



Nr 1- 2012

# Hässlöbladet

*Information till medlemmar i F1 Kamratförening*



Årets flyghändelse i Västerås. Roll-out den 20 maj 2012.

**Årsmöte den 19 april 2012 kl 10:00 i Gula Villan.**

*Se vidare artikel "Årsmöte" på sid. 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: [olofsson.ch@telia.com](mailto:olofsson.ch@telia.com)

# Innehåll

Öppet Hus	sid 1
Info Västerås Flygmuseum	sid 1
Hemsida	sid 1
Föredrag	sid 1
Från Kassören	sid 1
Ordföranden har ordet...	sid 2
Årsmöten	sid 2
Vårresa	sid 2
Verksamhetsberättelse	sid 3
Verksamhetsplan	sid 4
Från Veteransektionens horisont	sid 5
Kamratförenings Julbord 2011	sid 6
Öppet Hus verksamheten	sid 8
Föredrag av Anders hård af segerstad	sid 9
Människohandel, Föredrag av Olle Bröms	sid 11
Föredrag av Landshövdingen i Västmanland	sid 12
Ärtsoppsföredraget	sid 12
Strilradarhistorik vid F1, Del 2	sid 13-20
Viggenflygning eller träffa sonen i luften	sid 21-23
Västerås Flygmuseum	sid 23
Bortgångna Kamrater	sid 24
Från Redaktionen	sid 24

Omslagsbild: Uppvisning av Scandinavian Airshow under Rollout 2011  
*Foto: Sten Hollman*

## **Produktion**

Lars-Ove Johansson

## **Redaktionsgrupp**

Roland Rehnäck  
Lars-Ove Johansson  
Gösta Magnusson

# Organisationsblad för F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 5 april 2012

*Att resa betyder att nå ett mål. Att vandra betyder att vara på väg*  
*Theodor Heuss*

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 05, 12, 19\*, 26

\* Årsmöte 19 april se sid 2

Maj 03, 10, 24, 31

Juni 07, 14, 21, 28

Juli 05, 12, 19, 26,

Augusti 02, 09, 16, 23, 30

September 06, 13\*\*, 20, 27

\*\* Öppet Hus i Flygmuseet.

Oktober 04, 11, 18, 25

November 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 11:00-16:00 för besökande, men även andra tider efter överenskommelse. Våra medlemmar har fri entré vid ordinarie öppethållande. Övriga besökare betalar 80 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.

Adress: <http://www.f1kamratforening.se>

## Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

*April 26* **Linda Hermansson**, chef för Tvärsnytt "Så gör vi Tvärsnytt och Västmanlandsnytt"

*September 27* **Björn von Sydow**, Riksdagsleda mot (S) och f.d. försvarsminister.

Ytterligare info senare i Gula Villan och på hemsidan

*Oktober 25* **Info kommer senare**

*November 25* **Info kommer senare**

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.

## Från Kassören

### *Påminnelse om medlemsavgiften för 2012*

Några av er har glömt betala medlemsavgift och detta är en påminnelse.

Årsavgiften för F1 Kamratförening är så låg som 100:- plus 10:- för att även vara med i Veteransektionen

Ni som glömt betala, gör det snarast så ni inte missar höstens utskick av Hässlöbladet.

Plusgiro 433 29 23-4 för F1 Kamratförening 100:- och för Veteransektionen 10:-. Vi har numera samma PG-nummer.

Om ni har frågor, ring Gula Villan där det alltid är någon som svarar på torsdagar, eller ring mig privat.

*Gula Villan torsdag 10-13 tfn 021-801400*

*Tfn 021-417037 (telefonsvarare finns)*

*Mobiltelefon 070 – 564 64 24*

*Marita Stomberg / Kassör  
marita.stomberg@spray.se*

## Ordföranden har ordet...

Årets första nummer av Hässlöbladet innehåller styrelsens redovisning av föregående års verksamhet. Vi kan glädja oss åt ännu ett år med ett litet plusresultat. Det är framförallt 2 st inkomstkällor som bidrar till detta, bidraget från Luftstridsskolan (LSS) samt överskottet från verksamheten i Gula Villan. Kontakten med LSS är viktig. Jag som ordförande och en till i styrelsen deltar regelbundet i kvartalsorienteringarna vid LSS i Uppsala.

Jag har framfört till LSS att de även i år skall bidra med en rekryteringsmonter i museet vid årets Roll Out.

Nattvardskalken åter till Västerås? Vid kontakt med Läns museichefen Carl-Magnus Gagge berättade han att man håller på att utöka lokalen vid Karlsgatan 2 och förstärka säkerheten, så att man kan ta emot kalken. Gagge berättade att överläggningar sker även med Västerås Domkyrka, som skall bygga ett säkert museum för att kunna visa Domkyrkans värdefullaste samlingar för besökare. Där skulle det bli en bra plats att visa nattvardskalken.

Jag vill arbeta för att vi skall kunna rekrytera bra föredragshållare. Till föredragen kommer medlemmarna. Givetvis är Öppet hus på torsdagarna viktigt för att stärka gemenskapen och prata gamla minnen. Boulespelet på sommaren är bra friskvårdsaktivitet och det är min förhoppning att fler skall upptäcka tjusningen att spela Boule.

Även i år håller vi årsmötet en torsdag. Det gick ju bra förra året. Det hördes bara uppskattande tongångar från medlemmarna.

Än har inte våren kommit. Vi kan glädja oss åt att vi sluppit skotta snö. Ett är då säkert att våren kommer och med den sommaren. Det är bara att längta.

*Gösta Martinson*

## Årsmöten

Kamratföreningen och Veteransektionen håller årsmöten **torsdagen den 19 april 2012** 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 F3 Malmen, Linköping i samband med dess flygdag, **söndagen den 3 juni**.

Ytterligare information om resan kommer att lämnas senare i Gula Villan och på vår hemsida

*Anders/Sigvard*



Catalinan i Flygvapenmuseet, Linköping

*Foto: Sten Hollman*

## Verksamhetsberättelse för 2011

Styrelsen för F1 Kamratförening får härmed avge följande verksamhetsberättelse för 2011.

