller till Marita Stomberg på tel. 021/41 70 37. Sista anmälningsdagen den 2 april.

Det kommer garanterat bli en trevlig resa, då Stockholm ter sig som vackrast.

Väl mött önskar:

*Anders Hård af Segerstad /
Sigvard Lasson på resedetaljen*

Nya, omarbetade stadgar

Inom F1 Kamratförening har det funnits ett behov av en översyn av stadgarna. De ursprungliga stadgarna skapades 1939 då Kamratföreningen bildades, och har genom åren kompletterats och justerats i omgångar. Därför har en arbetsgrupp, bestående av Hans Hellqvist, Hans Brogmar och Birger Eriksson arbetat med att skapa ett förslag till moderna stadgar.

Syftet med projektet har varit att lämna ett förslag på stadgar som är lättare att förstå, med modernare skriftspråk, klarare regler, men med bibehållen struktur.

Arbetsgruppen har haft avstämning med styrelsens ledamöter vid ett flertal tillfällen. Förslaget till omarbetade stadgar kommer att redovisas och behandlas på årsmötet den 18 april 2009, för att träda i kraft från och med verksamhetsåret 2010.

De medlemmar som önskar ta del av förslaget

och som har tillgång till internet, hittar förslaget på vår hemsida:

(<http://home.swipnet.se/f1-kamratforening>).

På hemsidans första sida finns en länk till stadgarna.

De medlemmar som inte har tillgång till Internet, kan kontakta styrelsen per telefon 021-80 14 00 (torsd. 10:00-12:00) så skickar vi ett exemplar av förslaget via post.

Verksamhetsberättelse 2008.

Styrelsen för F1 Kamratförening får härmed avge följande verksamhetsberättelse för 2008.

Styrelse och funktionärer.

Styrelsens sammansättning

Ordförande Roland Rehnback

V-ordförande Stig "Åmål" Andersson

Sekreterare Sten Hollman

Kassör Marita Stomberg

Ledamot Bengt Björk

Ledamot Jack Carlsson

Ledamot Curt Franzén

Ledamot Anders Hård af Segerstad

Ledamot Lars-Ove Johansson

Suppleant Bengt-Göran Jyrell

Suppleant Sigvard Larsson

Revisorer Hans Brogmar

Hans Hellqvist

Revisorsuppleanter Hans Andreassen

Åke Hermansson

Valberedning Stig "Åmål" Andersson

(Sammankallande)

Åke Bohlin

Gösta Martinsson

Befattningshavare med visst ansvarsområde

Biträdande sekreterare Bengt Björk

Gula Villan med caféansvar Curt Franzén

Västerås Flygmuseum Bengt Björk och
Bengt-Göran Jyrell

Robot och Avionikmuseet Bengt Björk

Hässlöbladet L-O Johansson

Föredrag Jack Carlsson

Resor och Studiebesök Sigvard Larsson,

Anders Hård af Segerstad

Lotteri och försäljning Stig "Åmål"

Andersson

Bibliotek, videotek och fotoarkiv

Jack Carlsson

AV-teknik

Lars-Ove Johansson

Uppvaktningar och födelsedagar

Sten Hollman

Medlemsmatrikel

Sten Hollman

Sammanträden.

Styrelsen har under verksamhetsåret avhållit nio protokollförda sammanträden. Därutöver har styrelsen haft ett antal informella arbetsmöten, oftast i samband med Öppet Hus-verksamheten.

Medlemsantal.

Under verksamhetsåret har föreningen haft 554 registrerade medlemmar. Under året har 18 medlemmar lämnat föreningen, varav 8 är för styrelsen kända dödsfall. Rekryteringen är inte av den omfattning som vore önskvärt men 21 nya medlemmar har under året ansökt om medlemskap.

Ekonomi.

Som framgår av separat resultaträkning redovisas ett minskat underskott mot budget. Detta beror till stor del på utebliven investeringskostnad i museet. Kamratföreningen har i år bidragit med en anse- nlig summa till underhåll av Gula Villan.

Årsmötet 2008.

Årsmöte avhölls i Gula Villan den 26 april 2008. Närvarande var 31 medlemmar, vilket är ca. 5% av medlemskader och får anses lite lågt för för- eningar av vår karaktär. I dag är det svårt att enga- gera människor i föreningsverksamhet.

Efter mötesförhandlingarna bjöds närvarande medlemmar på kaffe med smörgås i Gula Villan. Dagen avslutades med samling vid F1 minnessten för en kort ceremoni.

Årsavgift.

Årsmötet beslutade att årsavgiften för 2009 skall vara oförändrad, dvs. 75:- SEK per medlem.

Aktiviteter.

Öppet Hus verksamheten är föreningens viktigaste aktivitet. "Vanliga" torsdagar är det i genomsnitt omkring tjugofem deltagare. Till vår stora glädje kan vi se att ett och annat nytt ansikte ansluter sig till föreningen. Sista torsdagen i varje månad under vinterhalvåret, då det bjuds på intressanta föredrag och en läcker ärtsoppa, kan vi räkna in ytterligare ett femtontal besökare. Under året har vi haft om- kring 1500 besökare (enbart från veteransektionen var det 1382 deltagare).

På morgonen den 12 maj samlades ett 30-tal med- lemmar vid Gula Villan för en tvådagars utflykt med buss till Värmland. Huvudmålet var Eda

Skans och ytterligare några historiska militära anläggningar. Utöver de militära studiemålen besöktes Klessbols Linneväveri, Sveriges största, samt Rackstads konstmuseum i Arvika. Detta blev med det omväxlande programmet en mycket uppskattad resa.

I Flygmuseet har föreningen – lagom till Roll-Outen – monterat informationstavlor med beskrivning av föreningens verksamhet.

Föreningens medlemmar hade ansvaret för pareringen under årets flygdagar ”Roll Out” – den 24-25 maj.

Kontakt hålls med andra Kamratföreningar. Vi har under året haft besök från S1 Kamratförening samt personal från Arlandasamlingarna, det senare som en svarsvisit på vårt besök på Arlanda.

Av tradition serveras jultallrik i Gula Villan, i år blev det den 18 december, med ett sjuttiootal deltagare, d.v.s. maximalt vad som får plats i Gula Villan.

Arbetet med ett bildarkiv med både nya och historiska bilder har påbörjats, viss presentationsmateriel har anskaffats.

Biblioteket med flyganknuten litteratur utökas kontinuerligt, främst genom donationer. Samlingen samordnas med Flygmuseets bibliotek.

Hässlöbladet.

I vårt medlemsorgan Hässlöbladet, som utkommer två gånger årligen, presenteras i stort sett alla aktiviteter och planer. Hässlöbladet är mycket uppskattat, inte minst av de av våra medlemmar som inte bor i Västerås och kan ta del av verksamheten i Gula Villan. Hässlöbladet finns numera även på vår hemsida.

Hemsida på Internet.

Arbetet med hemsida på den egna domänen fortskrider.

Tillsvidare gäller dock följande hemsidaadress:
<http://home.swipnet.se/f1-kamratforening/>

Styrelsen för F1 Kamratförening vill avslutningsvis tacka alla medlemmar för visat stort intresse för vår verksamhet som på olika sätt bidraget till föreningens fortlevnad.

Västerås i feb. 2009.

Veteransektionens Verksamhetsberättelse 2008.

Styrelsen för F1 Kamratförenings Veteransektion får härmed avge följande verksamhetsberättelse för år 2008.

Styrelse och funktionärer.

Styrelsens sammansättning:

Ordförande	Birger Eriksson
Sekreterare	Sten Hollman
Kassör	Marita Stomberg
Ledamot	Sören Eriksson
Suppleant	Sture Rollmar

Revisorer

Revisor	Hans Brogmar
Revisor	Hans Hellqvist
Rev.suppleant	Åke Hermansson
Rev.suppleant	Hans Andreassen

Valberedning

Gösta Martinsson
Åke Bohlin

Sammanträden.

