



Nr 1- 2011

Hässlöbladet

Information till medlemmar i F1 Kamratförening



Med anledning av flygets 100-års jubileum besökte F1:s Kamratförening flygutställningen på Tekniska Muséet den 2 november 2010.

Kallelse till årsmöte

F1 Kamratförening och Veteransektionen kallar till årsmöten torsdagen den 14 april 2011 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: bengtbjork@hotmail.com

Innehåll

Vad händer?

Öppet Hus	sid 1
Info Västerås Flygmuseum	sid 1
Hemsida	sid 1
Filmvisning	sid 1
Vår kassör har ordet...	sid 1
Ordföranden har ordet...	sid 2
Förstärkt kontakt med LSS	sid 2
Årsmöten	sid 2
Vårresa	sid 2
Verksamhetsberättelse för 2010	sid 3
Verksamhetsplan för 2011	sid 4
Veteransektionens Verksamhetsberättelse för 2009	sid 5

Vad har hänt?

Kvartalsgenomgång hos LSS	sid 6
Kalken åter till Västerås?	sid 7
Öppet Hus verksamheten	sid 8
F 1 Kamratförenings bussresa till Stockholm	sid 8
Bildkollage från jullunchen	sid 9
Föredrag	sid 10-12

Artiklar

Flygplan med svenska FN-soldater illa ute i Sahara tyfon 1961.	sid 13-17
Hur jag "stal" en 35:a	sid 17
Fotoutställning	sid 18
Flat Stanley och Flat Emma	sid 18
Nyutkomna böcker	sid 19
Bortgångna Kamrater	sid 19
Datakurs i Kamratföreningens regi	sid 20
Rollout den 29 maj 2011	sid 20

Omslagsbilden från besöket i Tekniska Muséet. Foto av: Sten Hollman

Produktion

Lars-Ove Johansson

Redaktionsgrupp

Roland Rehnäck
Lars-Ove Johansson
Gösta Magnusson

Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 31 mars 2011

Det är för väl att lögnen finns -- för tänk om allt man hörde var sant

Albert Engström

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	07, 14, 21, 28
Maj	05*, 12, 19, 26
Juni	09, 16, 23, 30
Juli	07, 14, 21, 28
Aug	04, 11, 18, 25
Sep.	01, 08, 15, 22, 29
Okt.	06, 13, 20, 27
Nov.	03, 10, 17, 24

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

Föredragshållare enligt senare information.

* Den 5 maj i Västerås Flygmuseum

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 50 kr, barn under 12 år gratis. Att flyga någon av de tre simulatorerna kostar extra.

Hemsida

Det händer hela tiden saker med sidan. Gå in och sök/läs aktuell information.

<http://www.f1kamratforening.se>

Filmvisning

Plats: Elektra Bio, Kulturen i Västerås

Tid: 5 april kl 10:00

Längd: c:a 2 timmar

Kostnad: 50 kr.

Det finns möjligheter till kaffe samt mat före eller efter föreställningen. Gångavstånd till parkering i närheten. Parkeringsskiva krävs.

Program:

- Helikopter, med bl.a. bröderna Wrights första flygning samt roliga experiment med flygplan på den tiden då det begav sig.
- Vingade Vapen, med B3, B4, J6, J7. Inspelad på F1 år 1939.
- Nattjakt, J33 Venom, B3 flygande radarlektionsal. Inspelad på F1 1954
- Från Phönix till Viggen, de första 50 åren i Flygvapnet. Flygplan från 1926 till 1976.
- Horisont, Stril60. Stridsledning i bergrum. 32 Lansen, 35 Draken, F1 vägbas i Heby.
- F1 Minnesfilm, sista flygningen 1983 med Adam Gul musikvideo.
- Nattjakten, Överblivna scener med förare/navigationer från F1 1954. Intressant för förare och navigatörer som var i tjänst 1954.

Vår kassör har ordet

Påminnelse om medlemsavgiften för 2010 och 2011.

Några av er har glömt betala medlemsavgift och vi bifogar en påminnelse. 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 höstens utskick av Hässlöbladet F1 Kamratförening 75:- till PG 433 29 23-4 Veteransektionen 10:- till PG 35 14 84-1

Om ni har frågor, ring Gula Villan på torsdagar, eller ring mig privat. Telefon Gula Villan torsdag 10-13. 021-80 14 00.

Min hemtelefon 021 – 41 70 37 (har telefonsvarare) Mobiltelefon 070 – 564 64 24

E-post: marita.stomberg@spray.se

Ordföranden har ordet...

Som vanligt innehåller årets första nummer av Hässlöbladet styrelsens redovisning av föregående års verksamhet. Som ses där, kan vi glädja oss åt ännu ett år med ett litet plusresultat. Det är framförallt tre inkomstkällor som bidrar till detta: bidrag från Luftstridsskolan (LSS), överskottet från verksamheten i Gula Villan, samt hyresbidrag från Veteransektionen.

Under de senaste åren har vi märkt en radikal omsvängning när det gäller Flygvapnets inställning till Kamratföreningar. Vid en ordförandekonferens för två år sedan gav en representant för Högkvarteret närmast intryck av att vi var något ”som katten släpat in”. Nu är intresset för vår verksamhet betydligt mer positivt. Det finns nu en förståelse för att vi kan bidra, inte enbart kosta.

I och med att den allmänna värnplikten har upphört, måste försvarsmakten anställa personal som ersättning till de tjänster som tidigare sköttes av värnpliktiga. Sett över tiden måste omkring 4500 personer tas in varje år, personer som måste sökas på den öppna arbetsmarknaden. Här kan vi på olika sätt hjälpa till. Vi har exempelvis, i samråd med Västerås Flygmuseum, erbjudit LSS att sätta upp en rekryteringsmonter vid flygdagen Roll Out i slutet av maj. Framtiden får utvisa hur vi på andra sätt kan bidra, bland annat i rekryteringsprocessen.

Samarbetet med LSS handlar således både om givande och tagande.

För första gången avviker vi från traditionen att hålla årsmötet på en lördag. Vi har noterat att det i stort sett är samma personer som deltar i torsdagsträffarna som kommer på årsmötet. Av praktiska skäl har vi därför på försök flyttat det till en vanlig torsdag. Om försöket faller väl ut, får det kanske bli en ny tradition.

Nu har våren kommit på allvar, och vi ser fram mot sommarens fröjder. Låt oss hoppas att den globala uppvärmningen som lyste med sin frånvaro under vintern, skall ge oss ett soligt och varmt sommarhalvår. Det är vi förtjänta av efter den kalla och snörrika vinter som vi just genomlevt.

Roland Rehnback

Förstärkt kontakt med LSS

Chefen för LSS, Mikael Christoffersson, har utsett Claes Bernander att vara hans ”högra hand” när det gäller kontakterna med F1 Kamratförening. Beslutet är inte oväntat, med tanke på att Claes efter sin uppväxt i Västerås känner starkt för oss. Vi gläds åt utnämningen och hoppas på fortsatt gott samarbete med både Claes och Mikael.



Mikael Christoffersson och Claes Bernander

Foto: Roland Rehnback

Årsmöten

Kamratföreningen och Veteransektionen håller årsmöten **torsdagen den 14 april 2011** i Gula Villans lokaler **kl 10** respektive **kl 11:15**.

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

Senare samlas vi traditionellt vid vår minnessten för en kort minnesstund.

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

Välkommen.

Styrelsen

Vårresa

Vi planerar att göra en resa till Berga Örlogsstation i början av juni. Närmare information och program meddelas senare av Anders och Sigvard via information på vår webb-sida och i Gula Villan.

Anders/Sigvard

Verksamhetsberättelse 2010

Styrelsen för F1 Kamratförening får härmed avge följande verksamhetsberättelse för 2010.

Styrelsens sammansättning

Ordförande	Roland Rehnback
V-ordförande	Gösta Martinsson
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Ledamot	Bengt Jyrell
Ledamot	Christer Olofsson
Ledamot	Curt Franzén
Ledamot	Anders Hård af Segerstad
Ledamot	Lars-Ove Johansson
Suppleant	Mary Eriksson
Suppleant	Sigvard Larsson
Revisorer	Hans Brogmar Hans Hellqvist
Revisorsuppl.	Hans Andreassen Åke Hermansson
Valberedning	Gösta Martinsson Jack Carlsson Sten Hollman

Befattningshavare med visst ansvarsområde

Gula Villan med caféansvar	Curt Franzén
Västerås Flygmuseum	Bengt Björk och Bengt Jyrell
Robot och Avionikmuseet	Bengt Björk
Hässlöbladet	Lars-Ove Johansson
Föredrag	Gösta Martinsson
Resor och Studiebesök	Sigvard Larsson och Anders Hård af Segerstad
Lotteri och försäljning	Mary Eriksson
Bibliotek, videotek och fotoarkiv	Gösta Martinsson
AV-teknik	Lars-Ove Johansson
Medlemsmatrikel	Marita Stomberg

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.