Styrelsens sammansättning:

Ordförande	Gösta Martinson
Vice ordförande	Christer Olofsson
Sekreterare	Christer Olofsson
Kassör	Marita Stomberg
Styrelseledamot	Curt Franzén
Styrelseledamot	Lars-Ove Johansson
Styrelseledamot	Mary Eriksson
Styrelseledamot	Anders Hård af Segerstad
Styrelseledamot	Bengt-Göran Jyrell
Styrelseersättare	Sigvard Larsson
Styrelseersättare	Bengt Björk
Revisorer	Hans Hellqvist Sture Andersson
Revisorssuppleanter	Åke Hermansson Hans Andreassen
Valberedning (sammankallande utses av styrelsen för ett år)	Sten Hollman Roland Rehn- bäck
Befattningshavare med visst ansvarsområde	
Gula Villan med cafeansvar	Curt Franzén
Västerås Flygmuseum	Bengt-Göran Jyrell/ Bengt Björk
Robot och Avionikmuseet	Bengt Björk
Hässlöbladet	Lars-Ove Johansson
Föredrag	Gösta Martinson/ Ragnar Eriksson
Resor och studiebesök	Sigvard Larsson/ Anders Hård af Segerstad
Lotteri och försäljning	Mary Eriksson
Bibliotek, videotek, fotoarkiv	Sören Eriksson/ Jack Carlsson
AV- teknik	Lars-Ove Johansson
Uppvaktningar/ födelsedagar	Sten Hollman/ Christer Olofsson/ Gösta Martinson
Medlemsmatrikel	Sten Hollman

Kontakt mot valberedning  
Redaktionsgrupp

Christer Olofsson  
Gösta Martinson/  
Lars-Ove Johansson/  
Roland Rehnbäck

### 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 något till 517, trots att ett flertal nya medlemmar tillkommit under året. Vi fortsätter dock att försöka värva nya medlemmar speciellt i samband med den årliga Roll Outen och vid guidade visningar av Flygmuseet.

### Ekonomi

Som framgår av resultaträkningen, kan vi, efter ett verksamhetsbidrag på 10000 kronor från LSS, redovisa ett resultat på 2245 kronor för verksamhetsåret. Vi vill även ta med att torsdagsaktiviteterna i Gula Villan under året gett ett tillskott i kassan på 18554 kronor.

### Årsmötet

Årsmötet avhölls i Gula Villan den 14 april 2011 och samlade c:a 35 medlemmar. Förhandlingarna leddes av Nils Johansson, ordförande i Västerås Flygande Museum. Efter årsmötesförhandlingarna bjöds på kaffe och smörgås i Gula Villans övervåning.

### Årsavgift

Årsmötet beslutade efter votering att höja årsavgiften för 2012, från 75:- till 100:-. Endast en medlem reserverade sig mot höjningen som därmed fastställdes.

### Aktiviteter

Öppet Hus verksamheten är föreningens klart viktigaste aktivitet. En vanlig torsdag samlar i genomsnitt drygt tjugofem deltagare och inte ens under semestermånaden juli är tappet så stort. Glädjande nog kan vi då och då se något nytt ansikte ansluta sig till föreningen. Sista torsdagen varje månad under större delen av året bjuds det på intressanta föredrag och en god ärtsoppa. Deltagarantalet en sån torsdag ökar då till upp mot femtio personer.

Den 5 april samlades ett flertal i Kulturen för att se intressanta gamla filmer om och från Flygvapnets och flottiljernas personal och flygets utveckling under en lång period, från bröderna Wright i början av seklet till Viggen i slutet av 70-talet. Det blev många aha-upplevelser och igenkännande men också mycket nytt och gammalt.

Kamratföreningen ansvarade för parkeringen under årets flygdag, Roll Out-en den 29 maj.

Den 31 maj genomfördes en resa till Femörefortet söder om Oxelösund, där vi guidades runt i försvarsanläggningen insprängt i berget under krigsåren som ett försvar mot en tänkt fiende som från havet skulle kunna hota vår suveränitet. Kanonerna hade en räckvidd på upp till 1,5 mil. Efter lunch besöktes sedan F 11:as flygmuseum utanför Nyköping, snyggt och propert anlagt i en hangarliknande byggnad. Även där blev det en intressant guidad visning.

Den 6 juni deltog Kamratföreningen med bl.a. fanbärare vid Nationaldagsfirandet på Djäkneberget.

Ordförande Gösta Martinson och Christer Olofsson deltog i kvartalsorienteringen den 7 oktober och ordf. samt Sigvard Larsson åkte på ordförandekonferans i Östersund.

Den 17 juni ordnades, genom framför allt Kjell Siggelin, en F1 Reunion (återträff) med f.d. flygvapenungdomar. Det visades gamla DVD-filmer från spec. 80-talet för de nära 20 killar som kom. Det blev också ett besök i Flygmuseet och provflygning i DC-10 simulatorm.

Upplands Regementes Kamratförening besökte oss den 1 oktober och bjöds på först guidning och sedan förtäring i Gula Villan .

Årets jultallrik blev i år flyttad till Jonnys Krog och blev välbesökt och var väldigt god.

Flera medlemmar har anlitats som guider i Flygmuseet under året.

Arbetet med bildarkivet är i stort klart men nytt material har också tillkommit.

Biblioteket med nära nog enbart flyganknuten litteratur fortsätter att utökas och underlagen samordnas med VFM:s bibliotek.

Vid fina sköna sommandagar spelar ett flertal av våra medlemmar boule på den egen banan.

Under året har sju oftast flyganknytna föredrag hållits. Ett mycket uppskattat inslag i verksamheten. Efter föredragen finns möjlighet till god ärtsoppslunch på övervåningen.

Viss kontakt hålls med andra Kamratföreningar med utbyte av erfarenheter och tidskrifter och tidningar.

#### *Hässlöbladet*

I Hässlöbladet, vårt medlemsorgan, som utkommer två gånger per år presenteras i stort alla våra aktiviteter och framgena planer. Hässlöbladet är mycket uppskattat inte minst av de som bor runt om i landet och inte lätt kan medverka personligen i aktiviteterna i Gula Villan. Hässlöbladet finns också på vår hemsida ([flkamratforening.se](http://flkamratforening.se)). Tidningen är något dyr att trycka, vilket har tagits upp i olika sammanhang, men vi och speciellt Lars-Ove har lyckats sänka kostnaderna med drygt 6000:- per år, utan att göra avkall på kvalite eller innehåll.