Styrelsen har under verksamhetsåret avhållit åtta protokollförda sammanträden. Därutöver har styrelsen haft några informella arbetsmöten, oftast i samband med Öppet Hus-verksamheten.

Medlemsantal.

Vid avstämning den 31 dec. 2008 hade föreningen 150 registrerade medlemmar, varav 139 är bosatta i Västerås kommun.

Glädjande nog har medlemsantalet ökat med trettio under året, men tyvärr har - enligt vad styrelsen känner till - fyra av våra medlemmar avlidit.

Ekonomi.

På grund av inställda aktiviteter redovisas ett litet överskott mot budget.

Veteransektionen har bidragit ekonomiskt till drift och underhåll av Gula Villan samt bidrar i olika omfattning till övriga aktiviteter i föreningen.

Som hjälp till föreningens verksamhet har vi sökt och fått aktivitetsbidrag från Västerås kommun. Bidragets storlek är baserat på antalet medlemmar i föreningen och antal deltagare i aktiviteterna.

Årsmöte 2008.

Årsmöte avhölls i Gula Villan den 26 april 2008. Närvarande var ett trettiotal medlemmar. Efter mötesförhandlingarna samlades några deltagare vid F1 minnessten för en kort ceremoni. Dagen

avslutades med kaffe och smörgås i Gula Villan.

Årsavgift.

Årsmötet beslutade att årsavgiften för 2009 skall vara oförändrad, dvs. 10:- SEK per medlem.

Aktiviteter.

Öppet Hus verksamheten tillsammans med F1 Kamratförening är föreningens viktigaste aktivitet. "Vanliga" torsdagar är det i genomsnitt omkring tjugofem deltagare, naturligtvis är det en kärntrupp som alltid deltar. Till vår stora glädje kan vi se att ett och annat nytt ansikte ansluter sig till "kärntruppen". Sista torsdagen i varje månad under vinterhalvåret, då det bjuds på intressanta föredrag och en läcker ärtsoppa, kan vi räkna in ytterligare ett femtontal besökare. Veteransektionens i Västerås bosatta medlemmar gjorde under året – 1386 besök – på någon av våra aktiviteter, verkligen en imponerande siffra.

På morgonen den 13 maj samlades 21 medlemmar – från veteransektionen – vid Gula Villan för att tillsammans med Kamratföreningen göra en tvådagars utflykt med buss till Värmland. Det blev besök både på historiska försvarsanläggningar, Eda Skans, Rackstads konstmuseum i Arvika samt på Klessbols linneväveri ett av de få återstående linneväverierna i landet.

Boulebanan vid Gula Villan sköts av föreningen. Under sommaren är banan flitigt i bruk med interna matcher, ibland även mot besökande föreningar – Hässlöseniorerna. På tisdagarna spelas seriematcher mot Gymnasieskolans pensionärer och Polisens pensionärer.

Veteransektionen bidrar ekonomiskt till samtliga aktiviteter med "riskpengar" för att förenkla planeringen – resekalkylen – och hålla nere kostnaden för enskilda medlemmar.

Traditionsenligt avåts en uppskattad jullunch den 18 dec. Att gemenskapen är god, stämningen hög och maten smakar bra tyder det stora deltagandet på, vi var sjuttio personer som trängdes på de två våningarna i Gula Villan. Julstämningen höjdes även i år av julmusik presenterad av en av våra trogna medlemmar.

Styrelsen för F1 Kamratförenings Veteransektion vill avslutningsvis tacka alla medlemmar för visat stort intresse för vår verksamhet.

Västerås feb. 2009

Detta har hänt

Öppet Hus - verksamheten.

Under 2008 besöktes Gula Villan av c:a 1500 medlemmar i samband med Öppet Hus.

Det var 41 torsdagar där det serverades kaffe och smörgåsar, 7 torsdagar med kaffe, föredrag och ärtsoppa.

I genomsnitt 25 besökare vanliga torsdagar och c:a 40-50 besökare i samband med föredragen.

Ett 20-tal trogna, ständigt återkommande medlemmar ansvarade för kaffe och smörgås, och av dessa 20 ansvarade 9 även för ärtsoppa.

Verksamheten har givit ett tillskott av 15333:- till föreningskassan.

Anteckningslista för kafféansvariga sitter på insidan av entrédörren till Gula Villan.

Curt Franzén

Jullunch

Den traditionella jullunchen, som blivit en eftertraktad tradition, serverades torsdagen den 18 december. I väntan på på maten serverades varm glögg och pepparkakor, samt svängig dragspelsmusik av "Boppen".

Julmaten levererades från Jonny's Krog, och som vanligt mer än tillräckligt för alla. Den överblivna maten skänktes till "Hela människan", som såg till att de hemlösa i Västerås Kommun fick smaka lite av julens mat.



Vi hade i år även besök av jultomten

Oväntat besök

Den 4 mars fick vi ett oväntat besök av den väl-sjungande estradören Lasse Starck från Stockholm. Har bl. a gjort vpl underofficersutbildning på F1 år 1965 och var sedermera informationschef på Musköbasen i många år.

Sjög inledningsvis Bellmanvisor iklädd tidsenlig dräkt och peruk och därefter Evert Taubevisor, allt till eget ackompanjemang på gitarr.



Avslutningsvis sjöng han först en egen visa som togs fram till en fest med Sjöflygsällskapet och därefter Invitation till Bohuslän tillsammans med Sigvard "Slark" Larson och dennes munspel.

F1 Kamratförening önskade Lasse Starck välkommen åter att berätta om "storhetstiden" på Musköbasen, naturligtvis med inslag av sång och gitarrspel.



Gula Villan.

Under sommaren och hösten förra året genomgick vår kära Gula Villan en ansiktslyftning. På den östra gaveln, som vetter mot flygfältet, utbyttes en del murket virke och hela gaveln målades. På den sidan återstår nu att måla källardörren, som bara hann få grundmålning innan höstvädret satte pin-nar i hjulen. Även fönstren måste åtgärdas. Lyck-ligtvis har man använt kvalitetsvirke i fönster och bågar, så att endast målning erfordras. Förhopp-ningsvis kan vi räkna med några frivilliga som kan åta sig detta.

Under detta år måste vi se över taket på villan. Vi vet att det finns läckage i det takfönster som finns på norra långsidan. Detta måste åtgärdas innan det blir för sent. På södra långsidan har en del takpan-nor glidit ner en bit. Förmodligen behöver läkten som håller pannorna på plats åtgärdas.

Arbetet med taken kommer vi att beställa från en utomstående firma. Av säkerhets- och försäkrings-skäl är det alltför riskabelt att skicka upp någon av oss gubbar så högt upp (även om de flesta av oss i sitt yrkesliv jobbade på flera tusen meters höjd!).

Kostnaden för alla reparationer kommer att ham-na på 60-70000:- och delas lika mellan F1 Kam-ratförening och Västerås Flygande Museum (som är den formella ägaren till Gula Villan).

Vi kan också berätta att vi har anskaffat 25 nya stolar och nya bord till hörsalen, så att vi nu har en ganska enhetlig inredning.

Nisse Johansson Roland Rehnäck



Bilder från Öppet Hus verksamheten.



Sven-Olof Olson vid sitt senaste besök i Gula Villan.



Sigvard Larsson och Sture Andersson



Torsdagsfika i Gula Villan



Sigvard Larsson spelade munspel, och serverade Glögg.



Deltagare vid Jullunchen.

Föredrag

I mars 2008,

var som vanligt vår samlingssal fullsatt när *Mats Gyllander*, informationschef på LSS i Uppsala, informerade om vårt allt mer krympande försvar, vår NATO-anpassning samt F16 förr, nu och i framtiden..



Mats har bakom sig en mångsidig verksamhet inom Flygvapnet bl a som trupp utbildare vid F 18 Tullinge och lärare på Strils. Vid nedläggning av F16 var han projektledare för hur den nya organisationen skulle se ut efter avvecklingen.

