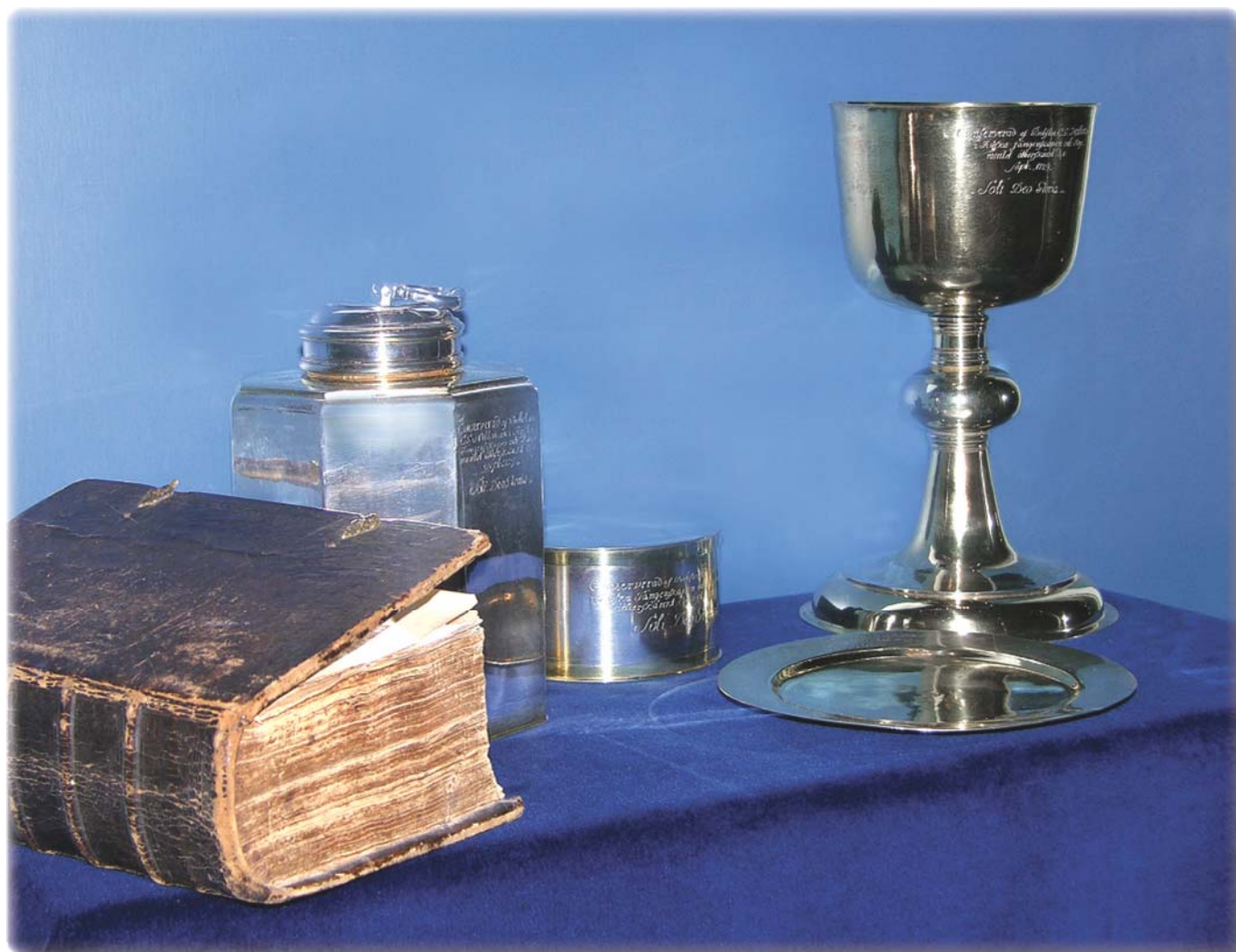




Nr 2- 2009

Hässlöbladet

Information till medlemmar i F1 Kamratförening



Nattvardskärlen på Armemuseet, som en gång varit deponerade på F1.

Foto: Sten Hollman

Jullunch serveras den 17 december i Gula Villan med jultallrik, dryck och underhållning. OBS! Föranmälan på telefon 021-801400 nödvändig, dock senast den 10 december. Se artikel om jullunchen på sid. 3

Besöksadress: "Gula Villan" Hässlögatan 4, 721 31 Västervik

Telefon 021-80 14 00 * P-giro 433 29 23 – 4 * B-giro 5025-5447 * Sekr. e-post: bengtbjork@hotmail.com

Innehåll

Vad Händer?

Öppet Hus	sid 1
Info Västerås Flygmuseum	sid 1
Hemsida	sid 1
Föredrag	sid 1
Vår kassör har ordet...	sid 1

Årsmöten 2009

Jullunchen	sid 2
	sid 3

Detta har hänt!

Kamratföreningens vårresa	sid 3-5
Höstdagjämningsträff	sid 5
Öppet Hus verksamheten	sid 6
Flygning med Safir	sid 6
Föredrag	sid 7-9, 12-13
Bilder från Rollout den 30-31 maj 2009	sid 10-11

Artiklar

F1:s Musikkår Landets Bästa ?!	sid 14-15
Renovering av Linktrainer	sid 16-17
Mirakelräddade flygarna återförende efter 50 år	sid 18
Svenskt-Brittiskt flygutbyte för 50 år sedan	sid 19
Västerås Flygmuseum	sid 19-20
Ordförande har ordet...	sid 20
Bortgångna Kamrater	sid 21
Från Redaktionen	sid 21

Text till omslagsbilden:

Nattvardskärlen som en gång varit deponerade på F1.

Under slaget vid Poltava 1709 tjänstgjorde pastor Christian Georg Nothman som själasörjare vid Västmanlands regemente. Vid krigsslutet ville Nothman förhindra att Nattvardssilvret hamnade i ryska händer, varför han grävde ned silvret. När pastor Nothman efter 12 års rysk fångenskap frisläpptes, begav han sig till Poltava och grävde upp silverskatten. Under stora strapatser förde han silvret hem till Sverige. Väl hemma lät pastor Nothman gravera in sitt namn och höll det för sig själv under sju år. När Västmanlands regemente den 1 september 1729 samlades till en första generalmönstring efter kriget återlämnades silvret till regementet.

När Västmanlands regemente lades ner 1927 blev Armémuseum formell ägare till silvret, men det deponerades i Västerås domkyrka. Under andra världskriget överlämnades det till Västmanlands Flygflottilj - F1- och förvarades där till dess flottiljen lades ned år 1983. Från denna tid ställdes silvret ut på Läns museet i Västerås till år 2005 då det överlämnades till – Armémuseum – i Stockholm.

Nattvardssilvret består av vinkanna, kalk, oblatask samt patén (tallrik för oblater) och var en hedersgåva av kung Karl XI. Det tillverkades år 1697 av silversmeden Johan Nützel, Stockholm, i typisk karolinsk / barock stil.

Västerås 2009-08-29 Sten Hollman

Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 3 december 2009

*Gå ofta hem till din vän, för en oanvänd stig växer snart igen
ur Eddan*

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

December 03, 10, **17***

***Obs! Jultallrik den 17 december**

Januari 07, 14, 21, **28**

Februari 04, 11, 18, **25**

Mars 04, 11, 18, **25**

April 01, 08, 15, 22, **29**

Datum med **fet** stil: ärtsoppslunch 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.

Hemsida

Hemsidan går framåt. Det är ett stort projekt som aldrig kommer att ta slut känns det som.

Grundstommen är klar och ska bara godkännas av ett par intresserade faktakännare.

Sidan kommer att ligga på :

<http://www.f1kamratforening.se> när den släpps.

Två stora bitar är kvar att göra iordning och det är jetflygplansindividsnr samt den stora bildsidan.

Bilder som finns i album här i Gula villan skall också scannas in.

Nuvarande hemsidan nås under adress:

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

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

Januari 28 **Leif Hansson**, "Erfarenhet som pilot på Airbus"

Februari 25 **Gunnar Fahlgren**, "Den mänskliga faktorn - din egen och andras"

Mars 25 **Anders Jonsson**, "Färdmekaniker på HKP4, bl.a. vid Estonia-olyckan"

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

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.

Vår kassör har ordet

Påminnelse om medlemsavgiften 2009

Alla blir vi glömskare med åren. Några tillhör det gäng som inte betalat sin medlemsavgift för 2009. Nu skickar vi ut inbetalningskort för 2010. Betala gärna medan Hässlöbladet är i färskt minne. På inbetalningskortet kan ni uppge eventuell ny adress. Om Hässlöbladet kommer till rätt adress, då har vi redan rätt adress.

Är ni osäkra på om ni betalat medlemsavgiften, ring mig. Årsavgiften för F1 Kamratförening är 75:- och kan betalas till Plusgiro 433 29 23-4 eller Bankgiro 5025-5447. Alla är välkomna in i Veteransektionen för 10:- till Plusgiro 35 14 84-1 eller Bankgiro 5025-5280, men vi får bara bidrag från Västerås stad för medlemmar bosatta i Västerås. (i år 80:-/medlem) Tänk på att man måste vara medlem i moderföreningen också för att bidrag skall utgå.