#### *Mediautrustning*

Vid årets slut inköptes en ny och större TV samt en BlueRay-spelare till ett mycket attraktivt pris, vilket gör oss helt uppdaterade på tekniksidan.

*Styrelsen för F 1 Kamratförening vill avslutningsvis tacka alla medlemmar för ett fantastiskt och livligt intresse för vår verksamhet vilket på flera sätt bidragit till föreningens framgång och vidare fortlevnad.*

Västerås i mars 2012  
*F1 Kamratförenings styrelse*

## **Verksamhetsplan 2012**

#### *Hässlöbladet*

Kamratföreningens medlemsorgan, Hässlöbladet, kommer som vanligt att utges med 2 nummer per år. Vårutgåvan utgör samtidigt kallelse till föreningens årsmöte. I höstnumret bifogas blanketter för

inbetalning av medlemsavgifter för nästkommande år.

#### *Öppet hus*

Öppet-Hus verksamheten varje torsdag fortsätter i oförändrad omfattning.

#### *Föredrag*

Den sista torsdagen i månaden (vintermånaderna) är det föredrag och ärtsopplunch. Det är föreningens ambition att engagera intressanta föredrags hållare.

#### *Hemsidan*

Föreningens hemsida uppdateras ständigt för att vara aktuell.

#### *AV-hjälpmedel*

Det finns något över 200 hundra DVD skivor som står till medlemmarnas förfogande för hemlån. Det finns även videoprojektor för datorbaserade bilder som visas i samband med föredragen.

#### *Resor*

Till Flygvapnets flygdag på Malmen i början av juni planeras en bussresa. Dessutom planeras endagars studiebesök till intressanta organisationer och anläggningar i Västerås närhet. Man reser med egna bilar.

#### *Kvartalsorientering*

Två stycken i styrelsen deltar i LSS kvartalorienteringar i Uppsala.

#### *Gula Villan*

VFM skall lägga på tegel som är hemtaget och ligger bakom huset. Dessutom skall några kranar bytas i källaren.

#### *Västerås Flygmuseum*

Ett stort antal medlemmar deltar som guider samt bemanna shopen. Under flygdagen har ett tiotal medlemmar fungerat som parkeringsvakter. Kamratföreningen har permanent bildutställning i Flygmuseet. En utökning planeras.

#### *Rekrytering*

Under flygdagen år 2012 är minst 2 st medlemmar placerade vid ett bord framför F1 Kamratföreningens bildskärmar för att rekrytera nya medlemmar. Rekrytering skall äga rum ständigt under året.

#### *Boulespel*

Boulespelet skall starta så tidigt på våren som möjligt. Spelet är bra friskvård för medlemmarna. Det skall även ordnas utbyte och spel med andra pensionärsföreningar.

#### *Nationaldagen*

Kamratföreningen deltar med egen fana i tåget från Fiskartorget upp till Djäkneberget där själva Nationaldagsfirandet äger rum.

*F1 Kamratförenings styrelse*

### **Från Veteransektionens horisont**

Så har då 2011 förflutit. Året har vädermässigt varit bättre än föregående år, framför allt har vintern varit betydligt bättre i Västeråstrakten.

Veteransektionens verksamhet har fortlöpt utan några svårigheter. Vi har för året fått ett verksamhetsbidrag på 20.000 kronor från Västerås kommun. Vi har även fått beviljat ett bidrag på 20.000 kronor för 2012. Öppet-husverksamheten med kaffekokning och ärtsoppluncher med föredrag är fortsatt lika populära och välbesökta. Dock önskar vi att fler ville ställa upp och koka kaffe och ärtsoppa. Det är inte så betungande om vi alla hjälps åt.

Vi planerade en båtresa med julbord, men den fick vi tyvärr ställa in p.g.a . bristande intresse, mindre än 30 anmälda. Därigenom fick vi ett överskott i budgeten på c:a 7.000 kronor.

Vi hoppas att vi under 2012 skall lyckas erbjuda mer intressanta resmål.

Vi skall göra en resa med buss till SAAB:s 75 årsjubileum och flygdag i Linköping den 3 juni. Till den har vi sökt projektbidrag, vilket gör att vi till en rimlig kostnad kan besöka evenemanget. Vi räknar med att fylla en buss med glada och förväntansfulla medlemmar.

Vi planerar också att göra en resa till hösten, resmål ej bestämt.

*Styrelsen önskar Er alla ett trevligt sommarhalvår.*

*Sture Rollmar*



# F1 Kamratförenings Julbord 14 december 2011





# F1 Kamratförenings Julbord 14 december 2011



## Öppet Hus verksamheten i Gula Villan.

Vintertiden går mot sitt slut. Kung Bore bröt mönstret om 3 kalla vintrar i följd. Dey blev en normal Mälardalsvinter. Den 25 mars ställer vi fram klockan en timma och går över till sommartid. Sen får vi nog vänta till slutet av april eller början av maj innan vi kan ställa fram utemöblerna.

Antalet besökande vid våra vanliga "torsdagsfika" ligger stadigt på ca 20-25 personer, och torsdagar med föredrag och ärtsoppa ca 35 till 45 personer, beroende på ämnet för föredraget. Ekonomiskt har verksamheten under 2011 minskat med ca 1500:- jämfört med 2010.

Glädjande nog har antalet som ständigt återkommande ansvariga för "fika" och ärtsoppa ökat, men det är fortfarande de bevingade orden, "Aldrig har så många, så få att tacka för så mycket" som gäller.