Vårt försvar

Kalla Kriget

Efter 2:VK hade vi ett enormt invasionsförsvar och så såg det ut fram till slutet av 80-talet då Warszawapakten upplöstes. Vårt invasionsförsvar förädlades, hade ingen giltighet längre.

Nutid - försvaret förändras

Med ändrad hotbild, från tidigare förutsägbart hot till nuvarande oväntat hot, hur skulle man ställa om försvaret med dess enorma kapacitet av förband och materiel?

Inriktningen blev att gå över till ett insatsförsvar, som kan verka antingen utomlands eller stå i beredskap här hemma. Kostar mycket och är beroende på aktiviteten i omvärlden och kan inte förädlas.

Som bekant är Sverige inte medlem i NATO men vi har f n ett samarbetsavtal inom NATOS:s verksamhet (ISAF) i Balkan, Afghanistan och Tchad.

Omvärlden förändras och uppmärksam bevakning krävs nu i vår utrikespolitik.

Vårt framtida försvar - en vision

Nu fick vi några exempel på hur man tänkt sig att förändra vårt försvar.

Nytt utbildningssystem för våra vpl med kontraktsanställning på upp till två år och därefter anställning i försvarsmakten. Utbildningen meriterad för det civila yrkeslivet på högskolenivå när de lämnar försvaret vid 30-40 års ålder.

Förändringen innebär också att åldersstrukturen bland anställda blir lägre och motsvarar de krav som ställs på insatsförband. Idag är det svårare att rekrytera då försvaret numera är representerat på färre platser än tidigare. I Försvarsmakten fanns den 1 jan 2008, 9800 yrkesofficerare och 7500 civilanställda. Så är tanken med det nya systemet, men där är man inte riktigt ännu.

"Gudskelov är hemvärnet kvar!", tillägger Mats. Med sin spridning över hela landet utgör hemvärnet med sin höga kompetens en viktig del av det territoriella försvaret. Tillhör numera insatsstyrkan och leds av insatschefen i Högkvarteret.

Internationell anpassning och närvaro

Numera ställs stora krav på materielens flexibilitet jämfört med vårt tidigare förrädsställda invasionsförsvar. Allt är idag internationellt anpassat till NATO-standard.

Försvarsmakten är idag representerad på ett flertal platser ute i världen och förband finns på följande tre ställen:

- Afghanistan sedan 2002 på FN-mandat under ledning av NATO och med humanitära uppgifter under ISAF.
- Kosovo sedan 1999 på FN-mandat. Styrkan minskar successivt och EU tar över mer och mer med inriktning mot civil verksamhet. Kosovo är som bekant numera självständigt.
- Tchad sedan 2008 på FN-mandat.

Nordic Battle Group (NBG)

För några år sedan bestämde EU att de skulle ta ett större ansvar för säkerhetspolitiken, inte minst inom vårt närområde.

Vårt medlemskap ändrade vår försvarsmakt mycket och skyndade på dess utveckling. NBG består av 2800 personer där vårt land bidrar med 2300 och övriga länder är Finland, Norge, Island och Estland. Sverige har ett sammanhållande ansvar.

NBG finns i beredskap sedan 1 januari 2008 på våra regementen, flottiljer och marinbaser och upprätthåller sin färdighet genom ständig övning i olika avseenden.



Hösten 2007 hade man, med svenska mått mätt, en gigantisk logistikövning inom Flygvapnet med ombasering från södra Sverige till Jokmokkbasen långt uppe i norr.

FV disponerade härvid C 130 Hercules, AN 124 och C 17 Globemaster, dessutom transporterades en mängd utrustning till sjöss och på järnväg. Väderförhållandena var svåra med snö och kyla.

Enheter ingående i NBG

På flygsidan ingår JAS (internationellt anpassad), C 130 Hercules, helikopterenhet och en transportabel flygbasbataljon med "tl-torn".

Helikopterenheten är för när ett "sorgebarn" då ett antal hkp håller på att modifieras till sjukvårds-helikopter. Under tiden får övriga medlemsländer bistå i detta avseende.

I nuvarande planering står ett stort antal förband i hög beredskap (10-30 dagar) och ett mindre antal i lägre beredskap (90 dagar). Nu avser man att ändra på detta så att ett större antal förband har den lägre beredskapen och ett mindre antal den högre.

Flygvapnet idag

Som bekant är vårt flygvapen idag reducerat till två JAS-flottiljer, F 17 och F 21 med vardera två divisioner, F 7 med en transportdivision Tp 84 Hercules och en utbildningsdivision för JAS-piloter samt en specialflygenhet på Malmen och Bromma. Malmslätt är dessutom vår helikopterflottilj och där finns även flygskolan.

Ett ansträngt ekonomiskt läge medförde att man under 2008 tvingades begränsa flygtidsuttaget på JAS Gripen med ca 40%. Även hkp-verksamheten

har påverkats. För de delar som ingår i insatsstyrkan gäller inte denna begränsning. Under 2009 ser det dock ut att ljusna något. Avslutade den här delen av föredraget med en påminnelse: "Från 60-talet och en tid framöver hade vi världens 4:e största flygvapen."

F 16/F 20

Mats Gyllander avslutade sitt föredrag med lite historik kring Upplands Flygflottilj F16 som invigdes 1941 och avvecklades 2003. Vidare fick vi några "milstolpar" om F20 som inrättades 1944 på F16 och har numera flyttat till Malmslätt.

Vad händer nu och framöver?

Operativa Insatsledningen (OPIL), som 2001 lokaliserades till Uppsala, har nu flyttat tillbaka till Stockholm.

Luftstridsskolan (LSS) finns kvar liksom Akademiska sjukhusets intensivvårdsflyg med hög beredskap. Försvarsmakten har också avtal med Akademiska sjukhuset som innebär specialistsjukvård för utlandsstyrkan.

Fortfarande är det stor flygverksamhet på Uppsala med ca 2500-3000 start- och landningar per år. Dessutom är det viss incidentberedskap med JAS 39 Gripen.

Avslutade sitt föredrag med vilka förutsättningar som finns inför en framtida etablering av en civil flygplats, "Uppsala Air". Ansökan är inlämnad och blir det "ja" ur miljösynpunkt planeras verksamheten att påbörjas 2010. Innebär stora förändringar av flygplatsen med beräknad kostnad 500 miljoner kronor. Helt skild från den militära sidan och Uppsala kommun är inte ekonomiskt inblandad.

1 april 2008

var det dags för ännu ett aktuellt ämne då förre provflygaren vid SAAB Stig Holmström berättade om JAS 39, dess utveckling, första provflygning och anpassning till NATO:s krav samt omvärldens intresse för flygplanet.

Stig Holmström är s k. "långvägare" med början på F5 Ljungbyhed, blev officer 1965 och flög Draken på F10 i två år. Därefter var han provflygare på FC i Malmslätt 1967-1982, MHS och stabsarbete i två år samt provflygare på SAAB 1984 fram till pensioneringen 2006. De sista två åren tjänstgjorde han i Sydafrika i samband med landets köp av Gripen. Har flugit SAAB:s alla flygplanstyper från Tunnan till Gripen vilket han tillsammans med Kjell Harrskog troligen är ensam om.



Stig Holmström

Lite förhistoria och simulering

1986 visade man för första gången upp en "mock-up" av Gripen i trä, inför bl. a dåvarande ÖB general Ljung, och ett år senare den första prototypen.

Den första simulatoren, som var mycket enkel stod helt stilla på golvet och instrumenteringen var mycket begränsad. Efter haveriet med ett av provflygplanen kunde man konstatera att denna simulering var något för dålig för att visa flygplanets verkliga egenskaper

I slutskedet kopplades hela flygplanet till simulatoren bl. a testade man flygning med enbart batteriet som strömkälla. Medgav 45 min flygtid innan styrsystemet "la av", en betryggande marginal.