Alltså, *medlemsavgift 75:- och gärna 10:- till Veteransektionen om ni är västeråsare.*

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

Hemtelefon 021-417037 (telefonsvarare finns)

E-post: marita.stomberg@spray.se

Årsmöten 2009

F1 Kamratförening.

F1 Kamratförening höll sitt årsmöte den 18 april 2008 kl.10.00 i Gula Villan.

Mötet besöktes av 31 medlemmar som aktivt deltog i mötet. Ordföranden Roland Rehnback hälsade medlemmarna välkomna och öppnade årsmötet på traditionsenligt sätt. En tyst minut avhölls till minnesvärda tankar över bortgångna kamrater. Till mötesordförande valdes Ulf Norman som med van och säker hand ledde dagens förhandlingar.



Ulf Norman höll i klubban på årsmötet

Foto: Jack C.

Årsmötet beslutade enligt revisorernas förslag att ge styrelsen ansvarsfrihet för 2008 års verksamhet.

Kamratföreningens styrelse har följande sammansättning:

Ordförande	Roland Rehnback
V. ordförande	Gösta Martinsson
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Styrelseledamöter	Jack Carlsson
	Curt Franzén

Lars-Ove Johansson
Anders Hård af
Segerstad
Bengt Jyrell
Sigvard Larsson
Mary Eriksson
Hans Hellqvist
Hans Brogmar
Hans Andreasson
Åke Hermansson
Åke Bohlin
Sten Hollman

Styrelseersättare

Revisorer

Revisorsersättare

Valberedning

Medlemsavgiften för år 2010 beslutades vara oförändrad, 75:- SEK. Årsmötet antog nya stadgar som visas på Kamratföreningens hemsida.

Årsmötet gjorde med acklamation följande hedersutnämningar:

Stig "Åmål" Andersson	Hedersordförande
Birger Eriksson	Hedersmedlem
Sven-Olof Olson	Hedersmedlem

Mötesordföranden tackade den avgående styrelsen för det gångna året och lyckönskade den nya styrelsen för det kommande verksamhetsåret. Den omvalde föreningsordföranden Roland Rehnback framförde med ord och en blomsterbukett ett tack till de två avgående styrelseledamöterna, Stig "Åmål" Andersson och Sten Hollman.

Roland tackade även de närvarande för visat intresse och avslutade årsmötet.

Efter mötesförhandlingarna gjorde Roland Rehnback och Sten Hollman ett besök hos Birger Eriksson i hans bostad med hälsningar från föreningskamraterna. Samtidigt överlämnades beviset på utnämningen till Hedersmedlem i F1 Kamratförening. Roland framförde också ett stort tack för det arbete Birger nedlagt i föreningens Veteransektion.

F1 Kamratförening - Veteransektion.

Veteransektionens årsmöte hölls i omedelbar anslutning till Kamratföreningens.

På grund av sjukdom kunde inte ordföranden Birger Eriksson närvara varför kamratföreningens ordföranden Roland Rehnback hälsade medlemmarna välkomna och öppnade mötet.

Roland Rehnback valdes att leda årsmötesförhandlingarna.

Årsmötet beslutade enligt revisorernas förslag att ge styrelsen ansvarsfrihet för 2008 års verksamhet.

Veteransektionens styrelse har följande sammansättning:

Ordförande	Sture Rollmar
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Styrelseledamot	Christer Olofsson
Styrelseersättare	Sören Eriksson

Revisorerna i Kamratföreningen utför revisionsuppdraget även i Veteransektionen.

Medlemsavgiften för år 2009 beslutades vara oförändrad 10:- SEK. Årsmötet antog nya stadgar som läsas på Kamratföreningens hemsida. Mötesordföranden tackade den avgående styrelsen för det gångna året och lyckönskade den nya styrelsen för det kommande verksamhetsåret.

Roland Rehnback tackade de närvarande för visat intresse och avslutade årsmötet.

Efter årsmötesförhandlingarna bjöds de närvarande medlemmarna på en landgång med öl och kaffe i Gula Villan.



Foto: Sten Hollman

Som avslutning samlades deltagande medlemmar, i strålende solsken, vid F1 Minnessten över - I flygtjänst stupade kamrater -.

Traditionsenligt nedlades en blomsterbukett vid minnesmärket.

Sten Hollman

Från Veteransektionen horisont

Nu lider 2009 mot sitt slut och året har ur vädersynpunkt varit lyckat, i varje fall för dem som inte hade semester i juli.

Besöksfrekvensen har ökat något vid torsdagsmötena. Vi har t.o.m. september haft 40 sammankomster med ca 20 medlemmar per tillfälle, utom vid de fem tillfällen vi haft föredrag, då det

varit ca 40 medlemmar. Men bättre kan vi väl!

När det gäller medlemsbidrag från Västerås kommun så får vi inget bidrag nästa år (bidraget 2009 var 80 kr per medlem/år, ca 8500 kronor). De enda som får behålla bidraget är PRO, SPF-föreningarna och Finska Pensionärers Förening. Men vi har möjlighet att begära Verksamhetsbidrag och Projekteringsbidrag. Det betyder att vi i styrelsen får tillverka en "stor skalle" genom att slå våra huvuden ihop, så vi kan formulera en bra ansökan, som kan ge oss bidrag för vår verksamhet. Vi tar tacksamt emot förslag på aktiviteter och resor.

Styrelsen önskat alla GOD JUL och GOTT NYTT ÅR, men först ska vi äta en god jullunch den 17 december.

Väl mött!

Sture Rollmar

Jullunchen 2009

Den 17 december är det åter dags för den traditionella jullunchen i Gula Villan kl. 12. Kostnaden i år är 120 kr.

Som tidigare håller vi till i Gula Villan, och med samma arrangemang som förra året dvs. dukning i övre våningen samt i samlingsrummet.

Som förut så måste vi duka i förväg och därför måste vi stänga övre våningen samt samlingsrummet. Vi kan därför inte ta emot besökare före kl. 11, alltså en timma innan maten serveras.

Då vi endast har 70 sittplatser är det **absolut nödvändigt med förhandsanmälan, dock senast den 10 december.**

Anmälan skall ske genom anteckning på den lista som finns anslagen i Gula Villan, eller per telefon på torsdagar 10-13 på 021-801400

Detta har hänt

F1:s Kamratförening på vårresa

Så har det blivit vår och det betyder att F 1:s Kamratförening åter har gjort sin resa, denna gång med 44 förväntningsfulla medlemmar, som i år gick i den Svenska Stormaktstidens Tecken, dvs. under 1600 - 1700 talet.

Resan påbörjades som sedvanligt sätt med avresa

från Gula villan på Hässlö tisdagen den 21/4 kl. 0800 med destination Vasamuseet i Stockholm, där vi togs emot av guiderna Katrin Wackenhuth och Emeli Walter som delade upp oss i två grupper och lät oss följa med på en resa när vårt ståtliga örlogsskepp förliste utanför Beckholmen år 1628, alltså för mer än 300 år sedan.



På väg till Vasamuseet

Foto: Jack C.

Gustaf II Adolf som då var vår konung lät förstå att Sverige behövde rusta den marina sidan och bestämde sig då för att bygga 4 st örlogsskepp i Vasas storlek. Konungen var mycket snål, så det slutade med att endast ett skepp blev byggt på galärvarvet i Stockholm år 1626.

Detta fantastiska skepp som återfanns av en ren slump på Riddarfjärdens botten år 1956 av dåvarande, dykintresserade byrådirektören vid försvarets materialverk, Anders Franzén och hans vän ingenjören Per Edvin Fälting ledde till att skeppet bärgades med hjälp av marinen år 1961.



Modell av Vasa skeppet

Foto: Jack C.

Detta enorma fartyg som låg där framför oss var byggt av ek fraktad från Lettland och mätte en längd av 62 m och var 12 m bred med en segelyta av **1300m²**.

Regalskeppet deplacerade c:a 1200 ton, stormasten reste sig 50m över kölen. Bestyckningen utgjordes av 64 st. bronskanoner genomgående på batteridäck. De flesta kanonerna bärgades med dåtida medel redan på slutet av 1600-talet. Kanske smältes de ner och fungerar nu förmodligen som kyrkklockor i Tyskland.

Beklagligt nog förliste skeppet utanför Beckholmen redan på sin jungfrufärd år 1628, då en kraftig kastby fick henne att få slagsida vid två tillfällen och p.g.a. en oförklarlig anledning hade babords 32 kanonluckor ej slutits, så vattnet fick då möjlighet att forsa in och därmed var olyckan ett faktum och skeppet kantrade och sjönk. Nutida forskning har visat att hade Vasa haft mer ballast så hade olyckan aldrig hänt, samt att kanonluckorna skulle ha varit stängda.