*Curt Franzén*

Gula Villan. December 2011



Foto: Jack Carlsson/

Det yngre gardet



Tage Berggren



Det äldre gardet



## Anders Hård af Segerstads föredrag om sitt flygarliv den 24-11-2011

Anders tog sig an att på en timme komprimera sitt 69-åriga liv och berätta det för oss. Familjen har traditioner inom flyget genom att hans far var flygingenjör i FV och det påverkade säkert hans intresse för flyg. Anders var inget barn som togs där man ställde honom, så pappan måste ibland vara lite militäriskt tillrättvisande. Flygintresset visade sig tidigt då han i 12-årsåldern byggde och flög swingflygplan och ”tog en cigarett mellan flygningarna”, som de stora grabbarna gjorde på den tiden. Så småningom började Anders med segelflyg på Moheds flygfält. Efter lumpen i Ingenjörstrupperna genomgick Anders en ingenjörsutbildning för att ha något civilt yrke att livnära sig på. Intresset för flygning höll i sig och på Avans flygplats utbildade sig Anders till ett A-cert på en ”Ahrenbergs-Cub”,



surplusmateriel från andra världskriget. För att få flygtimmar som det hette så drog Anders upp segelflygplan och fick på det viset ihop en del timmar men framförallt flygerfarenhet. Kompisgänget på Avan ville ju alla komma in i flygvapnet för att bli stridspilot, det var ju det häftigaste man kunde tänka sig. Det primära var ju att söka till utbildningen på Ljungbyhed så Anders skickade in sin ansökan och blev kallad till tester. Resultatet blev att han antogs och påbörjade utbildning på Ljungbyhed. Hela gruppen elever sattes på grundläggande teoriutbildning på Herrevadskloster. Anders tyckte det var onödigt för han hade ju läst kursen under sin ingenjörsutbildning och kontaktade därför översten. Begäran att få gå direkt på flygutbildningen god-

kändes så 1966 började Anders flyga Sk50. Efter avslutad utbildning på Ljungbyhed hamnade Anders på F15 i Söderhamn för att flyga Lansen. Efter en tid tappade Anders motivationen. och avbröt flygvapenlivet för en tid. FV hade inga rutiner för att ta emot återvändande piloter så Anders beslöt att satsa på en civil flygkarriär. Av en tillfällighet blev han tillfrågad om han ville ha ett jobb på helikoptertillverkaren Westland Ltd i England, närmare bestämt i Yeovil Somerset. Det var ju bra för att få träna engelskan och få jobba med flyg. Här fick Anders uppgiften, att som Flight Test Engineer på Westland Hkp Sikorsy S58, protokollföra testflygningarna samt assistera piloterna. Företaget ville också ha honom som säkerhetspilot så Anders fick en begränsad helikopterutbildning vilket var mycket intressant.



Det civila flygaryrket lockade och SAS sökte piloter, Anders blev antagen men stoppades p.g.a. ålderskravet, max 30 år, som man hade på den tiden. ”Flyga bör man annars dö man” sägs det ju så då passade Anders på att söka till Artillerifyget. Det innebär att flyga Super Cub på absolut lägsta höjd, under trädtopphöjd, snabbt stiga upp för att spana på artilleriprojektilernas träffar, dyka ner i skydd av träd och terräng igen och rapportera till artilleripjäserna. Det verkar som att det var en rolig ”busflygning” men som krävde uppmärksamhet och koncentration. Anders och jag träffades första

gången på trafikflygarutbildningen på Aeroskolan i Stockholm och det var på hösten 1968. Anders fullföljde sin praktiska utbildning på Bromma Flygskola och fick med sitt nya trafikflygarcertifikat jobb på Nordflyg i Eskilstuna. Nu gällde det att flyga det tvåmotoriga Piper Aztec, ett sexsitsigt flygplan med ganska goda prestanda. Verksamheten betecknas Taxiflyg, vilket innebär att man flyger till olika destinationer varje dag. Som "taxipilot" får man ta hand om alla uppgifter kring flygningen och det är stimulerande för det blir aldrig någon tråkig rutin. På den tiden var BASAIR i Västerås det bäst renommerade taxiflygbolaget dit alla piloter ville komma. Anders blev erbjuden sitt drömjobb av sin gode vän, som var flygchef, och började som pilot på Basair. Anders var Basair trogen under nästan 20 år, varav de sista fem åren som chefpilot på jetflygplan. Basair hade högvärdiga flygplan med turbinmotorer, och kunder som ville flyga längre sträckor. Med



Learjeten var destinationerna oftast centrala eller södra Europa och ibland lite längre bort, centrala Afrika eller t.o.m. Nya Zeeland. En del dramatiska flygningar fanns också, som när en utvisad person sköts direkt när mottagarna identifierat honom. I Beirut där hundratals 14-15-åriga "soldater" med automatvapen höll oss bevakade hela tiden, ibland med skenanfall. Basair hade kartfotouppdrag i Nepal för National Geographic och då rundade vår Learjet Mount Everest 34 gånger. Basair hade också uppdrag från FMV att kontrollflyga alla instrumentlandningssystem åt FV. Det var trevliga lugna jobb under sommarmånaderna, och så fick man ju besöka alla krigsbaser som hade någon form av instrumentlandningssystem. Ett annat udda uppdrag var att flyga försvarsledningen med gäster från Sovjetunionen, Marskalk Efimov som var chef för flygstridskrafterna över Östersjöområdet och hans adjutant Generalöverste Krasnoporov. Anders gjorde flygningen minnesvärd genom att kontakta sina vänner på F21 som ställde upp med två Viggen

som eskort. Helt plötsligt när Learjeten kom ur ett molnområde ligger de två 37-orna 25 meter ut, en på var sida, och de båda ryssarna var inte oberörda. De tyckte det var nära!