T-33 "Flygande simulatoren"

Nästa förberedelse var en resa till USA och flygning med "en flygande simulator" (T 33) med datorer som kunde åskådliggöra vissa delar av Gripens flygegenskaper.

Räddningssystemet och g-dräkten

Räddningssystemet jobbade man mycket med innan man bestämde sig för ett system (Martin Baker) som fanns på marknaden. Har som vi vet visat sig bra och hittills räddat fyra piloter. Förarstolen är något annorlunda genom att skärmen ligger i en låda bakom förarens huvud.



Förarstolen i JAS

Tidigare tolerans på 7 g skulle nu öka till 9 g. 7 g var något man stod ut med, men första gången Stig Holmström upplevde 9 g trodde han att nu är det "färdigt". En fruktansvärd påfrestning och blodkärl brister, och någon enstaka pilot i Flygvapnet har inte kunnat fortsätta.

G-dräkten har nu förbättrats och syrgasen inandas under övertryck. Stig Holmström tror dock att gränsen nu är nådd. Numera finns en effektiv centrifug på Malmslätt som alla JAS-piloter får träna på.

Markprov

Omfattande markprov har utförts. En viktig provning var naturligtvis motorkörning och kort sagt - motorn är "fälmässig"

Det går exempelvis att tända efterbrännkammaren (ebk) när flygplanet faller rätt ned med 90° anfallsvinkel. Har inte gått med tidigare flygplan. Under fyra dagar utfördes rullprov på banan i allt högre fart och nu var det dags för den första provflygningen.

Första provflygningen med Gripen

Några tankvärda ord i detta sammanhang:

"Den primära målsättningen med en första flygning är att genomföra en lyckad landning." Som chef för provflygenheten var det Stig Holmström som skulle flyga, "ett sanningens ögonblick", som han uttryckte det.

Innan hade han taxat med flygplanet och utfört pådrag till så hög fart att noshjulet lättat. *"Hur skulle styrsystemet, som kontrolleras helt av datorer, fungera vid flygning och som man via spaken beställer av datorn vad man vill göra?"*



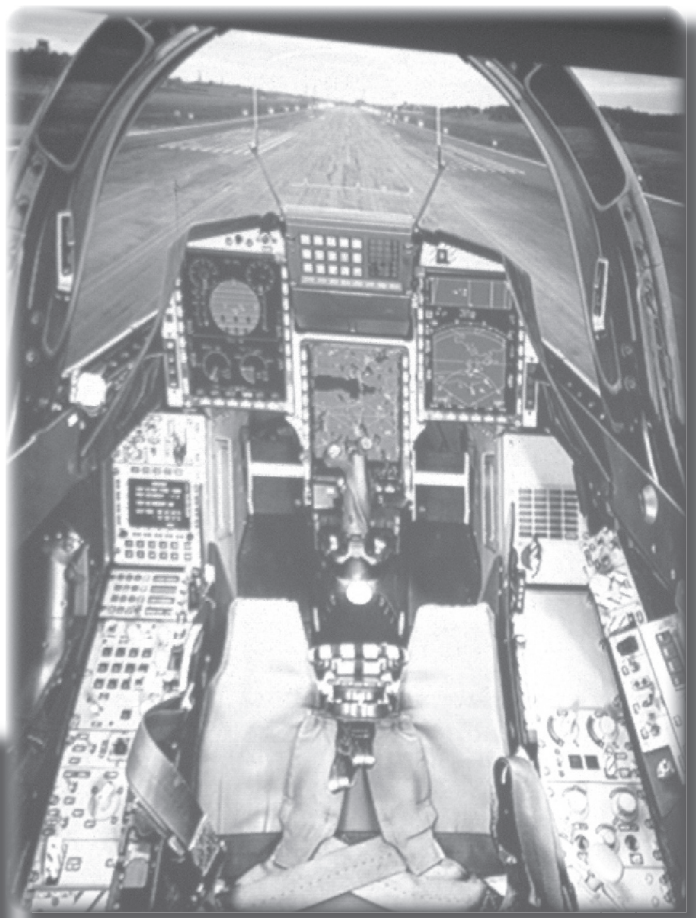
Första flygningen med Gripen

Han upptäckte dock ganska snart att flygplanet flög som han tidigare vant sig vid i simulatorn, flygplanet var faktiskt som en kopia av denna. Dock något känsligare i rolled än vad simulatorn förmedlat

Provflygningen på drygt 50 min, med stället infällt, utfördes enligt program med ett undantag. Flygning med ebk på 6 km höjd genomfördes dock inte beroende på ett mindre problem med bränslesystemet, som dock inte påverkade flygningen i övrigt. Kontrollenheten på marken följde hela flygningen datamässigt i realtid och kunde vid behov ingripa.

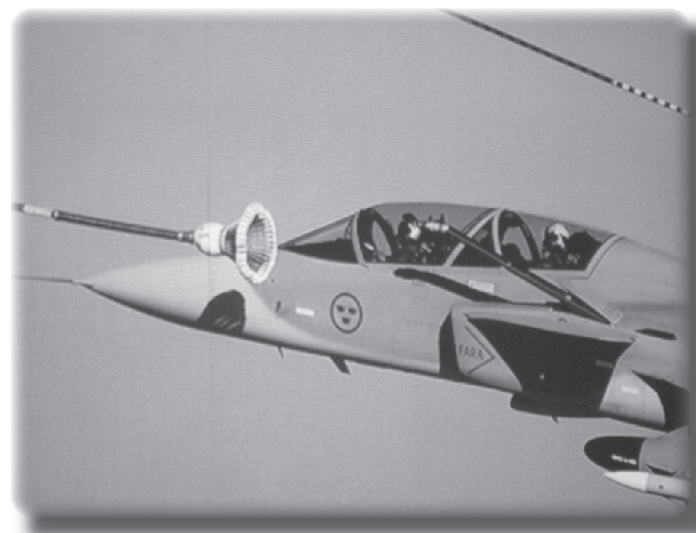
Något om Gripens utveckling

Första provflygplanet hade en helt konventionell instrumentering medan den nuvarande är i form av moderna displayer som fått mycket beröm av utländska piloter.



Förarkabinen i JAS

När Gripen kom ut på den internationella marknaden kom krav på möjlighet till lufttankning. På bilden nedan ser vi ett Gripenplan provutrustat för lufttankning och på 3-4 minuter fyller man tankarna. Förutom en modifierad Hercules har vi ännu inget fungerande tankningsflygplan i FV.



Den 22 april 2008 visade SAAB upp i en s k teknikdemonstrator av JAS hur man skulle kunna utveckla flygplanet. Starkare motor med lägre bränsleförbrukning, och landstället flyttas, som ger plats för fler vapen under vingarna, och i nosen en helt ny radar. En mycket intressant produkt att gå ut med på den internationella marknaden. Beräknas komma i luften under 2009.



En avslutande film

Efter lunch visade Stig Holmström en film från utprovningen av JAS. Först markprov där man bl. a kontrollerade stabiliteten i farter upp till lättningsfart, ca 250 km/t, inga problem flygplanet var kursstabil och lättmanövrerat.

Därefter visades exempel på flygprov allt från genomgång före flygning till flygprovets genomförande och landning.

Vi fick också följa ett spektakulärt prov där flygplanet tvingades in i ryggsinn. Allt kunde vi följa genom följeflygplanets kamera men också genom filmning inuti kabinen där flygplandatorn klarade upp situationen utan ingripande av föraren. Fantastiskt!

”Den mognar mer och mer och blir allt bättre, en fantastisk produkt vi fått fram här i Sverige” blev slutklämmen av detta mycket intressanta föredrag.