Foto: Sten Hollman

Efter en mycket angenäm lunch i Kaknästornet, där vi kunde njuta av den fantastiska utsikten över vår huvudstad, var det åter dags att samlas för färd till armémuseet där vi med stort intresse fick en genomgång hur den svenska konungen Gustav II Adolf förde befälet över den svenska armén vid Lutzen den 6 november 1632. Redan kl. 5 på morgonen bröt svenskarna upp, marscherade över de leriga åkrarna och kom i ställning vid 10-tiden. När den täta dimman lättade kl. 11 framryckte ungefär 13000 man svenskar, finnar och tyskar på bred front. Först gick det bra för konungen men när Pappenheims styrkor anlände utjämnades dock styrkeförhållandena och vid 13-tiden på dagen blev det kritiskt på den högra svenska flygeln. Dit begav sig då Gustav II Adolf för att leda det anfall under vilket han så tragiskt stupade. Krisen som uppstod övervanns och mellan kl. 15 och 16 anföll svenska

armén på nytt under Hertig Bernhards befäl och drev de kejserliga trupperna på flykt. Förlusterna på den svenska sidan var c:a 1500 döda och 3600 svårt skadade. De kejserliga hade större förluster, omkring 3000 döda och de förlorade hela sitt artilleri. Det stod inte på förrän nästa krig var igång då vid Poltava där vår krigarkung Karl XII förde befälet den 28 juni 1709.



Attack!!!

Foto: Jack C.

Svenskarna avsåg att överraska fienden genom anfall i mörker och samlades mellan kl. 00:00 – 02:30 på natten. Tyvärr försenades kavalleriet av någon anledning så att infanteriet fick vänta 1 ½ timma och därmed gick överraskningseffekten förlorad samt att ryssarna blev förvarnade. Svenskarna slog sig i alla fall igenom den ryska förpostställningen och intog ett par skansar. Efter stora svårigheter grupperade sig armén för slutanfall. Övermakten blev dock för stor, svenskarna övermannades och slaget var förlorat och i skydd av det ideliga motanfallet av det svenska kavalleriet retirerade resterna av armén söderut till Turkiet vilket var ett stort politiskt bakslag för Sverige och därmed kan man sätta punkt för den Svenska Stormaktstiden.

Efter all den lärorika och trevliga guidning av armémuseets Anders Brondén och Lena Petersson var det åter dags att styra kosan till Västerås dit vi anlände nöjda och belåtna på sen eftermiddag.

*Anders Hård af Segerstad /
Sigvard Larsson*

Höstdagjämningsträff

Tisdagen den 22 sep. 2009 kl. 0900 träffades vi vid Gula Villan. Vi var 24 st. som samåkade i egna bilar till Hallstahammar. Målet för vår färd var Västmanlands läns museums samlingar. Vi hade särskilt beställt att de historiska samlingarna från Kungl. Västmanlands regemente skulle visas för oss. Kl. 1000 blev vi mottagna av museets representant Roy Cassé, som välvilligt ställt sig till förfogande som guide. Han hälsade oss välkomna och följde oss sedan genom de mycket rikliga och välordnade samlingarna. Det visade sig att lokalerna hade utrustats, i en för museala föremål, väl tempererad miljö. De föremål som särskilt intresserade oss var väl företrädna och blev på ett utmärkt sätt förevisade. Efter visningen tackade vi vår guide för visningen. Därefter skildes vi åt för att på olika sätt äta lunch.

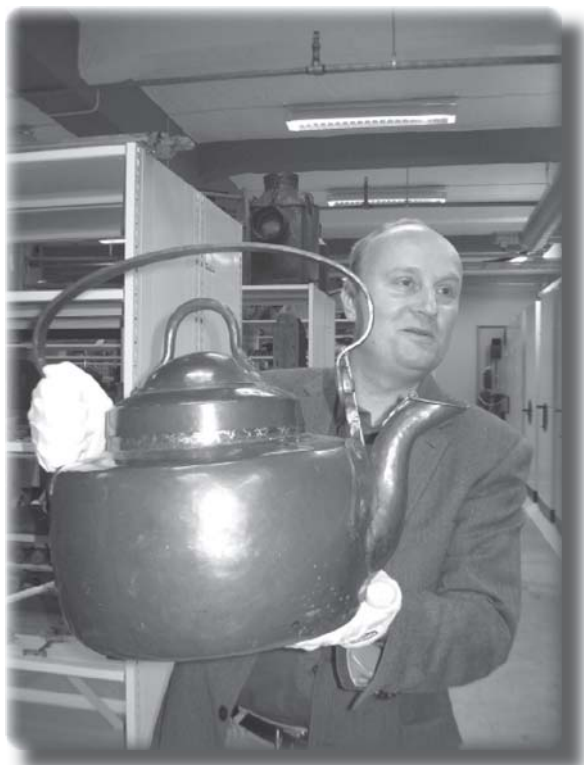
Efter museibesöket var det flera av oss som intog en välsmakande måltid på Westerkvärns värdshus i Mölntorp där vi gemensamt kunde konstatera att vi haft en trevlig dag tillsammans.

Sigvard "Slark" Larsson



Ragnar, Frasse och Anders har hittat något intressant?

Foto: Jack C.



Något för Öppet hus verksamheten?

Foto: Jack C.

Öppet Hus verksamheten.

Gula Villan

”Aldrig har så många, så få, att tacka för så mycket.” Dessa bevingade ord karaktäriserar Öppet Hus verksamheten i dess rätta bemärkelse.

Styrelsen och ett tiotal hängivna medlemmar garanterar att kamraterna har möjlighet att besöka Gula Villan 41 torsdagar, för att under trivsamt samvaro med förmiddags fika (kaffe och smörgås och ibland en god kaka som någons respektive bakat) samt 7 torsdagar med kaffe och bulle, föredrag och som avslutning en välsmakande ärtsoppslunch, allt detta år efter år.

Fram t.o.m. Hässlöbladets utgivning beräknas antalet besökande till ca 1300 och en inkomst på 13000:-. Med tanke på att vi alla blir äldre så måste dom som är få bli fler. Därför vädjar jag till alla som har möjlighet att ställa upp, *anteckna er på den lista som sitter på entrédörrens insida*

Curt Fransén

Flygning med Safir.

Under Roll-out den 30-31 maj lånades Gula Villan ut till Sveriges ”Safirgång”. Som tack för F1 Kamratförenings gästfrihet utlovades att en eller två Safirer skulle komma från Uppsala en torsdag i augusti – september, och erbjuda en rundtur över Västerås.

Hur skulle dessa eftertraktade platser (fem till åtta st.) fördelas? Vi ordnade ett lotteri och fem lyckliga vinnare såg fram emot höstkanten. Fem reservplatser utsågs också.

På grund av översyn av två Safirer samt att vädret skulle passa så blev torsdagen den 17 september dagen då den Gula Safiren kom till Gula Villan med Kapten Clas-Göran Barrestam vid spakarna och med honom ett strålande flygväder. Han hade med sig informationstavlor om Safiren samt om Flygklubben. Vi fick ett kort föredrag och sedan delade vi upp oss i tre grupper om 3 personer. Varje flygtur tog ca. 15 min i luften.

Första gruppen bestod av tre damer, två av oss fick våra ”gubbars” platser, medan Yázika hade vunnit sin flygtur. Hon fick sitta fram vid sidan av piloten och förhörde sig då om möjligheten att flyga mer och kostnad för detta.

Efter den tredje och avslutande flygningen över Västerås fick Yázika följa med på returflygningen till Uppsala utan kostnad. Vilken lycka! Villkoret var att hon ordnade hemtransport själv. Som tur är går det bussar från Uppsala till Västerås!

Det blev en härlig dag för oss alla!

Mary Eriksson



Damgruppen, fr.v. Barbro Rollmar, Yázika Karlsson, Mary Eriksson med Clas-Göran Barrestam.

Foto: Ragnar Eriksson

Föredrag

Föredragshållare i november 2008,

var Hans Kjällbäck som berättade om sitt flygarliv, från segelflyg till jetflyg. Av sina omkring 13000 starter valde Hans att berätta om några som var särskilt händelserika. I vår tur har vi av utrymmesskäl valt några stycken.

Redan 1958 var han med om sitt första haveri – som passagerare. Han åkte med i en ARI Auster med dubbelkommando, och eleven gjorde en kraftig dykning, varvid vänster vingstöta viker sig. Resultatet blev en flatspin som naturligtvis inte kunde hävas. Markkontakten blev minst sagt hård, men alla fyra i planet klarade livhanken. Enda skadan var en bruten arm (dock inte på Hans). Men ändå, ingen bra start på hans flygarliv.

Han gav sig inte, trots moderns gråt, utan började att segelflyga. En minnesvärd flygning var när han tog Silver-C som slutade utanför Östhammar på ostkusten. Han visste inte var han var, utan var tvungen att fråga de som kom fram till landningsplatsen!



Den långdistansflygning som erfordrades för att få Guld-C med diamant var på minst 500 kilometer. För att få landet gällde det att flyga norrut. Via Borlänge och Falun kom han i höjd med Sundsvall varefter han fortsatte norrut och hamnade i Stensele där han landade vad som verkade vara en bred väg. De som kom fram hälsade honom välkommen till deras nya, tre dar gamla flygplats! Totalt blev det 610 kilometer, vilket då var svenskt rekord som höll sig i tjugo år.

Hans berättade därefter om många av sina äventyr som segelflygare innan han kom in på sin "motorkarriär" som började med BasAir i Västerås och som pilot på Dagens Nyheters eget flygplan. Hans

fick då bland annat ett par gånger transportera en fotograf till U 137 som gått på grund i Blekinge. Avsikten var att ta flygfoton på plats. Några dagar senare fick man i uppdrag att fotografera den ryska flottenhets som låg och väntade ute till havs. När man fotograferade en jagare på lägsta höjd, upptäckte man att man hela tiden följdes av robotbatterier! Tyvärr blev bilderna hemligstämplade, så de publicerades aldrig.