Eskorten följde med till F21 där man gjorde en överflygning i tät formation före landningen. Som minne fick Anders och hans kollega Hans Haetman samt CFV General Lars Englund, ett flygförarmärke från Baltiska huvudbasen för flygstridskrafterna. Som kuriosa kan nämnas att detta skedde två veckor före berlinmurens fall och det sovjetiska samväldets sammanbrott. Även Anders blev äldre och fyllde 50 år med ett fallskärmshopp som present. Stor picknick med pilotkompisar på Johannesburg efter genomfört hopp. För piloter är det alltid en dröm att flyga större flygplan och Anders fick erbjudande att flyga Boeing på Falcon Air i Malmö. Lång utbildning på Braathen i Norge som resulterade i en kaptensplats i Boeing 737:an. Bolaget köptes upp av SAS och det innebar att piloterna fick utbildas SAS-personalen och sedan avskedas. Anders hade tur och fick ett jobb i Tyskland på flygbolaget Nordic East. Även här knakade det i de ekonomiska fogarna så när ett jobb i Svenska Transwede uppenbarade sig tog Anders det, med stationering Arlanda. Det innebar att Anders kunde bo hemma i Västerås där han hade familjen kvar. Transwede hade Douglas MD80/83 flygplan så det blev åter en lång utbildning. Pilotmarknaden var ganska tuff för en 55-åring som Anders så han fick acceptera att sitta i högersits



ett tag. Bolaget köptes upp av engelska Britannia där Anders återigen fick flyga Boeing denna gång typ 757 och 767 d.v.s. långdistansflygplanen, vilket är mer ansvarsfullt och krävande men stimulerande. I de stora flygplanen med ett par hundra passagerare finns det ofta några knäppjokar och det råkade ju Anders ut för. Ett par passagerare hade fullt slagmål och efter tillrättavisning från Anders skulle de ge sig på honom. Då var det ett par andra passagerare som ingrep och bråkstakarna kunde tyglas. Anders var ändå tvungen att avbryta flygningen och göra en landning i södra Portugal där polis mötte och tog hand om antagolisterna. Vid ett annat tillfälle upptäcktes omedelbart före start på Las Palma att det saknades ett litet barn. Ett par föräldrar hade litat på varandra och på det viset glömt sitt barn kvar i terminalen, det hela löstes snabbt med endast lite försening.



Tiden går snabbare ju äldre man blir sägs det och Anders nådde pensionsåldern och slutade flyga för att helt ägna sig åt familjen. Under sitt fyrtioåriga flygarliv gjorde Anders totalt ung. 14000 timmar i luften. Nu är det ju svårt att helt släppa flygvärlden så då kom F1 Kamratförening som en räddande ängel och Anders är numera inte bara medlem utan även styrelseledamot i föreningen. Vi får tacka Anders för en intressant berättelse över ett intressant liv.

*Vännen och Kollegan / Sten Hollman*

*Foto: Sten Hollman/Anders Hård af Segerstad*

## Människohandel i Europa.

Den 27.10.2011 berättade f. inspektören vid rikskriminalpolisen Olle Bröms om en del av sina erfarenheter från arbetet med hanteringen av den illegala flyktinghanteringen i Europa och Sverige.



*Olle Bröms*

Olle Bröms gav först en bakgrund till sin 38-åriga poliskarriär. Han började vid Stockholms-polisen men sökte sig till Västerås där han först arbetade som trafikpolis. År 1986 hamnade på utlänningsroteln där han fick börja utreda och handlägga frågor som bl.a. rörde asylärenden och övriga spörsmål som styrdes av Utlänningslagens bestämmelser.

År 1992 kom han till "rikskrim", vilket innebär att han fick ett betydligt vidare arbetsfält än Västmanland nämligen i första hand Europa med utvidgningar i andra delar av världen. Han betonade skillnaderna i arbetsmetoder från före och efter Sveriges inträde i EU den 1/1 1995. Olle Bröms betonade samarbetsorganisationen Europol som innebär att svensk polis kom att integreras med övriga europeiska polisresurser riktade mot brott som illegal immigration och människosmuggling i olika delar av Europa bl.a. Sverige.

Han berättade också om det Nordiska polisamarbetet och framhöll särskilt Danmark för goda insatser vid avslöjande av människosmuggling och utredningar vid avslöjande av förfälskade identitetshandlingar. Han berättade om olika "fall" rörande människosmuggling som han haft anledning vara med om att utreda.

Efter den uppskattade fördragning tackade auditoriet med en kraftig applåd. Ordf. Gösta Martinsson överlämnade ett sedvanligt "föreläsararvode" och inbjöd till en traditionell ärtsoppslunch med efterföljande "snack".

*"Slark"*

*Foto: Sten Hollman*

## Föredrag av Landshövdingen i Västmanland.

F1 Kamratförening hade den 23 februari ett celeb-ert besök och föredrags-hållare, nämligen Lands-hövdingen i Västman-lands Län, Ingemar Skogö. Som tidigare General-direktör för Luftfartsverket mellan åren 1992-2001 hade han mycket att informera om trafikflygets utveckling



*Ingemar Skogö*

Trafikflygets utveckling har ju varit varierande under åren, men nu tyckte han att flyget var i stark utveckling. Han visade intressanta bilder och kurvor över de olika flygfälten i Sverige och även bilder som visade hur stor beläggningen var på de olika platserna. Han gick dock inte in på situationen för Västerås flygplats, vars existens ständigt ifrågasätts.

Flygplatsstatistik 2011	
	Resenärer
Stockholm Arlanda Airport	19 072 719
Göteborg Landvetter Airport	4 906 302
Bromma Stockholm Airport	2 184 216
Malmö Airport	1 945 910
Luleå Airport	1 066 839
Umeå Airport	955 132
Äre Östersund Airport	377 868
Visby Airport	340 393
Sundsvall Härnösand Airport	282 047
Ronneby Airport	226 995
Kiruna Airport	164 103
<b>Totalt</b>	<b>31 522 524</b>

Han tyckte det var stimulerande att som Lands hövding i Västmanland få möjlighet att arbeta med regionala utvecklingsfrågor med en Länsstyrelses breda perspektiv.

Ingemar Skogö har också varit Generaldirektör för Vägverket. Denna verksamhet blev det dock ingen tid att prata om. Vi fick ingen chans att ventilera våra synpunkter över de knöliga gatorna i Västerås. Alla ville se och höra på TV-sändningen kl 12.00 då de 42 kanonskotten sköts för vår nya prinsessa.

Den efterföljande ärtsoppa väntade på att bli serverad, och som vår Landshövding tog sig god tid att avnjuta.

*Ragnar Eriksson*

*Foto: Jack Carlsson*

## Ärtsoppsföredraget den 26 Jan 2012.

Dagens föredrag var en intern historia på så sätt att det handlade om F1. En Västeråsare som har bott i Skiljebo, *Ingemar Leijgård, ivrig fotograf* har lämnat efter sig många fina bilder.