Antalet medlemmar har minskat med 31 till 514. Tyvärr måste vi konstatera att påfyllningen av nya medlemmar inte kompenserar bortfall på grund

av dödsfall och hög ålder på många medlemmar. Värkning av nya medlemmar sker framförallt i samband med Roll Out och guidade visningar på Flygmuseet

Ekonomi.

Som framgår av separat resultaträkning, kan vi, tack vare ett hyresbidrag från Veteransektionen på 8 000:- och ett verksamhetsbidrag på 10.000:- från LSS, redovisa ett överskott på drygt 3000.- för verksamhetsåret. Vi vill även påpeka att torsdagsaktiviteterna i Gula Villan gav ett tillskott på 20 000:- föregående år.

Årsmötet 2010.

Årsmötet avhölls i Gula Villan den 17 april 2010. Förhandlingarna leddes av Nils Johansson, ordf i Västerås Flygande Museum, VFM. Närvarande var ett trettiotal medlemmar Efter mötesförhandlingarna bjöds på kaffe med smörgås i Gula Villan. Dagen avslutades med samling vid F1 minnessten för en kort ceremoni.

Årsavgift.

Årsmötet beslutade att årsavgiften för 2011 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 tjugotal besökare. Under året har vi haft omkring 1500 besökare (enbart från veteransektionen var det omkring 1250). Tyvärr måste vi konstatera att viljan att ställa upp som kaffe- och ärtsoppskokare är begränsad till ett fåtal medlemmar. För att det skall fungera även fortsättningsvis måste fler ställa upp.

Den 19 maj genomfördes en resa med egna bilar till Köping, där först motormuseet besöktes. Efter lunch på restaurant Gillet besöktes Bürgers trädgårdar.

Föreningens medlemmar hade ansvaret för parkeringen under årets flygdag "Roll Out" den 30 maj.

fort.nästa sida

Den 6 juni deltog Kamratföreningen i den ceremoni som avhölls på Djäkneberget på Nationaldagen.

Den 15 juni arrangerades en resa till Linköping och det nyinvigda Flygmuseum. Deltagarna gladdes åt de nya utställningarna, där den stora montern med den nedskjutna DC3:an väckte särskilt intresse.

Den 26 oktober medverkade Kamratföreningen i den minneshögtid som Flygvapnet genomförde 50 år efter Vikbo-katastrofen då sju personer omkom efter att ett herrelöst Lansplan störtade in i ett hus.

Den 2 november besöktes Stockholm där Tekniska Museet och Stockholms slott var huvudnummer.

Av tradition serveras jultallrik i Gula Villan, i år blev det den 16 december, med ett femtiotal deltagare.

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

Biblioteket med flyganknuten litteratur utökas kontinuerligt, främst genom donationer. Samlingen samordnas med VFM:s bibliotek.

Kontakt hålls med andra Kamratföreningar, med utbyte av erfarenheter och tidningar.

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 även på vår hemsida. Vi vill i det här sammanhanget påpeka att kostnaderna för Hässlöbladet (38000:-) överstiger medlemsavgifterna (34000:-). Vi i styrelsen anser att denna kostnad är försvarbar, eftersom det är viktigt att medlemmarna, framförallt de som inte kan besöka Gula Villan regelmässigt, får valuta för medlemsavgiften.

Hemsida på Internet.

Den nya hemsidan på egen domän är nu i full drift. Här vill vi tacka Robert Lindberg som gjort ett mycket stort och bra arbete för F1 Kamratförening. Adressen till hemsidan är <http://www.flkamratforening.se>

Styrelsen för F1 Kamratförening vill avslutningsvis tacka alla medlemmar för visat stort intresse

för vår verksamhet som på olika sätt bidraget till föreningens fortlevnad.

F1 Kamratförenings styrelse

Verksamhetsplan 2011

Hässlöbladet

Kamratföreningens medlemsorgan – Hässlöbladet – kommer som vanligt att utges med två nummer. Vårutgåvan utgör samtidigt kallelse till föreningens årsmöte, och med höstutgåvan bifogas blanketter för inbetalning av medlemsavgifter för nästkommande år, allt i syfte att hushålla med ekonomin.

Öppet hus

Öppet Hus-verksamheten varje torsdag organiseras i oförändrad omfattning.

Föredrag

Ett stående inslag under vintermånaderna är föredrag med ärtsoppslunch den sista torsdagen i månaden. Det har hittills inte varit problem med att få intressanta föredragshållare, trots att arvudet är tämligen blygsamt.

Hemsidan

Föreningen har skaffat en egen domän för hemsidan. Arbetet med att komplettera och uppdatera hemsidan pågår kontinuerligt

AV-hjälpmedel

För närvarande har vi något över tvåhundra DVD-skivor som står till medlemmarnas förfogande som hemlån. Till föreläsningssalen finns en dator med videoprojektor för visning av datorbaserade bilder, vilken kommer till flitig användning i samband med föredragen. För att underlätta användningen av utrustningen finns lättförståeliga anvisningar till apparaterna.

Datorkurs

I föreningens regi kommer en kurs i hantering av dator att arrangeras. I första hand omfattar kursen grundläggande frågor. Målsättningen är att deltagarna efter avslutad kurs bland annat skall kunna sköta skrivning, redigering och arkivering av dokument, sköta E-post, bankaffärer och sökning på Internet, samt viss bildhantering. Kursen hålls på fredagar kl 9.00-12.00 med start 18 februari i Medborgarskolans lokaler. Fem tillfällen med tre lektioner vardera

Resor

Under våren planeras bussresa till lämpligt resmål. I övrigt finns på programmet endagsutflykter.

Studiebesök

Planer finns att genomföra endagars gruppbesök på intressanta organisationer/anläggningar i Västerås närhet.

Gula Villan

Gula Villan kräver underhåll. Detta arbete måste utföras av professionell personal med relevant utrustning. Medlemmarna engageras endast i begränsad omfattning, främst på den ekonomiska sidan.

Västerås Flygmuseum

Ett stort antal medlemmar deltar aktivt i arbetet inom Flygmuseets ram, både som tekniker och som guider. Under flygdagarna har F1 Kamratförening åtagit sig uppgiften att svara för parkeringshänvisning, ett uppdrag som berör ett tiotal medlemmar. Kamratföreningen har tilldelats en ny plats för den permanenta bildutställningen i Flygmuseet. Under våren kommer en ny utställning att iordningsställas. Sten Hollman har lovat att hålla i detta arbete.

Övriga aktiviteter

Boule-spelet kommer att bedrivas under sommar-månaderna. En tävlingsserie för entusiaster inom föreningen planeras liksom visst utbyte med andra pensionärsorganisationer. Kamratföreningen skall delta med egen fana i Nationaldagsfirandet på Djäkneberget.

Veteransektionens Verksamhetsberättelse för 2010

Styrelsen för Kamratföreningens Veteransektion får härmed avge följande verksamhetsberättelse för år 2010

Styrelse och funktionärer.

Ordförande	Christer Olofsson
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Ledamot	Sture Rollmar
Suppleant	Sören Eriksson

Revisorer

Revisor	Hans Brogmar
Revisor	Hans Hellqvist

Rev.suppleant Åke Hermansson

Rev.suppleant Hans Andreasen

Valberedning Gösta Martinsson
Sten Hollman

Sammanträden.

Styrelsen har under verksamhetsåret avhållit sex protokollförda sammanträden. Utöver dessa har styrelsen haft några informella arbetsmöten, oftast i samband med någon typ av aktivitet.

Medlemsantal.

Vid avstämmning den 31 dec. 2010 hade föreningen 221 registrerade medlemmar, varav 201 är bosatta i Västerås kommun. Glädjande är att några medlemmar tillkommit. Tyvärr har några också avlidit.

Ekonomi.

Ekonomiutvecklingen kommer att visa ett överskott för 2010 men då är inte datorinköpet sista dagarna i december medräknat då den blev bokförd först i januari 2011. Veteransektionen har så här långt stått för den kostnaden.

Sektionen har även bidragit ekonomiskt till drift och underhåll av Gula Villan samt bidrar i viss omfattning till flera andra aktiviteter i föreningen.

Föreningens verksamhet har efter ansökan fått verksamhets- och aktivitetsstöd från Västerås Stad, vilket för 2010 blev 20.000 kronor. Bidragets baseras i huvudsak av medlemsantalet, nivån på och antalet deltagare i aktiviteterna.

Årsmöte 2010.

Årsmöte avhölls som vanligt i samlingsalen i Gula Villan den 17 april 2010, med 31 närvarande medlemmar. Efter mötesförhandlingarna bjöds det på kaffe och en god smörgås på Gula Villans övervåning.