En lustig historia var när Gunde Svan efter sina två guldmedaljer i Sarajevo "kidnappades" av Expressen och flögs direkt till Borlänge där han togs emot av sin mamma. Expressen gjorde på så vis ett scoop, medans de övriga tidningarna, radio och TV, stod med lång näsa på Arlanda dit den övriga truppen anlände.



Avslutningsvis nämnde Hans några av de celebriteter som han transporterat: svenska och norska kungarna, prins Bertil, Wallenbergarna, men mest minns han när han fick i uppdrag att skjutsa George W Bush. Inte minst därför att presidenten var en mycket trevlig person, och att Hans förärdades en slipsnål i guld med presidentens emblem.



Foton i artikeln från Hans Kjällbäck

Roland Rehnäck

Flygningar i Norrland,

var rubriken på Gunnar Sköldbergs föredrag, där han berättade på sitt härliga berättarmanér.



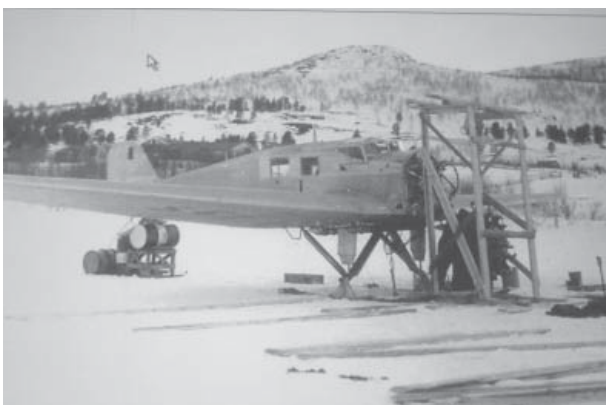
Foto: Jack C.

Gunnar kom till F1 som korpral, men ville komma till Ljungbyhed och bli pilot. Detta gick nu inte, hade man valt en linje så var det kört. Därför började Gunnar att lära sig segelflyga ute på Johannisberg. Det började med SG_38 och slutade med Mucha. Efter detta blev det motorflyg med bl.a. Klema -35, SK-12 och Auster. Det blev bogseringar och brandflyg för att få ihop tillräckligt med flygtid för ett certifikat.

Gunnar fick en inbjudan att komma upp till Lappland och flyga Norseman. Det blev flygningar med fisk, post och andra uppdrag till och från en massa sjöar och älvar. Här inträffade det en massa olika tillbud.

Ett sådant tillbud var när Gunnar flög med Gösta Heden i en Norseman och körde upp på ett grund med tillhörande problem att komma hem med trasig flottör.

Turister, jägare och material som flögs ut till olika läger samt postflygning utfördes med bl.a. See-Beé.



Motorbytet på Junker W 34 i kyligt väder

Även Junkers W 34 var enligt Gunnar ett trevligt flygplan. En nödlandning på sjö med trasig motor på W 34:an, och med efterföljande motorbyte i sträng kyla, var inte någon sinekur. Motorbytet skedde med provisoriska hjälpmedel. Transport av ny motor skedde med hästtransport. Skåningen Hjalmar Jönsson fixade dock allt genom sin uppfinningsrikedom.



Hästtransport med utbytesmotorn

Efter sina flygäventyr i Norrland flyttade Gunnar ned till Stockholm och blev bilhandlare för att senare börja vid polisen.

Det var ett uppskattat föredrag som gick hem hos medlemmarna.

Bengt Björk

Januari månads föredrag,

hölls av Martti Saari, som började med att berätta att han växte upp i Helsingfors under brinnande krig. Då lärde hans sig som liten pojke att flygplan



Matti Saari

var något oroväckande. Så fort man hörde flygplansbuller, gällde det att ta skydd så fort som möjligt. Det var något som satt i även sedan han blivit adopterad till en familj i Gislaved. Så fort ett flygplan

Foto: Jack C

hördes, skyndade han sig att ta skydd under sängen!

Men detta gick så småningom över, inte minst när han gjorde lumpen och hans bataljon skulle anfalla ett näste vid ett flygfält. Att springa i ljunng med full utrustning och samtidigt se en J 29 i full fart passera, det väckte tanken på att det nog skulle vara ganska bekvämt att sitta på sin häck i en cockpit jämfört med att springa sig trött!

Väl hemkommen från övningen slog han upp en tidning där det fanns en annons om att Flygvapnet sökte fältflygarelever. Martti sökte, och kom in!

Efter fullgjord utbildning på Ljungbyhed, placerades Martti på F 12 i Kalmar, där han kom att flyga J 32B Lansen. Vad han speciellt framhöll, var hur häpnadsväckande det var att skjuta med skarp ammunition. På 30 sekunder tömdes hela magasinet!

Senare fick F 12 nattjaktversionen av J 35 Draken, som han beskrev som ett fantastiskt flygplan.

I slutet av Marttis flygkarriär fick han erbjudande om att bli flyginstruktör på F 16 i Uppsala. Hans elever var sådana som skulle flyga in sig på J 35C. Han kom även att utbilda danska piloter på samma typ.

Visserligen menade Martti att "inget hade hänt" under hans tjänstgöring, men han beskrev några tillfällen då han hade varit mycket nära. Vid ett tillfälle under lågnavigering skulle han göra en "touch-and-go" på ett fält, då han överraskades av en kraftig sidvind. Vänster vinge slog i banan, och han fick upp planet alldeles över trädkropparna. Vid hemkomsten upptäcktes att vingspetsen var helt sönderslagen!

Vid ett annat tillfälle beordrades han ut mot ett okänt företag, och leddes av navigatören mot målet. Navigatören fick kontakt, Martti tog över och fick i sista stund se att det var varningslampan på fyren på södra Gotland som han med nöd och näppe undvek!

Eftersom Martti utbildat flygare, tänkte han att han lika gärna kunde utbilda civilister. Han gick igenom lärarhögskolan i Uppsala. Han hamnade så småningom i Irsta utanför Västerås, där han gick i pension som rektor för skolan.

Under frågestunden efter föredraget fick han frågan om hur det var att flyga utan navigatör. Martti menade att det blev ganska ensligt, att det blev ett enmansjobb. Men mest saknade han navigatörerna, eftersom de var makalösa på att ordna fester och andra upptåg!

Roland Rehnbeck

I september 2008,

fick vi ta del av Tage Berggrens stora flygintresse, såväl privat som professionellt från hans tid som reporter på VLT.



Tage inledde, som han sa, att beskriva sin lustiga väg till F 1 Kamratförening: *"Ett nybygggarbarn från Glommersträsk i Lappland, anställd på VLT som reporter i 42 år och med ett brinnande flygintresse alltsedan tidiga pojkar."*

Axplock ur Tages "flygarliv"

Som femåring såg Tage sitt första flygplan i luften, en svenskbyggd Junkers, som användes som ambulansflygplan i Norrbotten. Sex år senare upplevde han en av sina största flyghändelser när han var med teknikerna från F 21 och tog hand om en B 17 som nödlandat på sjön i närheten.

Februari 1958 fick Tage göra sitt första flygfotoupdrag i en Sk 12. Det här blev inledningen av många fotoupdrag från flygplan som han gjorde genom åren.

En pojkdrom gick i uppfyllelse när han fick komma hem till Glommersträsk i ett militärflygplan, en Sk 16.

En flyghändelse som kunde ha slutat olyckligt inträffade när Tage flög med Gösta Hedén, kontrollflygare på CVV i Västerås, som hjälplastare i en Norseman. Efter start säger Gösta: "Jag har inget sidoroder." Med en nål och ett gem lyckades Tage ersätta en "borttappad" sprint. Gösta skyllde på "meken" men denne replikerade: "Typiskt fel av föraren".

Forttsättning på sidan 12

10-års Jubileum av Roll-out i Västerås den 30-31 maj 2009

Foto:

Jack Carlsson

Sten Hollman

Hans Norman/

www.scanliners.com





År 1964 köpte ASEA en Baron och under en tredagarsflygning fick Tage följa med Nicolin och reportagefilma.



Vad vore ett framförande av Tage utan en flyghistoria. Nu med huvudfigurerna Nicolin och piloten Göte.

SAS hade överbokat en Metropolitan varför Nicolin, en handelsresande och en pojkscout i stället fick flyga med Göte i en Baron. På väg från Luleå till Stockholm stannade först den ena motorn och kort därefter även den andra. Göte reser sig sakta och säger: "Vi har tyvärr bara tre fallskärmar." Nicolin reser sig och säger med myndig stämma. "Jag är en av landets skarpaste hjärnor och därmed outhärlig för ASEA och landet", tog en av skärmarna och hoppade. Då sa handelsresanden. "Det här var kinkigt vi har ju bara två fallskärmar kvar!" "Ta det lugnt!", Sveriges skarpaste hjärna tog min ryggsäck!", sa Göte.

Vid ett av Tages största flygreportage över Nordpolen i en DC10 gjordes en mellanlandning i Alaska för reportage om fiske, som kunde ha slutat riktigt illa.