*Vi tackar våra föredragshållare!
Jack Carlsson*

Foton tagna under föredragen av Jack Carlsson

Utlandsintresset

Sydafrika har beställt 26 flygplan och har redan fått ett antal, som dom är mycket nöjda med. Thailand har köpt sex Gripen, Ungern och Tjeckien har leasat 14 plan vardera. De sistnämna länderna undersöker att eventuellt utöka antalet.

Indien och Danmark har begärt in offert, Indien på hela 126 plan. Ytterligare ett antal länder har visat intresse bl a Schweiz, Rumänien, Bulgarien och Kroatien.



En sydafrikansk Gripen i ”hemmamiljö”

En annorlunda "evakuering"...

Företaget vi drev i Afrika hade på sitt program bland annat sanitär evakuering, d.v.s. hämta avlidna personer ute i bushen.

Vid ett tillfälle så fick vi ett uppdrag att hämta en avliden person av Zairisk härkomst. Flygtiden till destinationen ca 4,5 timmar. För att kunna utföra denna flygning under en och samma dag, blev starten väldigt tidig, före kl 6 lokaltid. Vilket betydde att vi måste starta från den internationella flygplatsen, eftersom "vår" flygplats var stängd under mörker. Detta betydde att flygplanet, som skulle användas för uppdraget, måste flygas över till den internationella flygplatsen kvällen innan, före kl 18.

Vi hade gjort upp med kunden att kistan skulle levereras till oss i god tid. Flygningen betalades kontant och klockan 5:45 var kistan fortfarande inte levererad, varför vi flög till den internationella flygplatsen utan kista. Kistan levererades kl 19 till företaget och vi kunde därför ta med den på vår pickup kl 4:30 nästföljande morgon.

Jag och styrmannen, Patrik, av arabiskt ursprung, träffades kl 4 på morgonen på kontoret. Vi lastade kistan på flaket, plockade med övrig utrustning och körde mot den internationella flygplatsen, som låg ca 30 km bort.

På vägen till flygplatsen pratade vi om svårigheten att ta sig in på flygplatsen utan att behöva betala tips till vakterna och därför föreslog jag att Patrik skulle lägga sig i den tomma likkistan och när vi kommer fram till grinden så skulle jag visa att vi hade en död person i kistan. Meningen var att jag skulle lyfta locket och visa vakterna, varvid Patrik skulle sätta sig upp och säga –BUUUU. Men efter lång diskussion vägrade han trots allt, varvid jag intog hans plats och fick hjälp med att lägga mig i likkistan. Jag skulle nu utföra samma manöver själv.

Dessa likkistor är utrustade med ett litet fönster på locket, så att man kan se och säga adjö till den avlidne. Så när jag lade mig i kistan kunde jag se den kolsvarta himlen.

När Patrik började köra bilen, kände jag accelerationen och såg gatlyktorna svepa förbi. Sträckan var kort och jag kände inbromsningen inför stora grinden och spänningen steg inför vad som skulle ske. Vi stannade och det blev tyst. Jag hörde kacklande röster. De överenskomna knackningarna på kistan hördes och locket flög upp. Jag reser mig

upp och säger BUUUU och fäktar med armarna. Vakterna befann sig två sekunder därefter 500 meter bort. De sprang som yra höns och Patrik kunde själv öppna grinden och köra in mot vårt flygplan. Själv satt jag i kistan med locket öppet och funderade på konsekvenserna utav detta bustrick.

Resten av uppdraget gick utan anmärkning, förutom att likkistan var något begagnad.

Detta är en av mina tusentals episoder i Afrika.

*Åke Jansson, Vallentuna Aviatörsförening
ägare av DC-3 9Q-CUK*



Njurresan.

Under speciellt 1960- och -70 talen gick det bra att transportera samhällets toppar från industri och politik med ett litet tvåmotorigt flygplan som hade propellerdrift, fart 350 km/t, sex sittplatser, kallt bagagerum i nosen och en enda pilot. Bl a efter haverier utanför Helsingfors, Sundsvall, Göteborg, Kallinge och flera tillbud blev det snart slut med detta. Nej, två piloter och turboprop eller jetdrift blev kravet.

En del uppdrag vi som mindre flygbolag även hade på den tiden var att flyga olika transplantationsorgan såsom, hjärtan, lungor och njurar, samt patienter som snabbt skulle in för behandling i anslutning till detta. Ibland kunde man få flyga kirurger från stora sjukhus till små, vilka t. ex. skulle avlägsna olika organ (reservdelar kallades de ofta) ur döende donatorer. Vid ett tillfälle hos ett litet flygföretag i Norrköping hade jag en helg s k ambulansjour.

Två organ.

Plötsligt ringde man från regionssjukhuset i Örebro.- Kunde jag snabbt flyga två njurar, en skulle lämnas för vidare byte till en väntande patient på Sahlgrenska i Göteborg och den andra skulle till Universitetskliniken i Århus på Jylland. Då för tiden fanns ett krav att tiden från en njures avlägsnande i donatorn intill dess den var inopererad i mottagaren inte fick överstiga sex timmar. –Vi kommer om en timme blev svaret! (avståndet mellan Örebro och Norrköping var cirka 11 mil). Som vanligt var det bråttom så jag förberedde direkta rutter, till Torslanda utanför Göteborg via Visingsö i Vättern och därefter via ön Anholt till Århus, som då var en kombinerad militär och civil flygplats.

Efter exakt en timme kom en specialbil med påslaget blåljus och ur bagaget plockar föraren fram två vita plasthinkar till bredden fyllda med is och någonstans därnere i varje hink låg en njure.

Blodprover.

Ur bröstfickan tog han dessutom fram två provrör med blod, - Ett rör skall följa med varje njure var hans sluthälsning. Eftersom de ju var svalast framme i nosutrymmet satte jag plasthinkarna där, stängde luckan och såg till att jag snabbt kom iväg.

Man hade från trafikledningen alltid specialbehandling då man per radio kallade sig t. ex. för ”Ambulans 225” ! I höjd med Jönköping anropades jag på vår speciella radiofrekvens. – Vi har instruktioner från Sahlgrenska att du måste lämna högernjuren här och vänsternjuren i Århus, det är mycket viktigt ! – Men, svarade jag, de båda hinkarna står framme i nosutrymmet och jag kommer inte åt dem, plus att jag vill minnas att de helt saknade märkning på locken.

Efter ytterligare några minuter kommer en läkare in på radiofrekvensen. Han börjar prata om urinledare, njurbäcken, njurbark, tilledande blodkärl och frånledande blodkärl, samt en massa annat i hög grad anatomiskt och okänt för en enkel pilot. - Så bara ta upp njurarna ur isen så ser du vilken som är höger- respektive vänsternjure, det är inte alls svårt !

Lös problemet !

Men nu blev jag tvungen att säga stopp ! Det där befattar jag mig inte med, finnes t. ex. ingen smittorisk ?

Nej jag har nu 20 minuter kvar till landning, ni får skicka ut en läkare som löser problemet. När

jag passerade den korsande vägen norr om bana 22 på gamla Torslanda såg jag en polisbil med blåljus komma i hög fart, den körde ända fram till flygplanets nos, en vitklädd man slet ut de båda hinkarna, rotade i isen och tog strax med sig den ena. Efter mindre än 10 minuter var jag i luften igen på väg mot Danmark, men där gick det betydligt snabbare med överlämnandet, vilket skedde till mannen i en brandbil som med sirenerna påslagna snabbt lämnade flygplatsområdet. De båda provrören med blod i bröstfickan på uniformen var jag faktiskt att i hastigheten på väg att totalt glömma bort, och detta på båda landningsplatserna !

Kapten Ulf Wiberg.

Den stora hangarbranden på F1 i maj 1959.

De flesta sk. ”Gamla F1-are” minns nog när 2:dra divisionens hangar brann ner fullständigt. Själv jobbade jag då på CVV-filialen och kunde dagen efter åka ut och se förödelsten. Det är nog många som har minnen förknippade med händelsen, bl.a. Nicke Fröjd som då låg med båten vid Rågsäcken och tog sig upp på Björnöbacken för att se branden. Gunnar Gullberg kom hem från pingstfirande, plus många andras minnen. Dom flesta fick överraskningen när dom läste VLT på måndagsmorgonen.