Årsavgift.

Årsmötet beslutade att årsavgiften för 2011 skall vara oförändrad, dvs. 10 kronor per medlem.

Aktiviteter.

Öppet Hus verksamheten som drivs tillsammans med F1 Kamratförening är den dominerande och viktigaste verksamheten och socialt mycket värdefull för alla medlemmar. En "vanlig" torsdag besöks normalt av 23-27 medlemmar, varav merparten återkommer nästan varje vecka, men några nya ansikten dyker upp då och då, men framför allt

tillkommer också helt nya medlemmar. Sista torsdagen i varje månad under höst, vinter och vår anordnas intressanta entimmes föredrag, oftast med flyganknytning, och som sedan avslutas med en god ärtsoppslunch. Då ökar besöksantalet till i bland över 50 medlemmar.

Veteransektionens medlemmar gjorde under året c:a 1500 besök i Gula Villan, imponerande. Ett flertal av medlemmarna deltog i besöket på Flygvapenmuseet i Linköping med lunch på Vårdshuset Gamla Linköping, samt i somras, resan till bilmuséet i Köping med lunch på Hotell Gillet och därefter ett besök hos Bürgers Trädgårdar.

Några av medlemmarna deltog som funktionärer vid årets Flygdag i maj.

Veteransektionen har även representerat vid några tillfällen bl.a. vid hedrandet av de så tragiskt omkomna vid den svåra flygolyckan i Vikbo, utanför Köping, för 50 år sedan.

I december intogs som vanligt en lagom jultallrik i Gula Villan, i år dock begränsad till 50 medlemmar för att få rum på samma väningsplan och därmed öka sammanhållningen. Julmusik spelades av de våra, så det blev en alltid lika uppskattad och gemytlig tillställning.

En dator inköptes sista dagarna i december för dokumentation, bildspel, medlemsförteckningar, undervisning m.m.

Boulebanan utnyttjades flitigt under året till interna matcher och vädret var gynnsamt. Utbyte med andra föreningar blev dock sparsamt i sommar.

Veteransektionen har bidragit ekonomiskt till stort samtliga aktiviteter för att hålla de egna kostnaderna på en rimlig nivå för den enskilde medlemmen.

Styrelsen för F1 Kamratförenings Veteransektion vill som avslutning tacka alla medlemmar som under året visat så stort intresse för sektionens verksamhet, vilket stärker våra möjligheter i framtiden.

*Västerås i mars 2011
Veteransektionens styrelse*

Kvartalsgenomgång hos LSS

F1 Kamratförening var inbjudna att närvara vid LSS' kvartalsgenomgång i Uppsala som ordnats av chefen för LSS, Mikael Christoffersson. Avsikten med dessa möten är, som Mikael sa, att ge personalen ökade kunskaper i olika ämnen. En intressant observation var att inte enbart de som var på plats i gymnastiksalen kunde delta, utan tack vare teknikens under var även samtliga förband ute i landet som sorterar under LSS med "på tråden".

Genomgången inleddes av Anders Lindström, chef för UndSäk C (Försvarmaktens underrättelse- och säkerhetscentrum) som informerade från ett ÖB-chefsmöte som nyligen avhållits. Fyra viktiga frågor avhandlades: personalförsörjning, den långsiktiga ekonomin för försvaret, utveckling av större materialprojekt och frågan om nationell samverkan. En annan fråga som behandlades var den bild av försvarmakten som finns i media, inte minst i så kallade sociala medier, som i vissa stycken inte är alltför positiv.

Claes Bernander, chef för Utvecklingsenhet Luftstrid på LSS (UTV LUFT) och som nyligen besökte oss i Gula Villan (se referat från hans föredrag på **sid 11**) gav en fyllig och intressant information om flygstridskrafter i vår närhet. Han inledde med att berätta om vad som var på gång i form av nya flygplan, vapen och tekniska innovationer. Ett exempel på hur utvecklingen tagit ett språng är att man nu inte talar om UAV (Unmanned Aerial Vehicle) utan om UAS (Unmanned Aerial System). Obemannade flygplan blir obemannade system! Claes berättade vidare att det totalt i världen finns ungefär 17800 stridsflygplan, varav mer än hälften finns utanför USA, Europa och Ryssland. I Europa finns det, inklusive hela Ryssland, cirka 5400, varav hälften i Ryssland. I vårt närområde finns det 1240, varav Ryssland har 580. Dessutom har NATO i Baltikum och USAF i Europa mer än 200 plan. Vi är alltså omgivna av ganska ansevärd flygstridskrafter som förhoppningsvis även framöver inte är fientliga...

En mycket intressant information svarade Hans Einerth för. Han jobbar också på UTV LUFT och är chef för de delar som ligger på Malmen och benämns Verkansutvecklingsenheten (VUE). Ämnet var "JAS 39 Handlingsplan" där vi fick veta hur utvecklingen av flygplanet och beväpning fortskrider. Vi obevandrade har inte förstått att utvecklingen har tagit och tar stora steg. Gripen är nu anpassat för globalt klimat, från arktisk kyla till ökenhetta. Det kan lufttankas från olika system,

det kan flygas i åtta timmar, och det klarar start och landning från mycket korta banor. Planet har en radar av världsklass och väl utvecklade vapensystem. I dess nuvarande version C/D har systemet en livslängd till 2025, men med modifieringar till version E/F räknar man med att det skall vara konkurrenskraftigt till 2040.

Efter en kort information om Flygvapenövning 11 i maj, avslutade chefen Mikael Christoffersson

med att hantera en del frågor som insänts i förväg. Det som var mest intressant för oss, var att rekryteringen till soldater och sjömän har gått förhållandevis bra. Den 1 januari hade man till försvarsmakten som helhet rekryterat 2400 personer. Innan årets slut skall man ha nått 3800. En god möjlighet blir vår Roll Out den 29 maj, då Mikael på stående fot lovade att LSS s täller upp med en ny rekryteringsmonter som är på gång!

Roland Rehnback

Kalken åter till Västerås?



*Foto:
Sten Hollman*

Vi i F1 kamratförening har sedan en tid agerat för att ”ta hem” de nattvardskärl som följde med Karl XII till Poltava 1709. Då och där insåg regementspastorn Nothman att regementet skulle lida ett stort nederlag, så för att vara på den säkra sidan grävde han ner kärlden på en hemlig plats. Han tillfångatogs och skickades till Kostroma i Sibirien. Efter 13 år frigavs han och vandrade åter den långa vägen till Poltava. Väl där grävde han upp sin skatt, vandrade vidare till Sverige där han så småningom återbördade nattvardskärlden till sitt regemente.

Vid nedläggningen av Västmanlands Regemente 1927 överlämnades kärlden till Armémuseum, som i sin tur deponerade dem året därpå i Domkyrkan i Västerås. Från 1943 fram till F1s nedläggning var kärlden deponerade på flotttiljen. Efter nedläggningen var de en tid deponerade i Västmanlands museum, innan de – på grund av säkerhetsskäl – återlämnades till Armémuseum.

När nu Västmanlands museum har flyttat in i nya

lokaler, finns det en möjlighet att nattvardskärlden än en gång kan få visas i Västerås. Museet planerar en utbyggnad där västmanländsk industrihistoria skall presenteras. Däri inräknas även försvarsmakten. De nya lokalerna kommer att erbjuda tillräcklig säkerhet, och i tillägg kommer nattvardskärlden att kunna placeras i ett speciellt säkerhetsskåp. Den stora målning som illustrerar Nothmans överlämnande av nattvardskärlden finns i Västmanlands museums ägo och kommer i så fall att komplettera utställningen.

Länsmuseichefen Carl-Magnus Gagge har förhoppning om att planeringen för den utökade utställningsytan skall komma igång under 2011.

Vi från F1 Kamratförening har lovat att bistå med den hjälp som han anser sig behöva för att föra ärendet vidare.

Roland Rehnback

Öppet Hus-verksamheten

Verksamheten har i stort sett rullat på i samma omfattning som under 2009. Samma gamla "garde" + några nytillkomna har sett till att det fungerar som vanligt. Men "Gardet" blir äldre för varje år som går. Några tendenser till att kaffet smakar pyton eller att ärtsoppan är vidbränd har vi ännu inte upplevt. För att det skall fungera lika bra i fortsättningen **måste flera ställa upp.**

Gula Villan är en med "nostalgiska" förtecken unik samlingsplats där vi kan träffas under kamratlig samvaro, prata om gamla minnen, ventilera vardagliga – världsliga och politiska spörsmål. Ibland dyker det upp någon långväga ifrån, som man inte träffat sedan lång tid tillbaka.

Förhoppningsvis kommer det att serveras kaffe och smörgås och ärtsoppa till oslagbara priser trots att världsmarknadspriset på kaffeböner är det högsta sedan 1987.