Tage flög ut med en "bushflygare" till fiskeområdet. Vid angräning av planet vid stranden skulle Tage hjälpa till med repet, men halkade och träffades av propellern. Turligt nog blev det endast ett ytligt sår i axeln. För kompisarna var det resultatet av en attack från en Grizzlybjörn - innan sanningen kröp fram.

Några flygidoler

Vi fick nu ta del av några av Tages flygidoler. En av de största, Henry Nyberg, byggde på 60-talet ett ensitsigt flygplan försedd med en folkvagnsmotor. Hade inget certifikat och inte heller några formella

kvalifikationer. Han var bonde och kyrkvärd och på sommarkvällarna flög han en sväng över skog och mark. Det var hans kvällsandakt! Planet finns på vårt flygmuseum.

En annan var Anders Gernandt som under kriget provflög alla Sk 25 (120 st). Satte bl a världsrekord i antal loopingar i följd och det var inte mycket marginal till marken efter den 203:e och sista loopingen.

Modellflyg

Ett av Tages största intressen är modellflyg. Han och sonen har byggt och flugit modellflygplan tillsammans i närmare 40 år bl a en modell av Charles Lindbergs "Spirit of St Louis".



Han avslutade med några tankvärda ord som han fick av sin mamma vid "resan" ut i arbetslivet. "Jag är inte ett dugg orolig för dig, sån tur som du har klarar man sig utan förstånd!"

Jack Carlsson

Ubåtsjakten i Stockholms skärgård i oktober 1982

I april gästade Rolf Andersson F1 Kamratförening och höll ett intressant föredrag om ubåtsjakten i Stockholms skärgård 1982.



Rolf Andersson

Foto: Jack C.

Rolf började år 1965 på dåvarande Marinmateriel-förvaltningen numera Försvarets materielverk på Gärdet i Stockholm. Där han under c:a 44 år arbetat med ubåtssonarer (**SO**und **N**avigation **A**nd **R**anging). Han var ansvarig för uppbyggnaden av en hydroakustisk spaningsanläggning vid Mälsten och var också med i slutet av ubåtsjakten.

I sitt föredrag kom han att berätta om de spännande händelserna som inträffade i Stockholms Skärgård under tiden 30 september till den 14 oktober. Rolf berättade att under denna tid jagades det efter flera ubåtar, bl.a utanför Vaxholm, i Hårsfjärden och vid Kanholmsfjärden. Vid flera av de incidenterna fälldes det sjunkbomber. Rolf angav dag för dag vad som skedde under den tid som ubåtsjakten pågick. Bl.a den 1 okt då en ubåt, konventionell sådan, som gissningsvis var 60-70 m lång, tycks ha tagit sig in via Mysingen in i Hårsfjärden norrifrån vid Alvsta Långholmar. Det verkar som att den ubåten nästan omedelbart vände och gick ut samma väg som den kommit in. Området är trångt för en större ubåt. Sedan tidigare fanns rapport om ett periskop vid Gålö dagen innan. Samtidigt med den konventionella ubåten förmodas att det fanns ytterligare några ubåtar i området. Två helikoptrar opererade i området och hydrofonbojar placeras ut med lyssningscentral i tornet på Hpk. flygledartorn.

Det var flera möjliga ubåtskontakter i södra Hårsfjärden, samtidigt som lågfrekventa ljud rapporterades från norra Hårsfjärden. Även propellerljud registreras vid flera tillfällen

Rolf berättade att under de följande dagarna får man indikation via radrekon och hydrofonkontakter samt magnetslinga.

Under de efterföljande dagarna företas flera åtgärder för att få fast ubåtarna bl.a. fäller man en kraftig magnet med akustisk sändare där en mini-ubåt lokaliserats. Den fastnar på ubåten. Man kunde på detta sätt följa ubåtens rörelser under ca 20 min. Ubåten förflyttade sig ca 1000 m innan sändaren lossnade eller togs bort av besättningen på ubåten. Inga sjunkbomber fälldes. Det fanns också ubåtsnät utlagda och där man vid ett utbrytningsförsök ser att ubåtsnäten rör sig ca 50 m mot vinden vilket, tyder på att en ubåt försöker bryta sig ut.

Den 8 oktober blir Rolf Andersson ombedd att hjälpa till vid ubåtsjakten. Han beger sig till det, av honom, nyligen installerade provsystemet på Mälsten. Han kom fram sent på kvällen och kopplade genast upp sin utrustning och började lyssna efter ljud från ev. ubåtar.

Rolf berättade att först på måndagen den 11 okto-

ber började det hända saker på Mälsten.

En ubåt utlöser att en mina sprängs vid Måskruv söder om Mälsten. Efter minsprängningen flöt det upp en grön fläck på ytan. På kvällen den 11 okt hörde Rolf karakteristiska ljud från ubåten, en blandning av slagljud, dunkar och transienter. Ljuden kunde i stort sett sedan höras kontinuerligt i ytterligare några dagar. Förmodligen pågick en del reparationsarbeten ombord på ubåten. På kvällen detekterades för första gången ett brusliknande ljud som låg i frekvensområdet mellan 12,5-20kHz. Det var väldigt speciellt. Signalen hade en mycket hög nivå, ca 90dB. Rolf säger att han inte har, vare sig tidigare eller senare, stött på något liknande ljud.

År 1982 kunde endast en grov analys göras av bandet. När man spelade upp bandet med lägre fart kunde dock en ton höras.

När bandinspelningen analyserades på nytt år 2007, med modern analysutrustning, fick man fram mycket mer information. Bl.a. kunde man se att signalen innehöll korta pulser (0,3 s) och att signalen innehöll både CV och FM information.

Detta ljud återkom ytterligare 5ggr under natten. Förmodligen var det kommunikation mellan den skadade ubåten och den ubåt som låg utanför Mälsten. Med tanke på den höga nivån bör det ha varit den skadade ubåten som sände. Många, sade Rolf, inklusive jag själv, tror att frekvensen valts med tanke på att vi skulle tro att ljuden kom från våra egna sonarer.

Rolf lämnade Mälsten vid 12-tiden tisdagen den 12 okt efter nästan fyra dygns tjänstgöring.

På eftermiddagen den dagen gjordes den inspelning som förorsakat mest diskussioner i efterhand. Ljudet benämns "3.47" ljudet (inspelningstiden var 3 min 47 sek.) Det kan ha varit en ubåt som tog sig ut mot öppet hav men det kan också vara en taxibåt som heter Amalia. Enligt Rolf är det oklart om det verkligen var taxibåten Amalia. Om nu trots allt Amalia varit i Mälstensområdet den aktuella dagen, är det oklart på vilken sida av ön Amalia skulle ha gått.

Bandet har analyserats på en rad olika håll både i Sverige och utomlands. Bandet med inspelningen var hemligt fram till 2007, men lämnades då ut på SVT:s begäran.

Rolf avslutade sitt föredrag med att summera resultatet av ubåtsjakten samt att det varit en del kränkningar sedan år 1982.

Lars-Ove Johansson

Artiklar

F1:s Musikkår Landets bästa ?!

Musik i militära sammanhang kan man spåra ända tillbaka till 1200-talet, men hade då ett helt annat syfte än senare tids ambitiösa konsertmusik. Militärmusik har också under årens lopp varit föremål för otaliga utredningar och nutidens ”släkting” Länsmusiken utgör inget undantag. Den ena utredningen följer på den andra och har så gjort i urminnes tider.

I 1942 års försvarsbeslut utökades den redan ”täta” militärmusiken i landet med ytterligare 13 kårer och det moderna flygvapnet fick 8. Totalt hade Sverige 44 militärorkestrar där många var av så kallad ”typ III” vilket i storleksordning innebar 20 musiker.

Så fick F1 i Västerås sin första Musikkår 1943. En av stadens mer kända musikprofiler, Lars ”Melle” Melin, ännu verksam inom musiken, antogs då som musikelev och minns tiden då kåren bildades och han fick en fast anställning. Disciplinen för en ung musikelev var stentuff men kunde också vara lärorik och fostrande även om någon lön var obefintlig. Elever och volontärer utsattes många gånger för personförföljelse då de militära graderna hade stor makt och förödande för den som föll i onåd och kunde ibland övergå i ren pennalism. Pennalismen avtog dock med åren och försvann helt när graderna försvann. Kapellmästare eller musikdirektörer, som dom då hette, var många gånger välutbildade i ämnet musik men hopplöst obildade i ledarskap. En musikdirektör hade officers grad, löjtnant eller kapten, och hade oinskränkt makt över sin personal som sällan blev utan konflikter. Det finns någon som myntat det klassiska uttrycket: ”Att vara militär musikdirektör är inget. Det är en sjukdom”.

Det fanns ju naturligtvis undantag, både jag och Lars Melin, vill mena att Harry Winnsjö var en av dom. Jag skulle få förmånen att under en kortare tid spela under honom. Om detta tänkte jag återkomma till.

Harry Winnsjö var den nytillsatte musikdirektören som redan från början satte sin prägel på sin nyuppsatta musikkår. Winnsjö var en välkänd musiker som kom från Radiotjänst och Sune Waldemirs populära orkester. Med den bakgrund som Winnsjö hade kan man lätt förstå att han tidigt gjorde F1:s Musikkår populär. Han var den nya tidens moderna kapellmästare som var långt före sin tid med ideér



Harry Winnsjö

och repertoarer.