Bengt Wallén Badelunda Hembygdsförening kom och visade en samling bilder tagna på F 1 under Leijgård's värnpliktstid i mitten av 50-talet. Bengt assisterades av vår egen Sture Andersson som även han är medlem i Badelunda Hbf. Leijgård avled 2005 och hans bilder kom att hamna hos och förvaltas av Badelunda Hbf som känner ett visst ansvar för "gamla" F1. Hässlö ligger i f.d Badelunda socken som inkorporerades i Västerås 1946.

Bilderna var till stor del utan text och gav åskådarna chansen att kommentera och förklara. Dock var det inga flygplan med eftersom det var en viss restriktion på fotograferandet. Någon kände igen sig på bilderna vilket gjorde det hela mer personligt. Med enkla medel, en engagerad och kunnig publik fick vi en som vanligt trevlig inledning på Ärtsoppedagen.

*Sture Andersson*



*Sture Andersson och Bengt Wallén*

*Foto: Jack Carlsson*

## Strilradarhistorik vid F1 i Västerås. Del 2.

Här kommer fortsättningen på Rolf Larsén:s berättelse och historiken om stridsledningsverksamheten vid flygflottiljen F1:s radarstationer R11 och R12.

*Operativ verksamhet vid jaktcentralen R11, "Stören".*

Jaktcentralen var belägen i Badelundaåsen, snett emot CVV-hangaren. Det enda som tydde på att det fanns någon verksamhet var en ståldörr in i åsen och en parkering utanför. På "hjässan" fanns några master med radioantennor.

Anläggningen var skyddsklassad och hemlig. För besök krävdes personundersökning och inpasseringstillstånd utfärdat av säkerhetsavdelningen vid F1.

Den mesta vid F1 förekommande flygningen stridsleddes både på dagtid och vid mörkerflygning, inom tilldelat övningsområde, av radarjaktledare (rrjal) placerade vid R11. Från jaktcentralen leddes även flottiljövningar och tillämpningsövningar. Även stridsledning av andra flottiljers flygplan förkom ofta. När LFC O5, "Puman", tillkom fördelade Bijal i LFC O5 ledningsuppdragen till Crrjal på R11 via en speciell, direkt, radiolänkförbindelse.



Stig "Åmål" Andersson vid rrjalplats, 1968

Citat ur Kungliga Västmanlands Flygflottiljs Historia 1929-1979, sid 319:

"R11 primära uppgift var dock stridsledning. Tack vare en mycket lämplig uppställningsplats, skickliga tekniker och ett flertal duktiga radarjaktledare kunde R11 stå till tjänst med stridsledning åt mån-

ga av flygeskaderns flottiljer. Förutom F1 utnyttjade personalen vid F3, F16 och F18 anläggningen som stridsledningsradar i mycket stor utsträckning. Senare tog också den centrala utbildningscentralen vid F2 flottiljens ändamålsenliga och elevvänliga anläggning i anspråk för kursernas praktiska skede.

I och med LFC O5 tillkomst kom R11 att ingå i dess organisation som en framskjuten radarstation med stril 50 funktioner", slut citat.

Vid anläggningen fanns det Striuoff/Crrjal fast placerade. Bla Göran Jonsson, Rune Holmgren och Stig "Åmål" Andersson. Rrjalutbildade navigatörer vid F1 ingick även i verksamheten, av vilka flitigast tjänstgjorde som rrjal, Olle Norling, Jan Karlsmyr, Sven Norling, Olle Nordström, Jack Carlsson, Per-Erik "BräckePelle" Persson, Jan Forsstedt och Johan Holmström (som i mars 1967 förolyckades vid ett haveri som navigatör i J 32), "Åmål" var då rrjal i R11 varifrån övningen stridsleddes. Innan flygpasset drog "Åmål" och Johan "lott" om vem som skulle vara med i flygplanet eller vara rrjal! Vid behov inlånades rrjal från F13, F16 och F18.

Göran Jonsson var placerad vid R11 fram till 1964 då han och Jack Carlsson började på Tustril vid nybyggda LFC O5 med taktisk utprovning av stridsledning i Stril-60. När fpl J32 ersattes av J35 som inte hade navigatör, överflyttades navigatörerna Olle och Sven Norling, Jan Karlsmyr, Olle Nordström, "Pelle" Persson, och "Åmål" Andersson som rrjal till O5. Jan Forsstedt blev TL vid F1 Rune Holmgren var placerad vid R11 fram till pensioneringen 1970.

Stig "Åmål" Andersson kom åter från LFC O5 till R11 1970 när Rune Holmgren gick i pension, och tjänstgjorde som Striuoff/Crrjal fram t.o.m avvecklingen av spaningsdelen hösten 1976.

Vid R11 fanns även en troppchef för vpl rrobs placerad, av vilka kan nämnas, Fanjunkare "Loffe" Holm, Överfurir Walter Collath (signalist) och Rustmästare Åke Swennberg (signalist). Vid R11 fanns vpl radarobservatörer (rrobs) placerade. Som mest 6 st samtidigt. R11 nyttjades normalt inte för luftbevakning, endast vid vissa övningar för incidentberedskap eller rapportering till LFC.



Rune Holmgren på rrjalex, 1968

I centralen fanns 4st operatörsplatser för radar-jaktledare (rrjal). Vid varje rrjalplats fanns även manöverutrustning av talradio för kommunikation med flygplanen.

Spaningsdelen hade en räckvidd på 200 km och antennen roterade med 6 varv/min.

På PPI fanns en ritad kartbild, ett raster av celluloid, med civila flygleder, militära övningsområden och Georef inlagda. Indikatorernas bildpresentation var god med skarptecknande ekobild. Upplösning i avstånd var ca 300m och bäringsnoggrannheten ca 1 grad. Det fanns även en höjdmätarplats vid ett 15-stativ, denna bemannades av vpl höjdotservatörer (höjdots).

Den nickande höjdmätaren hade en räckvidd av 180 km. Vid indikatorn fanns en höjdlinjegenerator som ritade höjdlinjer och kompenserade för jordytans krökning. Rjal angav bäring och avstånd som höjdots svängde in antennen emot och avläste höjden ”manuellt” och sedan muntligt förmedlade höjden till aktuell rrjal.