OBS. Öppet hus på Västerås Flygmuseum den 5 maj 2011.

Curt Franzén



Yäzika Karlssons lilla dotter, Lovi 1,5 månad.
Ny medlem i Kamratföreningen?

Foto: Sten Hollman

Kamratföreningens bussresa till Stockholm

Med anledning av flygets 100-årsjubileum anordnades en resa av F 1 Kamratförening till Flygut-

ställningen på Tekniska Museet i Stockholm. Där bekantade vi oss med hur flygplan fungerade, när det började och hur vi flyger idag. Vi tittade på flygets utveckling i Sverige och allt som har hänt sedan flygbaronen Cederström flög över Gärdet sommaren 1910 med en Blériot XI (Flygplanet finns idag uppställt på museet)

Efter lunch tog vi oss till Kungliga Slottet för att bli guidade av den mycket kunniga och trevliga Slottsguiden - tillika läraren i hovstaten - Ulrika Häller, som bl.a. visade och föreläste om Slottets Festvåning där vi fick en god överblick över de flesta rum som konseljsalen, Audiensrummet, Gustav den III:s paradängkammare, Karl den XI galleri samt Vita havet etc. med alla dessa fantastiskt vackra målningar och skulpturer, som var och en hade sin egen historia.

Ett besök som rekommenderas.

Anders Hård af Segerstad



Torsten Olsson och Ragnar Eriksson lyssnar på den kunniga slottsguiden Ulrika Häller.

Foto: Sten Hollman



Tekniska museets Blériot

Foto: Jack Carlsson

Jullunchen 2010



Föredrag

En navigatör i räddningstjänst



Lars Flemström

Vid årets (2010) sista föredrag hade vi nöjet att lyssna till Lasse Flemström som gav oss glimtar från sina mer än 30 år i Flygvapnet.

Han var på F1 som flygnavigatör på sextioalet, överfördes till F4 när 32:orna flyttades dit, sedan till flygräddningen på F8. Sen blev det flygräddning i över 30 år, mest i Visby.

Lasse gav först en resumé över flygräddningen, alltifrån 1948 på F2 med ”skärgårdsambulans” via Catalinan fram till dagens moderna helikoptrar. 1965 kom Vertolen, Hkp4. Då skärptes kraven på insatserna: på Gotland skulle man ha fem minuters beredskap, i början under dagtid men från 1967 dygnet runt. Tack vare att antalet flygolyckor minskade inom Flygvapnet, kom räddningsinsatserna till den allra största delen, 90-95 %, bestå av räddning av civila. Det kunde vara frågan om att hämta en skadad sjöman på ett fartyg som hämtades och transporterades till sjukhus. Läkare följde då alltid med.

Så småningom byttes Vertolen mot Super Puman som är något mindre men tar samma last, har samma aktionstid och som därutöver är snabbare och enklare att manövrera direkt över en nödställd.

Fram till 2002, då Flygvapnet upphörde med egen räddningstjänst och därefter köpte insatserna av civila bolag, genomfördes från Visby i genomsnitt drygt ett räddningsuppdrag i veckan. Det handlade då mest om skadade på fartyg, förlisningar och civila flygolyckor. Mest minnesvärd är förstas Estoniaolyckan.

Men först berättade Lasse om den stora skogsbranden på Gotland 1992. Det visade sig då att helikoptrar gjorde en mycket stor insats för att förhindra att branden spreds. Inte mindre än sju helikoptrar hämtade vatten i havet för att vattenbomba, men inte för att försöka släcka elden, utan för att styra bort den från bebyggelse. Vinden växlade ständigt så att branden hela tiden flyttade sig. Med sina 25 000 kvadratmeter brunnen yta, var det den största

skogsbranden i Sverige under hela 1900-talet, men tack vare riktad vattenbombning gick inget hus till spillo!

Två år senare, 1994, hände Estoniakatastrofen. När olyckan inträffade blåste det hårt, 22 m/s, från sydväst. På grund av ett speciellt språngskikt på 20 meters djup uppstod en särskilt grov sjö, kort och hög, med 6-8 meter höga vågor. Klockan 1.05 på natten fick man larm om att Estonia hade slag-sida. Men just när man startade från Visby fick man besked om att Estonia hade sjunkit! Lasses helikopter var först på plats. Sammanlagt 14 svenska helikoptrar deltog i räddningsarbetet. När man kom fram låg det en hel del människor i vattnet och det fanns livflottar och några trasiga livbåtar. Personerna i vattnet var det mest angeläget att ta först, så man tog upp så många man kunde och transporterade dem i land. Det var inte roligt, sa Lasse., att bara kunna ta en person åt gången medan många andra låg och väntade i vattnet. Tanken hos de andra som låg i vattnet var nog ”är det min tur nästa gång?” En hel del omkom säkert i väntan på räddning, men det gick inte att göra på något annat sätt. 138 levande bärgades, men en avled senare på sjukhus. Lasse menade dock att det var 138 som räddades till livet, eftersom en av dem var en havande kvinna som senare födde en liten kille! Antalet omkomna var 852

Slutligen visade Lasse bilder från haverikommissionens rapport. Estonia byggdes 1980 som finska Viking Sally. Vid ombyggnaden några år senare då Tallink övertog färjan, gjordes en del lösningar som inte var enligt internationella bestämmelser. Man byggde ut bulben med en och en halv meter för att få bättre fartegenskaper. Det gjorde att man tvungen att förlänga bilrampen för att nå kajen. Det var så stor förlängning att det var nödvändigt att ”sticka upp” rampen i och över övre delen av bogvisiret. De stora krafter som fartyget utsattes för, ledde så småningom att bogvisiret så småningom slets loss. Detta skulle i och för sig inte ensamt ha bidragit till förlisningen, eftersom bilrampen utgör ett extra skott mot inträngande vatten. Men genom konstruktionen där bilrampen stack upp i bogvisiret slets denna ned med bogvisiret. Då blev fartygets för helt öppen för inträngande vatten. Nu behövdes bara fyra vågor i den sjö som var för att fylla bildäck med tillräckligt med vatten för att göra fartyget instabilt. Då var det ohjälpligt förlorat. Det sjönk också mycket fort, eventuellt beroende på att bogvisiret på sin väg längs fartyget slog bort den ena stabilisatorn. Då blev det i så fall ett stort hål in

till maskinrummet som snabbt fyllde fartyget med vatten även under bildäck.

Slutligen berättade Lasse att hans nya liv på Gotland består i att köra ånglok på deras museijärnväg. Alla inbjöds att följa med på en tur när Gotland besöks!

Roland Rehnbäck

Information från LSS

I januari hölls årets första föredrag av förre västeråsaren och överstelöjtnanten Claes Bernander. Han växte upp i Västerås, där han även deltog i den verksamhet som lite vanvördigt kallades "flygpojkar".

Eftersom han började på Ljungbyhed 1990, kan han titta tillbaka på en tjuugoårig karriär i Flygvapnet. Innan dess genomgick han teknisk högskola, varför han är anställd som flygingenjör. Nu är han chef för Flygvapnets utveckling på operativ nivå.



Claes Bernander

Claes titulerade sig själv som 37-människa. Han har flugit alla modeller av planet och var faktiskt den som flög den allra sista sekunden med Jaktviggen. Det var när de två sista kärorna flögs ner från F4 och ställdes upp i Uppsala. Och Claes landade sist! Sedan blev det Gripen, men det är ändå Viggen som står honom närmast.

Vi fick sedan en orientering om Luftstridsskolan, LSS, och dess organisation. Varje vapengren har sin egen stridsskola, och flygvapnets är LSS i Uppsala. Flygvapnets tre stora skolor tillhör nu LSS: Flygskolan på Malmen i Linköping, Strilskolan i Uppsala och Basskolan i Halmstad. LSS svarar, i likhet med andra stridsskolor för utveckling och utbildning, men i tillägg har man även insatsberedskap eftersom all strilverksamhet i Sverige sorterar under LSS.

Ett intressant ämne som Claes tog upp, var frågan om framtida rekrytering till försvarsmakten. När den allmänna värnplikten gradvis har avvecklats och nu ersatts av frivillig värnplikt, måste man rekrytera på den öppna marknaden. Det gäller att hitta personer som vill jobba sex till tolv år i försvarsmakten och sköta det som de vänpliktiga gjorde tidigare. Över tiden behövs sextusen soldater och sjömän i försvarsmakten. För att klara detta

behöver man grundutbilda 4500 personer varje år. Det handlar då om en tre månaders grundläggande militär utbildning, som intresserade kan söka till. Förhoppningen är att av dessa skall 1500 därefter skriva på kontrakt för att bli yrkesanställda i armén, marinen eller flygvapnet. En del kommer att erbjudas officersutbildning, antingen till specialistofficerare (motsvarar i stort sett de tidigare underofficerarna) eller operativa officerare. Kommer det här att fungera? Två frågor som måste hanteras är dels hur man tar hand om personer efter kontrakttidens utgång, dels hur rekryteringsbasen kan breddas.