Året var 1947 då någon, kanske källarmästare Ragnar Bätz, kom på den lysande ide´n att låta F1:s Musikkår konserterna några kvällar i veckan i parken vid sin restaurang Klippan. Det blev succé direkt och man kan tänka sig att förebilden kom från Berns som i efterkrigstidens Stockholm anordnande promenadkonserter i Berzelipark.

Det som gjorde Klippankonserterna särskilt attraktiva var att man också lade in frågesportkvällar i konsertprogrammen. Kapellmästare Winnsjö ledde själv dessa där frågorna handlade mycket om musik. Källarmästare Bätz delade generöst ut priser i form av supébiljetter till sin restaurang, och man kan ju förstå att detta var uppskattat.

Det har berättats för mig att ofta så hände det att en servitör skickades fram till kapellmästare Winnsjö som inviterades till krögare Bätz bord för en kvällssupé. Att neka till något sådant var inte Winnsjös natur, som gillade livets goda. Det är väl inte omöjligt att tänka sig att Bätz på detta sätt ville visa sin tacksamhet. Restaurang Klippan hade verkligen kommit i fokus.

Vid dom alltså rätt ofta återkommande måltiderna fick Hilding Ahrborn eller Bernhard Aurell rycka in och överta dirigentpinnen. Dessa var två andra välkända musikprofiler som under många år framöver skulle utmärka sig i olika musiksammanhang.

Den nattliga hemfärden för vår kapellmästare efter dessa supeér kan man tänka sig var kantad med en hel del snubbeltråd.

Ett annat inslag som säkert också gjorde musik kåren välkänd och populär var de ofta förekommande direkta radiosändningarna från restaurang



En orolig men ändå hoppfull grupp inför en eventuell nedläggning.

Fr.v. Olle Vestberg, Sigge Olsson, John Eliasson, Bernhard Aurell, Lee-Roy Östberg, Bengt Moback, Hilding Ahrborn, Lars Melin, Rune Lindgen och Sven Wickström.

Klippan. I parken satt den välkända "radiorösten" Sven Drakenberg och påannonserade och kommenterade, och Harry Winnsjö dirigerade sin musikkår.

Året 1952 skulle Klippankonserterna av någon anledning ta slut men alltmer skulle F1:s Musikkår uppmärksammas. Dock dök nya orosmoln upp i form av nedläggningshot år 1956. Tio musiker var nu kvar och levde mellan hopp och fruktan inför ett kommande riksdagsbeslut om indragningar av militär-musiken. Om detta och mycket annat skall jag berätta i nästa Hässlöblad.

Bengt Öslöf

Foton till denna artikel från Bengt Öslöf

Still going strong!
Ove Törnqvist uppträdde vid
Västerås Flygmuseums Roll-
out lördagen den 30 maj.

Foto: Jack C.



Renovering av LINK TRAINER nr 1340

Under våren 2005 fick Västerås Flygmuseum en förfrågan om museet ville överta en Link Trainer, som dom inte längre hade nytta av. Link Trainer är en flygsimulator som konstruerades i slutet av 1920-talet och förbättrades i olika omgångar ända in på 1940-talet.

(Bild 1, LinkTrainer) Torsby Flygklubb skulle flytta till andra lokaler och Link Trainern "blev över". Självklart tackade Flygmuseet ja.

Den första hämtningen skedde på sommaren 2005. Det var den Link Trainern som vi på Västerås Flygmuseum nu håller på att renovera. Demontering var nödvändig eftersom den inte gick in i flyttbilen i sin helhet. Sedan blev den liggande i delar i museet.

Jag hade inte alls tänkt på Link Trainer-projektet när jag kom till museet 2006 på våren. Nä, istället hade jag tänkt vara med i "Sparmannjagar-projektet", som är ett flygplansbygge, och hoppades att eventuellt kunna få flyga den när den var färdig. Men det projektet gick i stå, eftersom det inte fanns någon tekniskt ansvarig som kunde driva projektet vidare. Vad skulle jag göra då? Någon pekade på högen med Link Trainern. Du kan ju försöka dig på den. Det verkade vara en omöjlighet vid första påseendet men efter litet påläsning i den medföljande instruktionen från 1939 så fick jag en uppfattning om att det kanske skulle kunna gå att få fart på den i alla fall.

På sommaren 2006 fick vi indikation på att det fanns fler delar att hämta i Torsby. Ulf Norman, chef för simulatorerna, och jag for dit och hittade skalet av ytterligare en Link Trainer i en lada. Den var från 1943 och hade en instrumentbräda som visade att den hade varit en simulator för J 29 "Flygande Tunnan". Den monterade vi ihop under vintern så att man kunde se att det var en Link Trainer. Det blev ett utställningsexemplar och den blev lagom färdig till flygdagen i maj 2007.

Men nu gällde det att sätta ihop den äldsta Link Trainern. Efter att ha inventerat högen av delar visade det sig att alla delar plus litet till faktiskt fanns. Det första jag gjorde var att köra sönder motorn till vaccumpumpen. Nåja, det fanns ju två motorer så det gick att få en hel motor av de två. Sen renoverade jag vaccumpumpen. Det gick bra. Därefter kom det stora problemet. Hur skulle man kunna täta de stora vaccumbälgarna som gör att hela maskinen rör sig? Eftersom konstruktören (Edvin Link) var son till en orgelbyggare så låg det

nära till hands att söka sig till sådan. Och var hittar man dom. Jo, på orgelfabriken i Knivsta. Dom var mycket intresserade och lovade mig att återkomma när de hade kontaktat sina leverantörer i Tyskland. Sen hörde jag aldrig något mer från dom!! En man i simulatorgruppen på museet hade dock en kontakt som kunde leverera en tvåkomponents gummilösning för regumeringsarbeten. Det var lösningen. (Bild 2, Bälarna)

På hösten 2007 kommer Fred Krenauer och Karl-Henry Andersson (båda fd ASEA-anställda) in i bilden. Fred och jag ägnade oss åt det att renovera det mekaniska medan Karl-Henry fick alla elektroner på sin lott. Det sistnämnda behärskade ingen annan av oss på museet eftersom utrustningen bl a innehöll gamla radiorör. Det blev ett omfattande arbete att få fart på kommunikationssidan. Det är inte bara kommunikationen mellan "flygföraren" i simulatören och läraren vid lärarbordet utan det är också en komplicerad elektrisk utrustning som driver de flesta instrumenten.

Under hösten/vintern/våren 2007/2008 lyckades vi få fart på det mesta med ingenting var ännu ihopmonterat då vi hade kallat till en konferens i mars. Det enda vi kunde visa konferensdeltagarna, som själva hade en Link Trainer eller var intresserade av vad vi höll på med, var att bälarna kunde dras ihop, att kommunikationsutrustningen fungerade och att den utrustning som skall rita färdvägen på en karta på lärarbordet (den sk krabban) verkligen ritade sin linje.

Under våren 2008 var det dags att gräva sig ner i historien om de svenska Link Trainarna. Efter ett antal resor till Krigsarkivet i Stockholm kunde vi konstatera att den Link Trainer som vi höll på att restaurera var en av de äldsta som Flygvapnet hade köpt in. Ja, inte de allra äldsta. Men näst intill. 1937 köpte Flygvapnet in en försöksmodell som utvärderades på F 5 i Ljungbyhed. Därefter ville man köpa ytterligare 12 med leverans under våren/sommaren 1938. Men de gick inte pga att England och USA behövde de som kunde levereras. Nåväl, under hösten 1938 levererades i alla fall 3 utrustningar. En var beställd med styrratt, som gick till F 1 i Västerås, som då flög med B 3. De andra två var utrustade med styrspak för användning vid F 5 i Ljungbyhed. Under 1939 levererades övriga simulatorer till de flottiljer som fanns vid denna tid dvs F 1 i Västerås, F 2 i Hägernäs, F 3 på Malmen, F 4 i Östersund och F 5 i Ljungbyhed. Vi har förmodligen en av de som fanns vid F 2 i Hägernäs. Under kriget utrustades övriga flottiljer, som sattes upp

efterhand, med Link Trainer. Det är samma utrustning i grunden men de är av ett modernare snitt.

Vid F 1 i Västerås användes Link Trainern ända in på 50-talet. I historieboken om F 1 står bl a att läsa att Link Trainern användes för att träna besättningarna i nattjaktflygplanet Mosquito. Man använde sig av en Link Trainer som föraren satt i. Navigatören i nattjaktflygplanet var placerad framför ett radarskåp i ett rum vid sidan av. Dessa kunde kommunicera med varandra. På ett stort bord fanns två sk ”krabbor” som visade jaktflygplanets respektive målflygplanet lägen. Navigatören kunde se läget på målet och kunde därav leda flygföraren i LinkTrainern mot målet. Den här komplexa konstruktionen fanns, vad vi vet, bara vid F 1. (Bild 3, Bild ur F 1 Historiebok)

Till flygdagarna sista dagarna i maj 2008 hade vi monterat utrustningen så långt det då var möjligt. Flygplanet kunde röra sig hjälpligt och ”krabban ” rörde sig på en liten kartbit på lärarbordet och vi hade radiokommunikation mellan föraren och lärare. Men det var inte mer. Utrustningen såg hemsk ut med fladdrande inspektionsluckor, och instrumenten på förarpanelen fungerade inte alls. Men gick gjorde den. Jag minns en yngling i femtonårsåldern som länge och väl studerade vår ”framfart”. Han frågade till slut försiktigt: – Eh, var sitter datorn? Han fick svaret: – Du, det fanns inga datorer 1939. Då vart han ännu mer imponerad!