Jag själv hade bara jobbat en månad efter muck just på 2:div. F1, och kände starkt för min gamla arbetsplats.

Länstidningens (VLT) reportage från den 16 maj 1959 berättar följande;

*Hangarbrand på Hässlö, skador för 15 miljoner
Fyra 2-miljonersplan lågornas rov, många explosioner-3 man skadade.*

Explosionsartad brand. Inom en timme var hela byggnaden helt ödelagd sent på Fredagskvällen den 14 Maj.

Fyra flygplan typ J32B Lansen och ett transportplan typ Pembroke fanns uppställda i hangaren och förstördes. Pembroken var nr 32, Lindmans kärra. Under branden förekom explosioner från olje, thinner och gasbehållare.

Under det hektiska släckningsarbetet blev fyra man skadade, dock ingen allvarligt. Det var brandkapten Jan Andersson, Kraftverket skadad i benet, flygtekniker Karl Erik Levin med sårskada i han-

den och värnpliktig Erik Ragnar Larsson chockskadad samt Gunnar Frend, Kraftverket lätt rök-skadad.

Första larmet 22:42 då flottiljpolisen Olander från vaktlokalen iakttog flammor över åsen. Branden tycks alltså under en god stund fått fritt spelrum i den luftiga byggnaden.

Branden kan ha börjat i innertaket. Uppförandet av ett isolerat innertak hade just avslutats. Upphängningen klarade uppenbarligen inte den tillkommande vikten utan någonting gav sig och slet av elledningar

Det förkom skottlossning från ett mindre förråd med pistolammunition. Mera ömtåliga ting fanns förvarade i det s.k. kallförrådet som låg i omedelbar närhet, men detta höll man under vattenbegjutning likaså en bränslevagn som stod nära hangarväggen.

Elden utvecklade en kolossal hetta vilket tvingade brandmännen att arbeta liggande på marken. Tre brandkårer, Västerås, Kraftverkets och borgarbrandkåren med sammanlagt 300 man deltog inkl flottilens personal.

Intilliggande hundgård fick lov att utrymmas, ett 20-tal hundar släpptes lösa men en timme efter branden kunde dom kopplas upp igen.

Två bilar kringvärdda av lågorna och blev fullständigt förstörda.

Närliggande tredje divisionen utrymdes och uppställda flygplan flyttades bort från utsatt position.

Tur i oturen var att de flesta planen var uppställda utomhus. Kanske p.g.a arbetena på innertaket. J 32 B var nya då, F1 höll just på att övergå från J 33 Venom till Lansen. Det fanns förmodligen inte fler 32-or på F1 just då p.g.a utbildning

Byggnaden var uppförd av limträbalkar och med en yta av 120 x 40 m och ca 20 år gammal. Lika F1:s övriga hangarer.

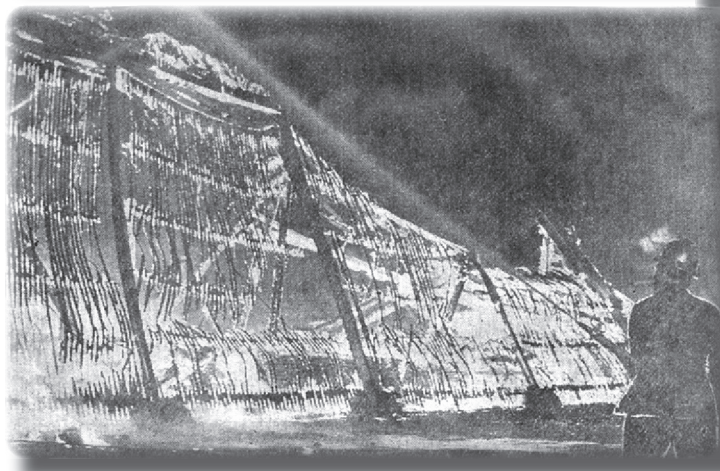
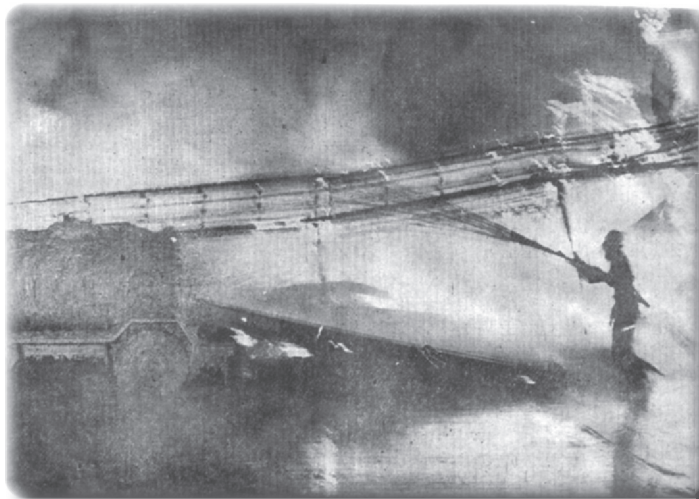
På morgonsida var det hela över och visade en bedrövlig syn.

Överste Odqvist säger att får man räkna med ett värde av 2 miljoner per plan och en byggnadskostnad på ca 4 miljoner så blir värdet på det förstörda ca 12 – 15 miljoner.

I dag kan ni se platsen som är bebyggd med dom två röda hangaren för Flygande museét.

Tio år tidigare, 1949 brann s.k sjöhangaren på CVV området, också i samband med en ombyggnad.

Sture Andersson



Dagens hangarbyggnader på f.d.brandplatsen



Bilder från branden
Ur VLT den 16 maj 1959

**Ur VLT för 50-år sedan.
Den 25 september 1959.**

F1-plan flög brännskadad till Stockholm

En svårt brännskadad flicka, fyraåriga Birgitta Johansson från Motala, dotter till ingenjör Arne Johansson, fördes på torsdagskvällen med ett F1-plan från Malmslätt till Stockholm, där hon lades in på Karolinska sjukhuset.

Östgöta flygflottilj kunde inte uppbringa något lämpligt plan och flygflottiljen i Västerås ställde då till förfogande ett plan av typen Percival Pembroke, som är avsett för trupptransporter. Under flygfärden gavs flickan blodtransfusioner. Flickan hade fallit i en balja med hett vatten. Hon var vid midnatt utom fara.

Nattligt möte med statsministern eller ”Harp-sundsminne”

I mars månad 1971 mördades ambassadör Vladimir Rolovic i Stockholm av två kroater tillhöriga den s.k. Ustasja-rörelsen. Dessa händelser fick omfattande konsekvenser för svensk polis och inte minst för säkerhetspolisen (SÄPO).

Under en tid på 1970-talet tjänstgjorde jag inom denna organisation med placering vid säkerhetssektionen i Västerås. Närheten till huvudstaden innebar att vi relativt ofta fick biträda med resurser när så påkallades. Detta innebar att jag tillsammans med kollegor från Västerås och Norrköping under en viss tidsperiod detta år fick tjänstgöra som skyddsvakter för personer vilka var utsatta för allvarliga hot.