Diskussioner pågår om vilka förmåner som skall utgå till de som slutar efter fullgjord tjänstgöring. Försvarsmakten inser att det måste finnas ett bra incitament för att välja att ställa upp. Det måste vara något som får personer att investera sina bästa år på att åka till Afghanistan eller andra oroshärdar utomlands. Kanske ett väl tilltaget avgångsvederlag, erbjudande om garanterad vidareutbildning, eller något annat attraktivt.

När det gäller rekrytering påpekade Claes betydelsen av den frivilligutbildning han fick på F1 i Västerås. Han investerade ett par år tillsammans med andra pojkar, och han blev pilot. Av hans kull kom hälften att fortsätta i försvarsmakten, de flesta inom STRIL. Med flera av dem har Claes pratat nästan dagligen i tjänsten!

Claes berättade också om sitt besök i USA förra året där han bland annat deltog i en konferens där samtliga chefer i amerikanska flygvapnet deltar, och där världens största flygvapen ger sin syn på framtiden. Han kom där in på skillnaden mellan US Air Force och det svenska flygvapnet. USA:s försvarsbudget är på 700 miljarder dollar, ungefär 5000 miljarder kronor, vilket motsvarar 1,5 gånger den svenska bruttonationalprodukten! 2000 miljarder går till drift, 3000 till materiel och utveckling. US Air Force har 710 000 anställda, svenska flygvapnets organisation planeras att bli knappt 3000 personer!

Till sist redovisade Claes att även USA har problem med kostnadskontroll. F22 Raper var ett flygplan som skulle "krossa" alla andra plan. Från början beställdes 800 plan, men bara 187 tillverkades. Kostnaden per plan blev 2,2 miljarder vilket ungefär motsvarar kostnaden för en stor Airbus 380 som kan ta 800 passagerare! Den erfarenhet som man dragit är att man måste ha en bättre kostnadskontroll. Om man jämför med JAS-projektet där vi beställde 200 plan och har minskat till 100 plan, så kan man konstatera att deras kronjuvel blev

betydligt mer illa åtgånget än vår JAS. Nu satsar man i USA istället på F35 Lightning som kommer att tillverkas i tre versioner, för Navy, Marine och Air Force. En av dessa versioner är en VTOL som Marine skall använda. Det är det enskilt största industriprojektet i USA. Planet kommer att utgöra stommen i USA:s flygförsvar och även säljas till samarbetsländer. Redan idag är 2400 plan beställda av USA och 800 av övriga länder, men det spekuleras om kraftiga neddragningar i antal. Leverans påbörjas i år och sista leverans beräknas till 2034. Det betyder kanske att man måste flyga med dem till 2050, men det kommer nästan ingen av oss att kunna kontrollera...

Roland Rehnback

Kosovo i går och idag

Vid februarimånads föredrag berättade Major Sofia Hedberg om sin FN-tjänst som sambandsofficer i Kosovo.

Sofia började i Flygungdom år 1989 med Kjell Siggelin som ledare och var en av de första Flygflickorna. Hon gjorde sedan militärtjänst 1995 i Flygbasen F15, därefter officersutbildning med placering på F7 Såtenäs som Flygsambandsofficer. Längtade tillbaka till Västerås. Med F1 nedlagt blev det Enköpings Ledningsregemente år 2006. År 2003-2004 FN-tjänst i Kosovo som ansvarig sambandsofficer.

Kosovo är ett naturskönt land med c:a två miljoner innevånare, och där den lilla människan är vänlig. Landet gränsar till Serbien, Montenegro och Albanien.

Var år 2005 tillbaka, nu som personalchef i FN-plutonen. Känner att hjärtat finns i landet.

FN/NATO-KFOR-LMT är de som samordnar alla FN-observatörer

År 2009-2010 var Sofia tillbaka som samverkansofficer, och talade med boende om olika ärenden, samt upptäcka om det fanns oroshärdar. Skola, vård och samhällsfrågor var viktiga. Det fanns bra tillgång till tolkar.

Kosovo är republik sedan 17 Feb. 2008 med FN övervakning. År 2009 hölls det första egna valet. Sofia var då valövervakare.

Språket i Kosovo är huvudsakligen serbiska och albanska, men de yngre kan också lite engelska.

De etniska motsättningarna mellan serber och albaner är ett problem i samhället. Det är nu mest äl-

dre Kosovoserber. De yngre har flyttat till Serbien.

I mars 2004 var det upplopp i Kosovo på 33 olika platser. 5000 innevånare var inblandade.

Många flydde, och det blev ett flertal dödade. Svenskarna (600 FN-svenskar) räddade en serbisk by från anfall. Stor tillbakagång, men ingen FN soldat dödades. Motsättningar mellan Kosovo-albaner och Kosovo-serber. Den positiva utvecklingen tog flera steg tillbaka. FN ordnade byar med containrar för alla bostadslösa. 6-7 år senare står dessa kvar, infrastrukturen har inte blivit bättre och skillnaden mellan fattiga och rika är stor. Det är stora problem med korruption i landet.

Andelen serbier minskar i landet. Det finns två parallella strukturer i landet. Bl.a. finns separata vårdenheter för serbier och albaner.

Det finns inget socialt system, sjukvården är otillräcklig, stora problem med visum och internationella bistånd dras tillbaka.

För albaner finns det nya skolor, utbildning som ger en framtidstro. Rätt väg att gå. Serberna har slitna skolor med färre elever och låg framtidstro. Många är födda i området men känner sig tvungna att flytta.

LMT:s uppgift är att känna folket på pulsen, finns det något som groor under ytan. Kan det bli ett nytt Mars 2004?

Livet i Kosovo går vidare med mycken vilja och engagemang. Det byggs stora hyreshus med dyra hyror. De egna små husen är fina på utsidan men har dålig isolering. Endast ett rum används på vintern. Man bränner sin egen alkohol hemma på gården.

Albaner är muslimer men många är katoliker. Serbiskortodoxa är mer reserverade än övriga. Generösa och gästvänliga människor är annars det som är vanligast.

Kosovo vill inte bli albanskt utan siktar mot en FN anslutning.

Mary Eriksson



Kjell meets Sofia Hedberg

Foto: Sten Hollman

Artiklar

Flygplan med svenska FN-soldater illa ute i Sahara tyfon 1961. Ett 50-års minne.

Fd F1 anställde och FN-soldaten Rolf Larsén som i juni 1961, på hemresa från krigets oroligheter i Katanga provinsen i fd Belgiska Kongo, ombord på ett amerikanskt trupptransportflygplan, som så när höll på att störta i Saharaöknen vid Tchadsjön under ett ökenoväder när de kom in i en tromb, och föll okontrollerat mot marken, berättar här vad som hände.



Rolf Larsén

Jag hade tjänstgjort i den första direktrekryterade Kongobataljon 10 som kulsprute- och prickskytt sedan 14 november 1960, på 3 komp 3 pluton. Vi var nu på väg hem för att mönstra av på I10, Strängnäs.



Långpatrull, ca 200 mil i mars 1961. Vid kulsprutan på jeepen, Rolf Larsén.

Vid nerresan fredagen den 18 november 1960 flög vi som första delstyrka, 165 man, med ett av Belgiska flygbolaget Sabenas "jätteplan" en Boeing 707, ett jetdrivet 4 motorigt passagerarplan. Det var rena charterresan, de flesta i truppen hade aldrig flugit förut. Självt hade jag tidigare flugit med i Tiger Moth, helikopter Auloette och TP 83 Pembroke.

På resan uppvaktade vi en av de eleganta flygvärdinnorna, hon fyllde 21 år.

Efter tankning i Bryssel fortsatte vi mot utbrytarprovinsen Katanga i f.d. Belgiska Kongo.

Efter 11 timmars flygning inkl. tankstoppet landade vi på Luano flygplatsen i Elisabethville, nuvarande Lubumbashi.



SABENA Boeing 707

Hemresan startade vi onsdagen den 7 juni 1961 då lastade vi och embarkerade en Douglas DC4, ett fyrmotorigt propellerplan, på flygplatsen i Elisabethville (nuvarande Lubumbashi). Första delmål på resan var till Kaminabasen ca 60 mils flygning.