Resten av år 2008 och under våren 2009 har vi arbetat med det yttre och det inre. Sytt, målat, trimmat små bälgar som styr instrumenten, sett över kablage och instrument. Detta blev mer jobb än vi hade väntat. Mitt i allt detta arbete var vi på konferens i Arboga och kunde dela med oss av våra erfarenheter.

Så kom vi då till flygdagarna i år. Nu tyckte vi att vi kunde presentera en någorlunda renoverad produkt. Nu såg Link Trainern snygg ut och de flesta instrumenten fungerade. Efter flygdagarna har vi lyft upp utrustningen till den våning där de övriga simulatorerna finns.

Nu återstår att trimma in Link Trainern så att den flyger som den ska och att alla instrument visar rätt. Därefter skall simulatören användas så att även allmänheten skall kunna få prova på att ”flyga” en gammal raritet från en svunnen tid då orosmolnen hopades sig över Europa.

Hans Hellqvist



Bild 1



Bild 2



Hans Hellqvist, Fred Krenauer, Karl-Henry A.

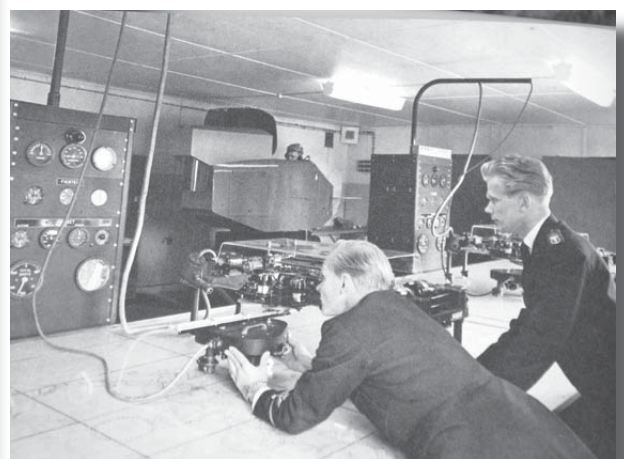
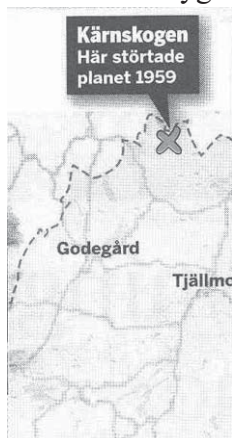


Bild 3

Mirakelräddade flygarna återförenade efter 50 år.

Som den minnesgode läsaren säkert kommer ihåg fanns en artikel i Hässlöbladet nr 2-2008 om de mirakelräddade flygarna från F1 i Västerås.



Kärnskogshaveriet, fredagen den 20 mars 1959, är ett av världens unikaste händelser inom flyget då flygföraren och passageraren mirakulöst klarade livet då den J33 Venom de flög i vid målskjutning sprängdes isär och de föll mot marken i samma fallskärm.

På årsdagen fredagen den 20 mars 2009, 50 år senare, återförenades flygarna med

sina räddare på Flygets hus i Malmslätt.

Det var ett glatt återseende när fd flygföraren Ingmar Persson, passageraren fd vpl Nils Borg, skjutfältschefen fd fte Erik Fryklund och fd målgrpc vpl Rolf Larsén träffades tillsammans med representanter från F1 och F3 kamratföreningar.

Dagen inleddes på Flygets hus med intervjuer av en reporter och fotograf från Östgöta Correspondenten.

Vid kaffebordet kom alla minnen fram och efteråt berättade Ingmar Persson att nu hade de saknade ”pusselbitarna” ramlat på plats i hans minneslucka. Ingmar Persson hade tagit med och visade den styrspak som satt i flygplanet och som han strax efter haveriet fått som minne.



Foto: Rolf Larsén

Rolf Larsén återlämnade den nödficklampa som ”snoddes” som souvenir, av Lars Sundström, under räddningen. Lars hustru lämnade denna till Rolf inför återträffen.



Efter en god lunch på fd F3 matsal, som under-tecknad inte besökt sedan april 1959, begav vi oss till Flygvapenmuseét.

Museét hade plockat fram den fallskärm som Persson och Borg föll i och som nu efter 50 år kunde visas upp och beskådas. Det var ett högtidligt ögonblick.

Framför den J33 Venom som finns på museét kunde de gamla kamraterna posera och visa upp den unika fallskärmen.

Foton: Jack C.



Frv: Erik Fryklund, Ingmar Persson, Nils Borg, Rolf Larsén. Ingmar och Nils håller upp sin räddande fallskärm.

Ett stort tack till F3 kamratförening som medverkade till att träffen kom till stånd. Tack även för gott fika och för den utsökta lunchen.

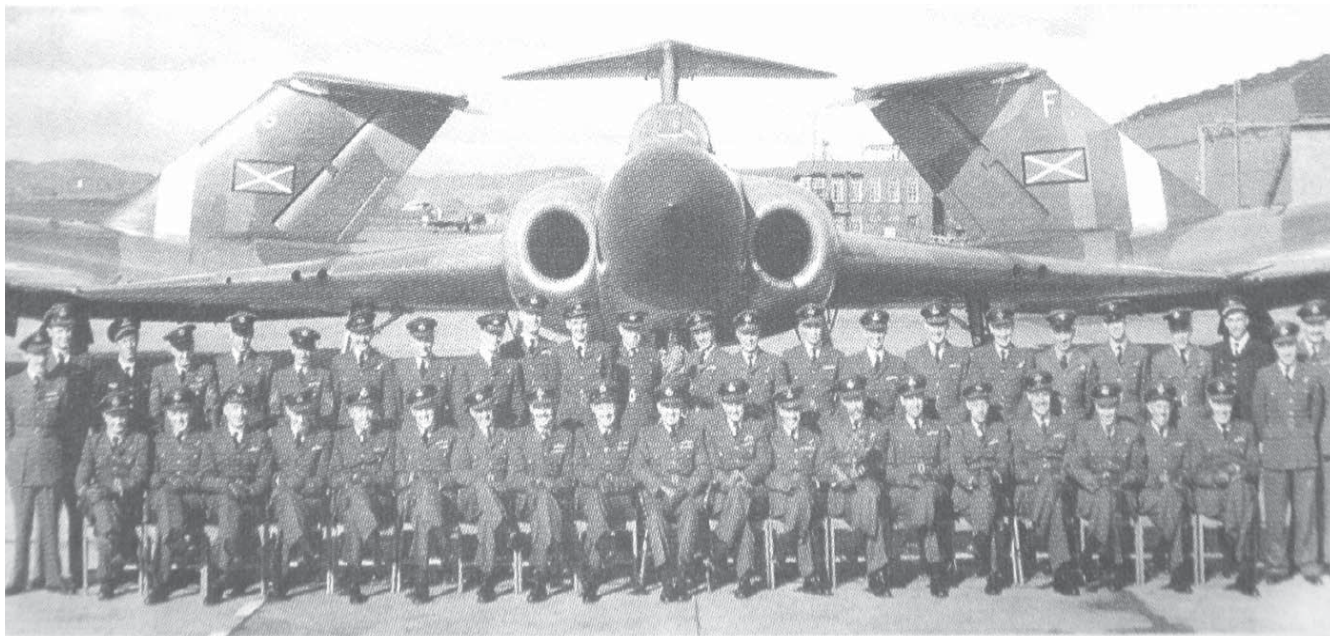
Tack till FVM som, trots ombyggnaden, välvilligt tog emot oss. Vi som träffades var: Ingmar Persson med hustru Ann-Marie och Nils Borg med hustru Barbro. Erik Fryklund och Rolf Larsén. Jack Carlsson med hustru Maj-Britt, representerade F1 Kamratförening, Västerås. Sven-Olof Rytterdahl och Stellan Andersson representerade F3 kamratförening., Malmslätt.

Nedtecknat av fd F3 soldaten, 1 komp,

Rolf Larsén.

Artikeln är även publicerad i F3 kamratförenings tidning, Malmenbladet.

Svenskt - Brittiskt flygutbyte för 50 år sedan



Uno och Olle i bakre raden, 2:a från vänster resp 2:a från höger framför en Javelin.

Den 2 januari 1959 reste en F 1-besättning, föraren Uno Andersson och navigatören Olle Norling till England, för att ta del av engelsmännens nattjakttaktik med Gloster Javelin Mk 5.

Inflygningen på Javelin gjordes i Yorkshire i södra England, innan de flyttade till flygbasen Leuchars i Skottland, för fortsatt flygtjänst fram till 30 juni.

VÄSTERÅS FLYGMUSEUM

Del av höstbrev från Styrelsen via Ordf.

Allmänt

Året har präglats av vårt 10-årsjubileum som självständigt Flygmuseum. Samtidigt har ursprungsföreningen Västerås Flygande Museum i Gula Villan passerat 20 år. Tiden går snabbt när man har roligt.