R11, med sin lämpliga placering, vid flottiljen, nyttjades ofta vid utbildning av rrjalelever från FRAS/StriS på F2, Hägernäs. Eleverna kunde då både vara med på divisionen vid ordergivning före passet, sedan stridsleda flygplanen och direkt efter avslutat stridsledningspass bege sig till divisionen för att med flygförarna gå igenom passet. Detta var en mycket uppskattad del i utbildningen. En av landets första kvinnliga rrjal, Kerstin Holmer fick sin utbildning, 1967, bla vid R11.

En annan rrjal-elev var fj Bertil Ströberg senare känd i andra sammanhang



Vpl rrobs, rrjal-elever och tekniker 1963

Både R11 och R12 var vid ett par tillfällen i drift på uppdrag av SÄPO. Det bedrevs spaning på ”knark-flyg” över norska gränsen och det fanns då rrobs och rrjal både på R11 och R12. Radarstationerna var bemannade dygnet runt. Polis, militär och tull i både Sverige och Norge var involverade i operationen som kallades ”Argus”.

I byn Bastvålen intill Östmark norr om Torsby hade en PS 70, Luftvärnsspaningsradar, satts upp för att täcka låghöjdsområdet vid gränsen. Radarstationerna kommunicerade via trådförbindelser i ”flerpartskonferens”. Även LS-torn vid gränsen var bemannade med luftbevakare, för optisk luftbevakning, som rapporterade till centralen.

Metoden blev framgångsrik. Under en kväll observerades ett fpl, kommande från Norge. Helt plötsligt försvann ekot från skärmen. Platsen avlästes med Georef och polis sändes till platsen. Efter några timmars letande, bl.a. med helikopter, hittades det ”förlorade planet” indraget i en lada. ”Godset” fanns kvar. Polisen hittade tack vare den spårnö som visade var flygplanet landat med skidor på snön.

Östmarksbornas nyfikenhet på vad radarn gjorde där besvarades med ”att FMV utför vinterprov”. Det blev även uppmärksammat i massmedia.

De mystiska planen förbryllade hela Värmland. Nästan 40 år senare kom svaret, det var försvarets topphemliga ”Flygenhet 66”. Detta avslöjas i en ny bok ”Den dolda alliansen”.

”Spökplanen över Värmland var hemlig NATO-



styrka” stod att läsa i bla Aftonbladet den 25 mars 2011. Sensmoralen blir, att försvaret ”spionerade” på sig själva!

I februari 2012 var undertecknad på ett föredrag om ”Flyghet 66” i Linköping. F.d. stabschefen vid enheten, Mj Sven Hugosson, bekräftade då att min berättelse och händelseförloppet stämde.

### Det ”testas” i Bastvålen och fantasin skenar iväg!

TORSBY (NWT)


Den senaste veckan har det tisslats och tasslats i stugorna i byn Bastvålen strax öster om Östmark.

–Det förekommer mystiska saker i skogarna har det sagts i stugorna.

Dessutom har man fått vatten på kvarnen genom att polismyndigheterna helt plötsligt visat mycket stort intresse för byn. Inte bara genom bilpatrullering utan också genom bevakning från helikopter.

Men så farligt är det nu inte. Det är försvarets materielverk som testar viss utrustning i vinterklimat i Bastvålsskogen. I samma veva har materielverket begärt hjälp med övervakningen hos länspolischefen Sven Erstav. Därav polisens intresse för området.

### Hemliga militärprov i Östmark

TORSBY  Vad är det som pågår i Östmark har orsbfolkningen frågat sig sedan en pollshelikopter varit synlig där de senaste dagarna. Man har även sett en del främmande bilar. Enligt vad VF inhämtat rör det sig om Försvarets Materielverk som håller på med vinterförsök av nytt material.

Försöken är inte offentliga och polisen vill inte göra några uttalanden om vad det egentligen är fråga om. Att polishelikoptern finns på platsen kan bero på att materielverket begärt hjälp av polisen med en viss övervakning. Vad för slags övervakning det gäller är dock inte känt.

Nya Wermlandstidningen Värmlands Folkblad,  
22 mars 1975.

”Stören”.  
Rrjalhytter.



Vpl rrobs i arbete, tv höjdots, th rapportör 1963  
.  
I ”radarcentralen” som fram till ombyggnaden 1970 bestod av 3 hytter fanns i hytt 1, 2st PPI i 16-stativ och 1st HPI i 15-stativ.

I vardera hytt 2 och 3 fanns 1st PPI 802. På PPI presenterades radarbild från spaningsdelen PS-144/F, med bäring och avstånd, som nyttjades av både vpl rrobs och rrjal. På HPI presenterades radarbild från höjdmätaren PH-13/F för avläsning av höjd som gjordes av vpl höjdots.

Vpl rrobs skötte talrapporteringen till LFC med handmikrofon och via telefonledning, de rapporterade flygplanens läge, kurs, fart, och höjd. Läget angavs enligt Georef-systemet. Rrjal svarade för stridsledningen av flygplan inom olika militära övningsområden. För radiokommunikation, mellan rrjal och flygföraren, fanns vid varje PPI radiomanöverapparater med högtalare och handmikrofon. Under rrjalhytterna i det sk ”pygmérummet” fanns 8 st radioapparater FMR5.

Radartelerum.

I radartelerummet fanns Logaritmiska mottagare med Pulsängdsdiskriminator och distributionspaneler för radarbild från spaningsdelen och höjdmätaren.