På Kaminabasen blev det en ganska lång väntan innan flygplanet med delar av

den avlösande bataljonen från Sverige anlände. Vi hann med en pratstund med "albylerna" och kunde orientera om läget och svara på alla deras frågor. Jag träffade en kompis hemifrån som skrek efter mig "skicka sill och knäckebröd till jul" vilket jag också gjorde. Vi skulle nu fortsätta med ett amerikanskt trupptransportplan Douglas C124 Globmaster, nr 30046, ett fyrmotorigt propellerplan, och det var dags för oss 76 man med huvuddelen från 1 och 3 kompaniernas 3 plutoner att marschera in i Globemasterns "pelikan gap". Vi tyckte det var som att komma in i en aula med takhöjden 6 meter.

Väskor och sjösäckar, souvenirer som pilbågar, spjut och elefantbetar placerades mitt i "aulan" och

Douglas C 124, Globemaster. Rolf Larsén och Tord Nilsson framför. Globemaster kallades för "Old Shaky" pga sina bullriga och skakiga egenskaper.



det mesta säkrades med remmar.

Resan fortsatte nu mot Leopoldville (nuvarande Kinshasa) och där landade vi på N'Djili flygplatsen vid 20 tiden på kvällen, där vi utspisades på en indisk FN förläggning och övernattade i ett vinlager hos företaget Martini strax intill flygplatsen.

Efter en dragig och blåsig natt åkte vi, tidigt på morgonen till flygplatsen och det väntande flygplanet som var fulltankat och bränslet skulle räcka med råge.

Där stod vi uppställda i våra uniformer för att lämna av. Det visade sig att den nya Nato flygbesättningen var från Brasilien, och kom klädda som om de skulle på en semesterresa till Hawaii i blommiga skjortor. Vad plutonchefen tänkte vet jag inte?

Varje man hade nu fått en matkartong med proviant bl.a. rostbiff med någon remouladsås som skulle inmundigas under färden efter drygt halva flygtiden.

Vi hade nu ca 420 mil, 6-7 timmars flygning norrut över Afrikas länder över Sahara förbi Tchadsjön och vidare mot Libyen och Natos amerikanska Airbase Wheelus utanför Tripoli.

Tiden fördrev vi med kortspel och allmänt prat om våra "äventyr" under de 7 månaderna i Katanga.

Själv satt jag och tänkte bl.a. på hur det skulle bli att om några dagar "dra på flygets uniform och mönstra på" som extra flygtekniker vid F11 i Nyköping för att senare börja på FCS, Flygvapnets Centrala Skolor, i Västerås och den ettåriga utbildningen till eltekniker. Då visste jag inte att jag skulle bli Västeråsare och F1'are nästan för gott. Jag hade sökt anställningen under tiden i Kongo, en förutseende far Alf, sände ner annonsen där FV sökte extra tekniker som efter tentamen i bl.a. matte, fysik o kemi blev antagna till utbildningen. Det kändes även lite vemodigt, här satt vi ett sam-



Rolf Larsén framme till vänster går ombord med sin sjösäck. Stegen upp till cockpit skymtar

mansvetsat kamratgäng, som efter alla vedermöror och livsfarliga situationer skulle skiljas åt alla håll vid hemkomsten.

Ett trevligt avbrott var de visningar av cockpit som vi kunde göra genom att klättra upp på en 4 meter hög lejdare där pilot och navigatör berättade om färdplan, olika instrument, radarbilden och radiotrafiken. Navigationen gjordes med hjälp av karta och kompass. Flygfyrarna lyste med sin fränvaro. Max flyghöjd drygt 3000 m var given då det inte fanns någon tryckkabin.

Hittills hade allt gått bra. Efter ca 3,5 timmars flygning närmade vi oss Tchadsjön. Piloterna kunde nu se flera oväder på radarn. Det mest oroande ovädret var ganska nära.

Piloterna diskuterade nu om de skulle försöka runda det tyfonliknande virvelstormsovädret som hade riktning mot flygplanet, eller om vi skulle hinna emellan och igenom tromberna utan problem. Detta baserat på ovädrets rörelser och flygplanets fart och kurs. Vi blev nu varnade, och började spanna fast oss i säkerhetsseklarna.

Plötsligt var ovädret över oss, tromberna gick ihop till en jättetromb. Vi var nu i utkanten av ovädret och helt i händerna på AEOLUS, vindarnas konung.

Det hela började med kraftiga luftgropar och vi lyfte några decimeter över våra säten. Under några minuter lugnade det ner sig så pass att de flesta hann spanna fast sig.

Tommy Nilsson, Malmö stod och "pinkade" vid "toaletten", bestående av två tunnor fastsatta bakom en avgränsande presenning på bottenvåningen



Bottenvåningen med delar av lasten. Matkartongerna och soptunnor skymtar i nederkant.

och hann precis klättra upp för lejdaren till sin plats bredvid Kaj Möller också från Malmö. Plötsligt svävade vi i luften någon meter över sittplatserna för att lika plötsligt slå i durken med full kraft. Direkt innan vi hann ta för oss, for vi upp i luften igen. Nu svävade vi tyngdlösa och försökte få tag i något att hålla fast oss vid innan flygplanet rasade ner igen flera hundra meter. Detta upprepades flera gånger.

Lennart Staaf, Malmslätt låg och sov på golvet och vaknade, svävande omkring i luften bland kringfarande bagage.

Den stora Globmastern kastades okontrollerat omkring av tromben som en fjäder. Vi hissade, tappade luft, och trodde magen skulle komma ut i huvudet. Alla var vettskrämda och några skrek att "djävlar nu störta vi". I detta ögonblick for Kaj Möller upp i luften och i sin iver att ta tag i något lyckades Kaj att greppa tag i Tommys byxor vid gylfen, det krasade till, och Tommys byxor revs upp ner till vaden. Kaj flög upp i taket, slog i ena benet i en balk, så att senan till stortån slogs av uppe på skenbenet. Samtidigt flög jag upp i taket och satt där fasttryckt som i ett skruvstycke med ryggen mot stoppningen. Det gick inte att röra sig. Drastiskt fick jag lära mig G-krafternas påverkan. Det var 5 meter ner till bottenvåningen och 3 meter till andra våningen där vi satt.

Vi var nu inne i tromben, Globmastern hade kantrat och vi föll fritt med en hastighet av ca 1800m per minut med ena vingen lodrätt mot marken. Motorerna rusade på högvarv. Det fanns ingen luft som propellerarna kunde få motstånd i. Mitt i alltihopa stannade den ena motorn. Nu hade vi bara tre mo-

torer. Var det vår sista stund i livet? Skulle det sluta här, i en sanddyn i Sahara. Vem skulle hitta oss? Efteråt berättade några att de sett livet snurra förbi som en film just då.

Tankarna for runt i huvudet medan vi försökte klamra oss fast för att inte flyga iväg. Olle Hellström från Härads hammar, greppade tag i något och hängde kvar. Det var handtaget till nödutgången. Efter ett tag förstod han att den inte öppnats.

Det var dags för nästa mörbultning. Globmastern steg med en fart av ca 4000 fot per minut. Vi hade tur Kaj och jag, vi slog i durken på andra våningen, inte på bottenvåningen.

Vår stf. plutonchef serg. Bengt Rahm, från Uddevalla, slog sig illa i ryggen efter att ha slagit i sätet. Tord Nilsson från Västerås slog huvudet i en balk, och fick ett stort jack som minne. På några tiotal sekunder föll flygplanet 1000m ner till 400-500m höjd.

Vår utrustning som inte var fastspänd slungades omkring i luften. En av våra, i hörnen, stålskodda väskor for upp och slog ett trekantigt hål i stoppningen och takplåten, sen slog den i durken och sprack efter en luftfärd på 12 meter t. o. r.

De i besättningen, som skötte lastningen av materiel, och hade sina platser på bottenvåningen i närheten av toa'n, fick en ovälkommen och inte så trevlig dusch av latrinnehållet över sig. En soptunna slet sig och flög runt innan den landade i en av besättningens överslafar i aktern.

All lös utrustning flög omkring och många fick sina kameror och souvenirer sönderslagna.

Våra matkartonger flög iväg, det fanns rostbiff lite här och var, öl och Colaflaskor singlarde tyngd-

lösa runt i luften, och ur en öppnad flaska rann innehålllet sakta ut i luften, som en seg vätska.

Det var flera som spydde, vår plutonchef, Lt. Torvald Fält från Taberg, hade ingen påse men löste problemet, diskret, genom att "lägga tillbaka" frukosten i matkartongen som han förvarat under sätet.

Hur vi kom ut ur tromben är oklart men enligt piloten och navigatören så slungades vi ut efter att ha varit i centrum när vi föll så hastigt. Allt var över efter ca 20 minuter.

Piloterna berättade efteråt att de inte kunnat göra någonting, flygplanet gick inte att manövrera, hur de än försökte och drog i alla spakar. De betraktade det som ofattbart att vi inte störtade.