Vi kan också konstatera att museets 10-åriga uppbyggnad nu bör följas av en "halvhalt" som det heter på hästspråk. Vi måste stabilisera verksamheten och följa upp våra olika projekt samt inte minst se över stadgar och organisation.

Det sistnämnda innebär också att förnygringen av styrelse och funktionärsstab måste aktiveras för att inte fortsatt verksamhet skall äventyras. Arbetet är påbörjat. Vår medelålder är för hög och det innebär i praktiken risker för avbrott i vårt utbud.

Fortsatta flygdagar vid Roll Out på våren och andra aktiviteter.

I skenet av synpunkterna ovan har ett enigt stormöte och därefter styrelsen beslutat att göra Roll Out 2010 till en mindre påkostad tillställning.

De näst intill fullvuxna flygdagar med allt dyrare flygprogram vi haft de senaste åren får vila. Vi genomför 2010 ett enklare arrangemang och flyger med allt vi själva har - mera som propaganda- och familjedag. Under 2010 äger dessutom flera tillställningar rum i anledning av "Flyget 100 år". Sedan satsar vi på 2011.

Vi skall också satsa på att flyga med något fpl på söndagarna - då det går. Vi har genomfört det några gånger och det uppskattas verkligen. Tillsammans med den upplevelse som simulatorerna ger så blir det fler och fler nöjda besökare.

Lokaler mm

Vi har under året kunnat öka våra förrådsytor i nordvästra delen vilket välkomnas av många. Simulatorgruppen har fått tillgång till ett eget stängt förråd och driftgruppen har fått en mottagnings- och uppknappingsyta. Vissa ytor hyrs redan ut till olika flygplansägare. Nu skall vi vinterstuga och verkligen fylla upp hangaren

Vår platta utanför portarna skall rensas från "näst intill skrot" och det som skall vara kvar flyttas norrut. Detta beror på att vår granne i söder flyttat, och in kommer en helikopterfirma som inte vill ha

stängsel och annat inne på plattan. Bra-- nu kan det bli snyggt även där med en rak och ren linje framför fasaden mot plattan.

Fastighetskontoret utför i år en rad olika arbeten på CVV- hangaren, bl a byter man panel och mål- ar om, lägger om taket på lågdelen och tvingas nu också byta de stora glaspartierna mot plattan eft- ersom vissa bärande delar ruttnat. Ett helt nytt lås- system skall införas i det s k "skalskyddet", vi får sedan köpa nyckel av fastighetskontoret.

Vi väntar på fortsatta förhandlingar om hyres- nivåer m m där även Kultur och Fritidsförvaltnin- gen skall vara med.

Samlingarna.

Vi får fortsatt en hel del materiel från Försvarsmak- ten och vår kollega Hässlöggymnasiet. Vi letar efter de stora fina 10-tonsdomkrafterna för att kunna lyfta fpl 32, 35 och 37 och demonstrera ställ och klaffar mm. Vi har chans på dem från gamla F13.

Nya flygplan under hösten blir SK 25 (Bücker Bestman), Norseman och BHT 1(den lilla som byggdes av bl a Erik Bratt) samt en tjugig 3-grupp Safirer genom att ytterligare en "gul och grann" tillkommit i oktober. En SK 12 är också på väg in.

Flera nya motorer ha kommit och några till är på väg.

Medlemsaktiviteter.

Vi träffas ju varje måndag f m för jobb, våra vanli- ga möten är 1- 2 ggr veckan i olika grupperingar, vi har en årlig liten fest som tack för jobbet vid flyg- dagarna och vi försöker arrangera någon resa varje höst. Under 2009 har vi gjort allt detta genom att vi hakat på SFF-M som reste till Berlin. Där fanns mycket att se, vi började med den just nedlagda flygplatsen Tempelhof med sin fantastiska central- byggnad som planeras bli ett speciellt museum (1.6 km lång i 7 våningar med totalt 7.200 kontorsrum och ett skärmtak 40 m djupt med full höjd bara att köra in under tak, se bild), fortsatte med Tysklands Teknikmuseum, vars flygdel var större och djupare än vad vi väntat, sista dagen ägnade vi åt Luftwaf- femuseét vid Gatow (252 flygplan!). Ciceron var vår glade Berlinare i Sigtuna, Eberhardt Jauer (gul SK 12), som följde med truppen från Arlanda. Vi spar förstås alla papper och kontakter, bara att haka på och utnyttja.

Kom över och hälsa på oss, utnyttja medlemsför- månerna!



Tempelhof, Berlin

Foto: Rune Domås

Ordföranden har ordet...

I förra numret av Hässlöbladet berättade jag att F 18 Kamratförening inbjudit till en ordförandekon- ferens för flygvapnets kamratföreningar. Den hölls den 2 och 3 april i Hemvärnets Stridsskola i Vällinge utanför Södertälje.

Vi var 22 deltagare från 15 kamratföreningar och från flygvapenmuseum. Från oss deltog jag och Bengt Björk. Det hela inleddes med att varje kamratförening fick presentera sin verksamhet och sina bekymmer. Spännvidden mellan de olika föreningarna är stor. En del av oss har, liksom vi, en omfattande verksamhet med "egna" lokaler, andra försöker överleva trots hög medelålder och stora ekonomiska svårigheter. F2 Kamratförening berättade att man hade bestämt sig för att lägga ner föreningen, vilket också skedde den 23 maj.

Generallöjtnant Jan Salestrand, Hkv, redovisade hur han såg på kamratföreningsverksamheten och vi fick möjlighet att uttrycka våra synpunkter. Kon- tentan var att båda parter ställer i stort sett samma fråga: Vad kan ni göra för oss? Föreningarna önskar stöd och Högkvarteret frågar sig vad vi som kamratförening exempelvis kan göra för att förbät- tra Försvarsmaktens rekrytering. Vårt arbete som traditionsbärare tycks däremot inte röna någon uppskattning överhuvudtaget. Frågan om fortsatt stöd till försvarsmaktens kamratföreningar skulle, enligt Salestrand, tas upp i en särskild utredning – men ännu har inget hänt, så vitt vi känner till. Som bekant har vi i F1K redan tidigare fått besked från LSS att vi inte kan påräkna något ekonomiskt stöd.

Rune Domås/ Ordf

Resultatet av de två dagarnas intensiva diskuterande kan sammanfattas så här:

- En arbetsgrupp bestående av Gunnar Persson F18K, Göran Brauer F10K och Ingvar Järderlind F3K skapades för att delta i Högkvarterets utredning, starta ett nätverk med flygvapnets kamratföreningar och fortsätta dialogen med SMKR.
- Förslag till Högkvarteret att vartannat år genomföra en ordförandekonferens (udda år). F4 Kamratförening erbjöd sig att arrangera nästa ordförandekonferens.
- Förslag till Flygvapenmuseét att vartannat år genomföra en konferens för de föreningar som har deponerade föremål eller driver ett museum. (jämna år)

Till sist vill jag önska alla medlemmar och deras anhöriga en riktigt **God Jul och ett Gott Nytt År.**

Roland Rehnback

Bortgåna Kamrater

Sedan föregående nr (1/2009) av Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlem har lämnat vår kamratkrets.

Nils Angermund Västerås

Från Redaktionen

Så var det åter dax med ett nytt Hässlöblad. Denna gång med ett mittuppslag i färg, som vi hoppas skall ge tidningen ytterligare ett lyft.

Sedan förra numret av Hässlöbladet, har till redaktionen inkommit många intressanta artiklar. Vi tackar för dessa bidrag och hoppas att ni även framledes fortsätter med att inkomma med artiklar eller andra bidrag. *Det är ni medlemmar som gör att tidningen blir intressant.*

Jack Carlsson kommer att trappa ned med sitt arbete i redaktionen, men vi hoppas på ett fortsatt stöd från honom i form av sin erfarenhet och sitt stora personliga nätverk.

Redaktionen hoppas att detta nummer av Hässlöbladet är intressant och läsvärt.

Redaktionen önskar våra läsare en

God Jul och Ett Gott Nytt År



“Frasse” cyklar till Gula Villan i alla väder

Foto: Jack C.



Lördagsfin soldat från Västmanlands Regemente

Foto: Jack C.

Redaktionen bestod av:

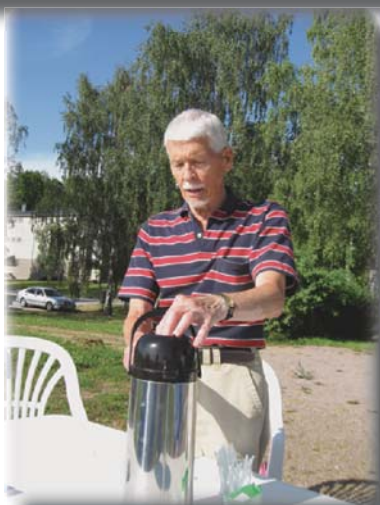
Redaktionsgrupp

Lars-Ove Johansson
Jack Carlsson
Roland Rhenbäck

Produktion

Jack Carlsson
Lars-Ove Johansson

Bilder från Öppet Hus 2009.



F1 Kamratförening deltog vid Nationaldagen