Det fall jag nu skall berätta om gällde den dåvarande statsminister Olof Palme med familj. Dessa skulle under pingsthelgen 1971 fira några dagars ledighet på regeringens residens Harpsund. Terrorhotet mot statsministern och hans familj bedömdes allvarligt och jag tillsammans med kollegor kände att ett stort ansvar åvilade oss att upprätthålla säkerheten under familjen Palmes vistelse där. Min uppgift kom att under dagtid ansvara för fru Palme och de mindre barnens säkerhet. Andra kollegor svarade för statsminister Palmes och den äldste sonen och hans kamrats säkerhet. För min del innebar detta bl.a. att jag fick följa en son samt en flickkamrat till denne ut i den omtalade ”Harp-sundsekan” och hjälpa dem med att fiska. Detta innebar också att jag fick biträda dem med att bärga en gädda

som grabben lyckades få upp med hjälp av spinnspöet. Någon stund senare skulle jag transportera fru Palme och den minsta sonen ut till den lilla ön som fanns i Harpsundssjön. Här skulle vi gå i land och plocka blommor på ön. Pingsten är ju en fager tid. Pojken var inte så gammal – kanske drygt ett år – varför jag under vistelsen på ön fick bära pojken på mina axlar. Vid samtal jag hade med fru Palme framkom att hon var bekymrad hur vi skulle klara bevakningen under natten. Hon kände till att maken inte ville att vi poliser skulle vistas inne i den stora Harpsundsbyggnaden utan att vi endast skulle utföra yttre bevakning. Hon kom under samtalet att beordra oss att trotsa statsministerns önskemål och se till att det fanns åtminstone en skyddsvakt inne i huset. Detta kom att innebära att jag skulle börja vaktpasset inne i huvudbyggnaden. Vi hade kommit överens om 2-timmarspass och min tjänstgöring skulle omfatta timmarna kl. 22:00 – 24:00.

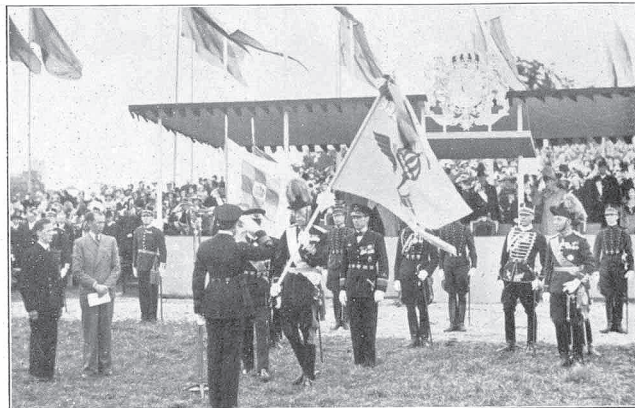
När jag strax efter kl. 23:00 märkte att någon kom ner från övervåningen där den övriga familjen befann sig, kände jag en spänd förväntan över vem som skulle dyka upp. Helt överraskande kom jag att stå öga mot öga med statsminister Olof Palme som uttryckte sin förvåning över att jag befann mig inne i huset. Jag förklarade att det var hans hustru som önskade att vi skulle finnas där. Palme accepterade skrattande att hon lyckats övertala mig att få hennes vilja igenom. Han var på väg till köket och frågade mig om jag ville ha en kopp kaffe. Jag accepterade naturligtvis och under kanske 10 minuter fick jag en nattlig konversation med statsministern. Han uppträdde mycket gement mot mig och berättade att han höll på att formulera ett tal som han skulle hålla.

Han drog sig därefter tillbaka och önskade att vi skulle få en lugn helg utan allvarliga incidenter. Så blev det också och vi kunde återgå till vår ordinarie tjänstgöring efter några för mig mycket ansträngande men upplevelserika pingstdygn under mina år som säkerhetspolis.

Sigvard ”Slark” Larsson

En historisk bild

DEN 16 JUNI 1938.



H. M:t Konungen överlämnar fana till Kungl. Västmanlands flygflottilj.

Rapport från Övre Norrland

Vår flitige brevskrivare Åke "Röd-Kalle" Karlsson har åter gett oss en inblick från sin tillvaro i Norrbotten. Nu handlade det inte så mycket om nutidens allt mer krympande försvar, inte minst där uppe i norr, utan mer hur det var förr genom olika traditionsbevaranden.

Den 12 januari deltog Åke i den sedvanliga minnesdagen för frivilligflottiljen F19 på Kallax med kransnedläggning vid minnesstenen utanför kanslihuset. Från utbrottet av vinterkriget nov/dec 1939 till 12 jan 1940 skapades ett förband klart för insats och som Åke uttryckte det. *"Man kan säga att F19 var det svenska flygvapnets första insatsförband."* Då gick det verkligen undan!

Samtidigt var C F 21 på den då framskjutna basen i Olkajärvi i Finland och deltog tillsammans med en finsk delegation vid en motsvarande ceremoni. Överflygning av en F 18 Hornet fick representera nutiden. Vid det här tillfället brukar man också ta upp samverkan mellan Sverige och Finland i olika försvarsfrågor.

Jack Carlsson

Paradisdag

Eva gick och hade trist
I det sköna Eden
Adam hade nyss gått bort
För att ansa träden

Eva slog sig för sitt bröst
och begynte klaga:
Här finns blott en enda karl
Ingen att bedraga

Si, då kommer ormen fram
Krälände på magen.
I hans sällskap hon fördrev
Hela långa dagen.

Hennes döttrar lura nog
Än idag oss tokar.
Gå vi bort, bedra de oss
Fräckt med andra snokar.

Jan Fridegård.

Historiehörnan

Axel Engdahl var revykung och en känd person i Göteborg på 1920-talet. Han var stor både som person och till sitt omfång.

Efter revyforeställningarna brukade man ibland samlas på Lorensberg restaurang och där roade man sig ibland med att spela "Katalogspelet".

Detta gick ut på att man skulle ringa upp en person som man pekade ut i Göteborgsdelan av telefonkatalogen, och den var ganska tunn på den tiden.

Vid ett sådant "eftermöte" blev Axel Engdahl utsedd till den som skulle utföra detta något annorlunda uppdrag sent på aftonen. Han försågs med en ögonbindel, och fick sedan peka ut en person som han sedan skulle ringa upp. Det råkade nu bli en dam. På raden stod det: Beda Bengtsson, Begravningsentreprenör.

Efter att ha tänkt en stund tog Axel Engdahl telefonen och ringde upp vederbörande person. En något sömndrucken röst svarade:

- Beda Bengtsson
- Är det hos begravningsentreprenör Beda Bengtsson? frågade Axel Engdahl
- Ja, blev svaret.
- Det här är Axel Engdahl. Jag sitter här på Lorensberg med en grogg framför mig. Skulle du kunna komma hit och svepa den. !!!

En bonde kommer till stationen i Gärsnäs och frågar den misantropiske stinsen:

- När går nästa tåg till Simrishamn
- Det angår dig inte, för då lever varken du eller jag.

Menige Olsson blev förbaskad på befälet och råkade i hastigheten kalla serganten för idiot.

- Menar du skämt eller allvar? röt denne.
- Allvar
- Det var tur det, för skämt tål jag inte.

Det är uppställning på kaserngården en måndagsmorgon och löjtnanten skriker:

- Fy tusan, en sådan rättning! Kom hit allihopa så får ni se.

Soldaterna var ute på sin första fältmarch. Det går några får och betar utmed vägen. En soldat kan naturligtvis inte låta bli att bräka: bäääh! Alla instämmer. Det blir ett allmänt bääande, och under soldaternas jubel springer de vetskrämda fåren runt, runt och sliter i sin lina.

Sergeanten kommenderar halt. När det blir tyst, säger han faderligt:

- Ja, det är en sak, pojkar, som jag glömt att säga till er. När ni är ute och går i trupp så här, och om ni möter några släktingar eller bekanta, så får ni inte tilltala dom.

Sen var det slut med bääandet.

Liksom Axel Engdahl var urmakare Henning Håkansson en känd företrädare för göteborgsvitsens fortlevnad. Axel Engdahl tittade då och då in till honom för att prata och skämta.

En dag hade dock Håkansson bråttom och körde mer eller mindre ut Engdahl ur butiken.

Engdahl stannade i dörren och avlossade följande:

- Tycker inte min-utvisare att det är tråkigt att se-kunderna gå?

Lelle Kal har gått till skolkuratoren för att klaga.