Vi hade nu ca 3 timmars flygning kvar till Tripoli, där landade vi på Natos Airbase, Wheelus. När markpersonalen gick in i flygplanets öppnade "pelikangap" ryggade de tillbaka över stanken inne i flygplanet. Vi togs emot som krigshjältar med musikkår och stor uppställning.

Alla kunde inte vara med, Kaj fördes till sjukhuset, opererades, syddes och gipsades. Bengt Rahm fick hjälpas av planet och föras till sjukhuset där de konstaterade att flera kotor deformerats. Bengt fick en stödkorsett och en påse med värktabletter. Tord Nilsson syddes och det konstaterades att han fått hjärnskakning. Det var flera som plåstrades om, och Tommy Nilsson fick sina byxor lagade.

Det skamfilade flygplanet togs omedelbart in på verkstad där de reparerade den trasiga motorn. En besiktning av vingarna gjordes, och det konstaterades bl.a. att de skadats på grund av överbelastning. Planet hade dock i övrigt klarat sig förvånansvärt bra. Det decimeterstora hålet i taket nitades provisoriskt igen. Efter genomgång ansågs det att flygplanet kunde flyga vidare.

Det fanns ingen Globemaster att byta till på basen, närmaste flygplan fanns i Piza i Italien. Beslut togs att vi skulle fortsätta till Natobasen vid Châteauroux i Frankrike och där byta till en annan Globemaster.

I väntan på att flygplanet reparerades fick vi två välbehövliga vilodagar, med rundtur på basen och med sköna bad vid basens egen badstrand vid Medelhavet.

Basen var som ett eget samhälle, alla bodde och arbetade inom området. Det fanns även en stor affärsgalleria med låga priser. Där handlade alla med basens egna pengar, inga andra accepterades. Det var en otrolig flygintensitet vid basen. Det lyfte och landade lätta bombplan, Canberra, i fyr- och



NATO sedel, betalningsmedel vid flygbasen

sexgrupper på de två korsande banorna hela tiden.

Den fjärde dagen, fortsatte färden mot Châteauroux ca 20 mil söder om Paris i Frankrike. Dit kom vi sent på eftermiddagen, när det började skymma och bli mörkt. Det ösregnade. Även här blev vi mottagna med musikkår och parad.

Mitt under ceremonin segnade Olle Hellström ner. Han hade blivit svårt magsjuk efter ett nattligt besök på indiska campens kök i Leopoldville. Olle och Bengt Bengtsson, Lund, "stal" mat, och synden straffade sig själv efter ett par dagar. Det blev besök på basens sjukhus och Olle blev kvar när vi följande dag anträdde resan mot Sverige och Arlanda flygplats.

Olle var kvar för observation under en vecka innan han fick åka hem. Hemresan fick han ordna själv! Han hade inga pengar till biljett så han liftade till Paris där han fick en tågbiljett hos ambassaden hem till Sverige och Malmö. Där tog han tåget mot Strängnäs. I Nyköping stannade tåget på centralen, och Olle tittade ut mot intilliggande idrottsplatsens löparbanor! Där sprang en bekant person och tränade, det var jag. Olle hoppade av tåget och det blev ett glatt återseende över en bit mat på stan. Jag hade ju börjat på F11 sedan en knapp vecka tillbaka.

Vi andra hade kommit till Arlanda söndagen den 11 juni, lite skamfilade och ett dygn försenade. Vi skulle ha anlänt på lördagen till Arlanda där våra anhöriga oroligt väntade, men de fick återvända hem igen.

Vi mönstrade sedan av på I10 i Strängnäs för att skiljas åt och åka hem till "vardagen".

Nerresan gick på 11 timmar, vår händelserika hemresa tog 4 dygn som vi aldrig glömmer.

F.d. FN-soldaten 2540 Rolf Larsén, Göteborg.

Fotnot 1.

Kn Torsten Holmqvist Kristianstad ur bataljonsstaben, som var chef för den nu hemvändande delstyrkan ur den första direktrekryterade Kongobatal-

jonen, fick ett intyg som planets förare låtit utfärda. Där kunde konstateras att, under de 20 minuter som ovädret varade, föraren på sina instrument kunnat avläsa att flygplanet vid vissa tillfällen föll med en hastighet av 6000 fot (1800m) och steg med 4000 fot (1200m) per minut. Besättningen var förvånad att flygplanet och vingarna höll och berättade att de inte hade haft någon kontroll över flygplanet under tiden då vi var inne i tromben .

Fotnot 2.

Med hem som passagerare var, f.d. storviltjägaren med bl.a. sju fällda lejon, gruvadministratören och reservofficeren vid I 4 i Linköping som han lämnade 1916, 72-årige Sigfrid Orre. Orre hade varit 45 år i Kongo, bodde i Elisabethville och pratade flera språk flytande bl.a. swahili. På förfrågan hur han mädde, om han var rädd under sin dramatiska första flygtur så tyckte han inte det var så konstigt att vi dansat runt ” jag har ju sett hur fåglarna flyger” blev det kolugna svaret. Orre satt på bottenvåningen, fastspänd hela tiden.

Hur jag ”stal” en 35:a

(eller hur lite av F1 som blev kvar på Hässlö)

År 1983 skulle F1 läggas ned. Jag kontaktade CF1 Börje Björkholm och beklagade att allt skulle bort. Vi försökte räd- da skjutbanan och lokaler för vår verksamhet. Några flygplan skulle ju ej finnas kvar och då undrade jag om man inte kunde lämna kvar en 35:a för flyg- vapenungdomarna att klättra och sitta i. ”Det är FMV (Försvarets Materialverk) som äger flygplanen” sade Börje Björkholm, ”men jag skall se vad jag kan göra.”

Vid en genomgång senare ordnades lokalfrågan vid Bastroppen i gamla första divisionshangaren, där instruktionsverkstaden haft lokaler. När det gäller 35:an sade Börje Björkholm att ”FMV skall hämta 3 st. i samband med leverans till Österrike. Två står i plåtverkstaden på avd. 6, åk ner och titta om någon inte hinner bli ’klar’”.

Vi hade två versioner av 35-Filip, F1 och F2. En för IR (Infraröd) robot och en utan. Det var en av varje så jag valde den med IR, och det var Nr. 35-844 Adam (F1) 44 (alla med jämn siffra hade IR).

När FMV kom för att hämta flygplanen, hittade de

två av de listade men en fattades, Adam 44 gömd på plåtverkstaden med avmonterade vingar. De fick ta ett annat flygplan, hur detta gick till vet jag inte.

Vid Västmanlands Flygvapenförenings årsstämma i oktober 1983 överlämnade CF1 Börje Björkholm Adam 44 genom att vi fick loggboken som vi sedan lämnade till vår Frivilligofficer Stig ”Åmål” Andersson.

När alla lämnat F1 kom Bastropschefen Börje ”Acke” Axelsson tuffande med en jeep och 35:an Adam 44 på släp och frågade: ”Sigge var skall du ha din 35:a.” Min avsikt var att ha 35:an i Instruktionsverkstaden hangar ihop med våra nya lokaler för undervisning och att ungdomarna kunde fortsätta att sitta i en 35:a. Hangaren skulle dock användas av F16 till annat, så då tänkte vi att placera 35:an utanför vår entré, men där skulle FMV ha en barack, så placeringen fick bli utanför bastroppen. Till en början stod den på plåtmattor, och vid rekrytering av ungdomar användes den vid förevisning och information om 35 Draken.

Bastroppchefen Börje ”Acke” Axelsson rågade om det var OK att sätta upp 35:an på domkraftsstöt- tor så att kom upp som en staty. Vid besök på andra flottiljer så såg man att flygplan hade satts upp på pelare.

I VmFV styrelse diskuterade vi möjligheten att göra något liknande vid infarten till bastroppen. Väder och vind påverkan gjorde att färg till målning behövdes. Vi frågade F16 om hjälp men fick nej. Vi undersökte hjälp till ställning men fick åter nej. Allt stupade på ekonomin.

Bastroppen hade fått ny chef, Christer Carlsson, och han frågade om det var OK att Flygteknikcentrum skulle kunna få snygga upp 35:an för ev. montering på stativ, och det gav vi OK till. Förutsättningen var att den skulle placeras vid trekanten ned mot bastroppen.



Kjell Siggelin



Nr 44, ”den borttappade” J35:an

Foto: Kjell Siggelin



Invigningen av Drakenmonumentet

Foto: Kjell Siggelin

Vid en träff inför en flygdag med VFM (Västerås Flygande Museum) frågade Rune Domås om det var OK att VFM och F1 Kamratförening ordnade med att 35:an kom upp på en ställning som vi diskuterat tidigare. Jag sade att det var OK då vi i VmFV inte hade möjlighet till att ordna detta.

Göran Lundin Flygteknikcentrum, Rune Domås Västerås Flygande Museum och F1 Kamratförening samt alla medhjälpare har gjort ett fantastiskt jobb som vi i Västmanlands Flygvapenförening ej hade ekonomiska förutsättningar för.

Ett hjärtligt tack till alla som bidragit till att den 35:a jag "stal" bevarar lite av F1 på Hässlö.

*RoFj Kjell Siggelin
Ordförande/Ungdomsledare 1974 – 1996
Västmanlands Flygvapenförening*

PS.

Vid ett besök av CFV Sven Olof Olson, för att kolla bastropen och våra lokaler, konstaterade han "Du har fått en 35:a kvar. Bra". Då nämnde jag att vi var på gång med en flygdag då både B17 och Mosquito skulle komma på besök. "Då kommer jag" sade han. Men det är som man säger en annan historia, som berättas i nästa nummer av Hässlöbladet.

Fotoutställning.

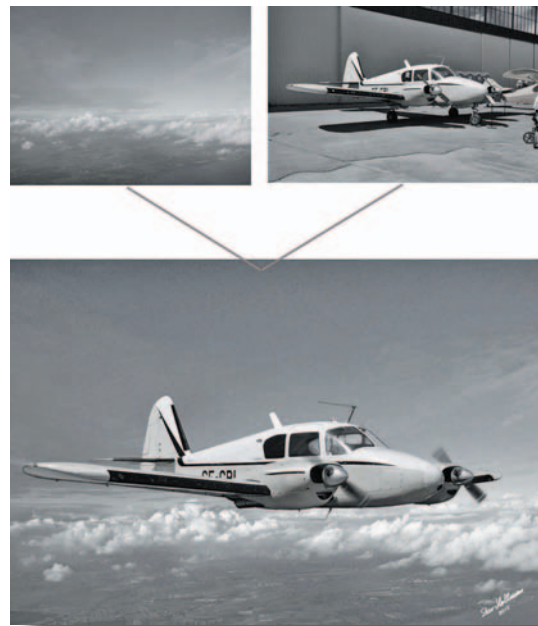
En av våra medlemmar, Sten Hollman, är mångsidig. En av hans specialiteter är att fotografera modellflygplan och "riktiga" flygplan på marken, och sedan montera in dem i bakgrundsmiljöer. Genom ett professionellt manipulerande i datorn lyckas han att få det att se mycket realistiskt ut.

Under förra sommaren visades Stens bilder i en stor monter i Västerås Stadsbibliotek.

Det var 42 bilder av främst skalaflygplan. Storleken kan variera från en spännvidd på 12 cm – oftast kring 2 meter – till fullskaleflygplan.

Som komplement till bildutställningen hade Sten ställt ut 15 modeller i skala 1:72 (standard för plastbyggsatser) samt ett elmotordrivet radiostyrt modellflygplan på flottörer, alla byggda och det radiostyrda även flygits av Sten.

Utställningen var mycket uppskattad av besökarna, och besöktes flitigt. Man kunde inte tro att det var bilder av modellplan som med hjälp av autentiska bakgrunder tycktes flyga. De flesta trodde att det var "på riktigt"!



Fotomontage av en Apache från Västerås Flygmuseum

Foto: Sten Hollman

Flat Stanley och Flat Emma

En flicka på 9 år boende i Oklahoma USA, har genom ett projekt i skolan sänt mig Flat Stanley och Flat Emma. Det är två pappersfigurer som ska ut på äventyr.

Skolans projekt skall lära barnen om omvärlden, och bad att Flat Stanley o Flat Emma skulle få vara med mig i ca tre dagar. Jag fick skriva ned allt de varit med om, och ta bilder som visar detta.

För min del blev det skidåkning, skolbesök, släktforskning på datorn, besök på MC-mässan, flygmuséebesök och inte minst ett besök på F1 Kamratförening med föredrag o ärtsoppa.

Jag har ännu inte hört deras svar vad som händer väl hemma igen. Men ett är säkert, Stanley o Emma

hade tur som hittade mej, en barnslig o lekfull yngling i sina bästa år.

Sture Andersson



Flat Stanleys och Flat Emmas besök på Gula Villan med Sture Andersson och Claes Bernander.

Foto: Sture Andersson

Nyutkomna böcker



**EN FLYGTEKNIKERS
LEVNADSHISTORIA**
AV FOLKE AXELSSON



Folke Axelsson har skrivit en intressant bok om sin hembygd och sina 20 år vid Flygvapnet och F1.

Pris: 200:- + frakt

Den är på 132 sidor och kan köpas direkt hos:

Folke Axelsson

Geijersgatan 12, 723 35 Västerås.

Tel. 021-140771

”Riksten och Kungl Södertörns flygflottilj”

Boken är på 336 sidor i färg, med tyngdpunkt på F18-tiden. Från J22 till J35, samt de flesta stödfunktioner vid F18.

Pris 280 kr + frakt.



Best. via E-post: f18boken@f18.se

OBS! Glöm inte att ange din adress och telefonnummer! Eller skicka best. till:

Jan-Olaw Persson

Myntastigen 15

153 31 Järna

jan-olaw.p@telia.com

Tel. 08-551 712 50

Bortgångna Kamrater

Sedan föregående nummer av Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets

Arnold Andersson

Hugo Bergdahl

Tord Trygg

Eskilstuna

Västerås

Västerås

Datakurs i Kamratföreningens regi.

Den 18 feb. startade en datakurs i F1 Kamratförenings regi i Medborgarsskolans lokaler, Västerås. Antalet deltagare är nio. Ledare av kursen är Sten Hollman och antalet träffar är fem stycken. Ytterligare träffar planeras till hösten.

Kursen är tänkt att vara en övergripande genomgång av det som vi som privatpersoner kan komma i kontakt med i datorsammanhang.

Det är meningen att kursdeltagarna skall komma med frågor och önskemål isamband med genomgångarna av t.ex. Word, Excel, bildhantering, e-post och Internet. Några djupare studier kommer ej att hinnas med under dessa fem träffar, utan de tips man får under kursen bör man träna på hemma i sin "kammare".

Roll Out den 29 maj 2011

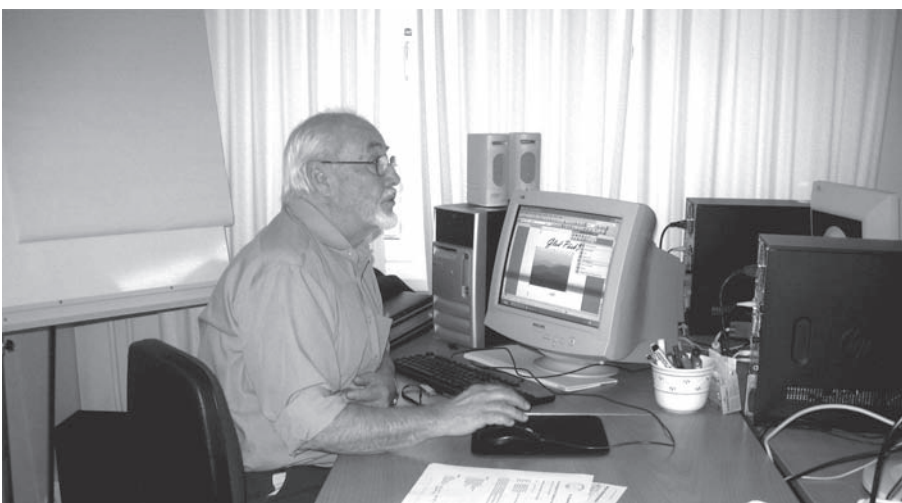
Som de flesta nu lärt sig rullar vi ut allt som kan flyga sista helgen i maj varje år.

Vi arrangerar en stor flyguppvisning mellan 12:45 och 13:15, i övrigt utställningar och diverse markbundna program med bl. a. muskelbilar, Camaro, o. dyl. Öppet 10:00 till 18:00.

En bra flygdag kräver också många funktionärer Om det finns många funktionärer betyder det ju också att det kan bli kortare arbetspass.

Känner Du för att hjälpa till och som belöning få fribiljett + lunch så ring

Rune Domås 0703 14 87 92 eller Nils Johansson 0704-79 62 12.



Kursledaren Sten Hollman

Foto: Jack Carlsson



Intresserade kursdeltagare

Foto: Jack Carlsson

Västerås Flygande Museum,

arrangerar en stor flyguppvisning den 29 maj mellan 12:45 och 13:15, i övrigt utställningar och diverse markbundna program med bl.a. muskelbilar, Camaro o.dyl. Öppet 10:00 till 18:00.

Västerås Flygmuseum presenterar

ROLL OUT

Stockholm/Västerås flygplats 29 maj

Premiär för 3-gruppen
The Vampires

VI BEVARAR GÅRDAGEN I DAG FÖR MORGONDAGEN



Öppet Hus under vintern 2010 -2011

Foto: Sten Hollman och Jack Carlsson