- Jag fick stryk i går så jag vill inte bo hemma.
- Oj, men var skulle du vilja bo då?
- Hos GAIS, för dom slår ju aldrig någon!

Bortgångna Kamrater

Sedan föregående nr (2/2008) av Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets.

Karl-Erik	Andersson	Järfälla	1944
Carl-Georg	Seveson	Brottby	
Berndt	Storm	Västerås	
Kurt	Åman	Västerås	
Urban	Öster	Sigtuna	1946/1949

Några Flyghistoriska stolpar ur Västerås- och Allmänt perspektiv

sammandrag 09-01-15 Rune Domås

1903	Bröderna Wrights flygningar (med 15 hpr)	1947
1909	Bleriot flög över engelska Kanalen ”Moderna flygplan” som Farman på besök i Stockholm - Gärdet	1948
1910-1913	”Sverige runt” med glada pionjärer bla i Västerås (Viksäng) Sundstedt, Thulin, Porat, Fransmän	1949
1916	Första Svenska Flygavdelningen inom försvaret bildades på Malm-slätt	1952
1919	Första lyckade Atlantflygningen, 2 Engelsmän i en bombare	1958/1967
1924	ABA (AB Aerotransport) bildades	1962
1927	Charles Lindbergs ensamflygning New York-Paris nonstop Viksängkasernerna i drift med I18.	1965
1928	Riksdagsbeslut att förlägga 1:a Flygkåren till Västerås.	1966/slutet
1929	Första Flygkåren Viksängkasernerna och vattnet vid öster Mälarstrand, Hansa Brandenburg, Heinkel He 5	1967
1930	Hässlöfältet i gång-- på gräs, flygplan B4 Hawker Hart	1970-1971
1931	Hålls den första blindflygningskursen i Sverige, Bulltofta	1978
1933/1941	Fpl S 6A Fokker CV-E o tjänst på F1	1982-83
1935	DC3 i luften. Västerås Flygklubb bildades (en av de äldsta i landet men började faktiskt som modell flygklubb)	1987
1936	Flygkåren blev Kungl Västman-	1987
		1990
		1999
		2003
		2009

lands Flygflottilj F1. B3 Junkers Ju 86 k, 36-45
 ASJA - SAAB bildas, projektering av CVV Hangaren på Hässlö
 F1 håller FV:s första officerskurs (fpl B3). F 1 bildas officiellt
 F 1 formellt flyttat till Hässlö, Flygvapnets Skolor organiserades
 Stor byggnation på Hässlö, ban-system mm
 B 18 i olika versioner på F1. 1944-47
 SAAB B 17, första egna flygplanet, 1946 till -52
 SAAB byggde om strandade flygande fästningar B 17 till civila passagerarflygplan, 20 pax över Atlanten (23 timmar) SAS bildat
 SAS Polarflygningar började
 Flygplan 29 Tunnan premiärflög, första rullbanan byggdes på Hässlö
 F 1 blev nattjakt, enda i landet, DH Mosquito
 SAAB 210 ”Lilldraken” flög till allmän förvåning
 D H Venom till F1 (till 1960)
 Fpl 32 Lansen vid F1
 Bildades Västerås Flyg ek för. med Asea, Metallverken m fl
 Begäran att få flyga på Hässlö med civila flygplan (Bengt Flodén)
 J 35 till F1 efter omskolningar och i olika versioner
 Flyttade affärsflyget till Hässlö, civila byggnader uppfördes
 Prov med chartertrafik till Kanarieöarna
 SAS börjar flyga med DC 9 till Köpenhamn (fpl 37 Viggen till FV
 F1 nedläggning, området övertogs senare av Västerås Stad
 JAS premiärflög, Gula Villan övertogs av VFM och F1 Kamratfören.
 Västerås Flygande museum, Hässlö Hangarförening, HFF
 Flyttades Verkstadsskolan från Johannisberg till Hässlö och blev Hässlögymnasiet.
 Västerås Flygmuseum första Roll-Out
 GA-center etablerat, nya lokaler
 10 årsjubileum VF Roll-Out

Redaktionen har ordet....

Tryckningen av detta nummer av Hässlöbladet har gjorts hos Affärstryck i Västerås och på ett tekniskt annorlunda sätt än tidigare. Redaktionen hoppas därför att ni finner detta nummer kvalitetsmässigt bättre.

Anledningen till att vi nu tryckt tidningen på ett tryckeri och inte hos LSS - reproavdelning, som brukligt, är att vi i höstas fick information att Kamratföreningarna inte kunde påräkna någon ytterligare tryckning av medlemstidningar via LSS.

Vi tackar *Bo Jedemar* på LSS-reproavdelning för den support vi fått under den tid vi tryckt vår tidning hos honom.

Redaktionen hoppas att ni finner innehållet i detta nummer av Hässlöbladet intressant och innehållsrikt. Redaktionen vill också tacka våra medlemmar och bidragslämnare för er medverkan i tidningen, och hoppas på fortsatt medverkan i kommande Hässlöblad.

Som vanligt kommer Hässlöbladet att återfinnas på vår hemsida c:a 14 dagar efter pappersutgåvans utgivningsdag.

Redaktionen önskar alla våra läsare en skön sommar!

Redaktionen



Jack Carlsson, Bo Jedemar och L-O Johansson vid sista tryckningen av Hässlöbladet på LSS i Uppsala.

Från Västerås Flygmuseum.

Roll-Out

Vi jobbar på med vårt 10-årsjubilerande Roll-Out med flyghelg 30-31 maj 2009.

Vår hedersgäst till Jubileet blir Ove Thörnkvist som vi planerar lägga in på lördagen, Ove är gammal flygentusiast och dessutom kompis med kompisar så det gick till slut att få hit honom på rimliga villkor. Spännande.

Flygdagarna i övrigt är fyllda med program från 10:00 till 17:30 båda dagarna.

I stort upptar programmet på förmiddagen en kavalkad med ett 10-tal historiska flygplan och helikoptrar, en stor modellflyguppvisning med bl a Jetmodeller, defilerings och demonstration av supersportbilar (Ferrari, Maserati, Lamborghini osv).

På eftermiddagen/söndag huvudflyguppvisning med allt från "snurrigubbar" till JAS och formationer med gamla mil.fpl, bl a J 29 och Vampire.

På lördagen uppträder Ove Thörnkvist på egen scen i hangaren.

Det blir fullt ös båda dagarna, vill någon ge oss ett handtag utöver bilparkeringarna så avlönas man med fribiljetter till båda dagarna samt mat o dryck den dagen man jobbar.

Ring gärna mig 021- 14 60 55 eller mob 070-314 87 92, mail rune.domaas@tele2.se.

Museet

Vår simulatorhylla innehåller nu även en DC 10 som börjar kunna flygas, klar till Roll-Out. En J 35 F har vi också fått tag på som skall installeras under året. Vi har vid Roll-Out flygande en J 35A, Convair Metropolitan, DC 10 samt vår klenod en Linktrainer från F2, kom till FV i slutet på 30-talet.

Ny shop och viss annan ombyggnad samt hangaren full med flygplan ger oss också nya möjligheter till fortsatt utveckling. Som vanligt kör vi allt varje söndag 12:00-16:00.

Rune Domås/ ordf



**Flygplan att bese under Roll-Out
lördagen och söndagen den 30-31 Maj
på Stockholm/Västerås Flygplats**



Jubileums ROLL OUT

30 - 31 maj

OLIKA PROGRAM
VARJE DAG

DET MESTA AV DET BÄSTA
I LUFTEN OCH PÅ MARKEN

Lördag
OWE TÖRNQVIST SHOW

VI BEVARAR GÅRDAGEN IDAG FÖR MORGONDAGEN

30 - 31 Maj Stockholm/Västerås flygplats

Entré 100:-
Barn under 15 år gratis i
målsmans sällskap

Entren öppen från 10.00
www.flygmuseum.com

Gratis program
Fri Parkering