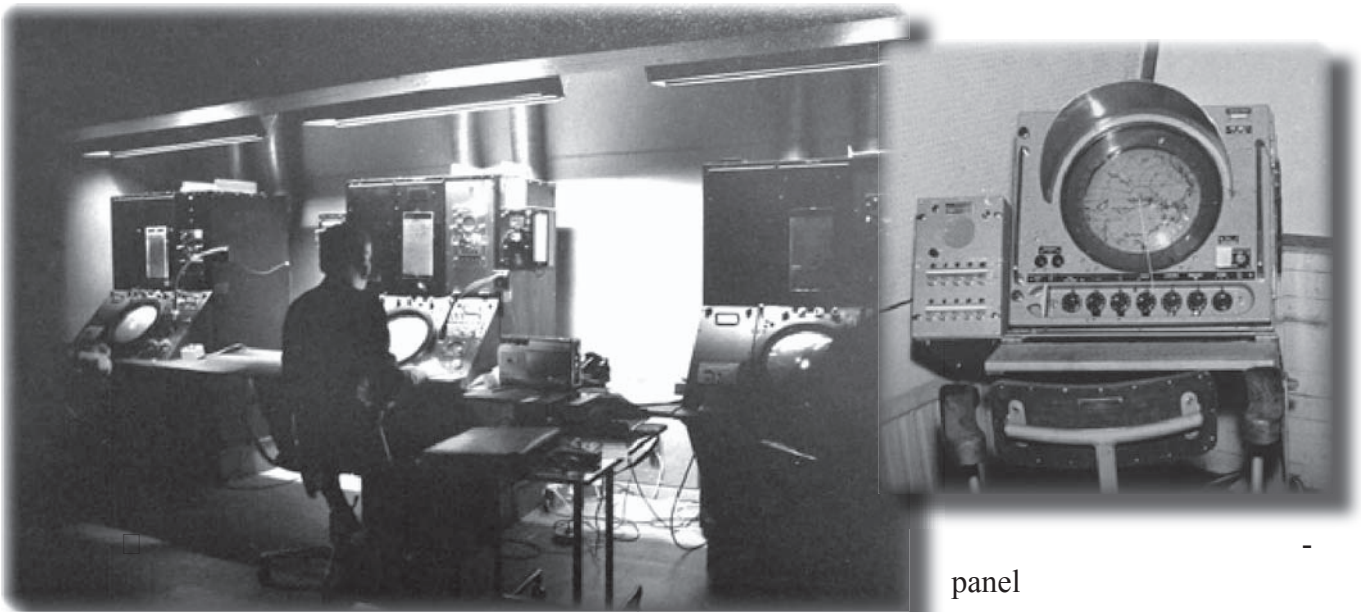
Det fanns KK och MK/OK för för omkoppling och distribution av inkommande och interna förbindelser. Även tonsignalutrustning, 1425 Hz för telefoni och 1225 Hz för radiomanöver fanns.

Det fanns även en intern snabbtelefonanläggning, med apparater i varje rum. (Arv från W5).



Jan Hellström mäter radiolänkförbindelse

När DBU 202 infördes 1970 för fjärrstyrning av höjdmätaren och med ny höjdmätarindikator revs hytterna och det byggdes om till ett stort OP-rum. Presentationsutrustningen, PPI, ändrades till 3 st 16-stativ och 1st PPI 802.



panel

Nya OP-rummet och stridsledning av rrjal, kapten Lennart Carlsson, från LFC O5. 1972

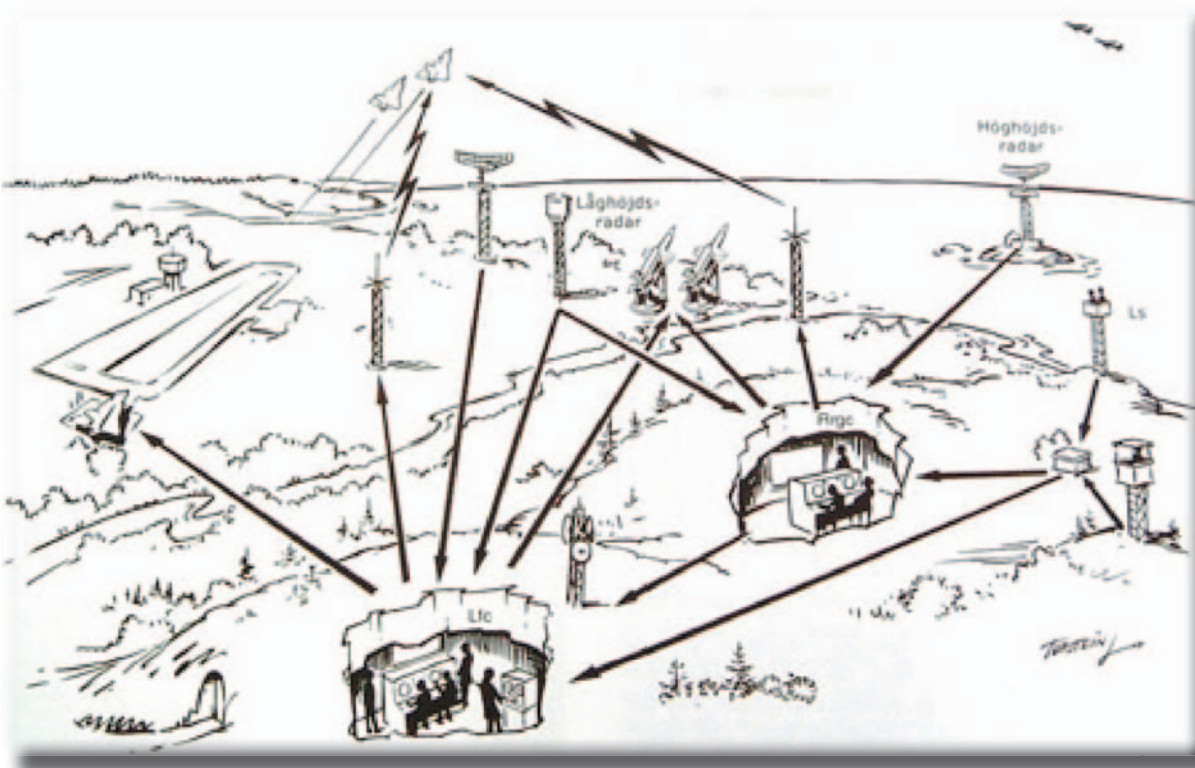
### Höjdmätare, fjärrmanöver.

1970 tillfördes och installerades ny höjdmätarindikator i OP-rummet. I telerummet installerades databehandlingsutrustning, DBU 202C, för att kunna fjärrmanövrera höjdmätaren från LFC O5. Rrjal i LFC O5 kunde därifrån fjärrmanövrera höjdmätaren i bäring. En höjdots i R11 OP-rum, avläste målhöjden och sände tillbaka höjddata till LFC. Detta var en del av Stril 60.



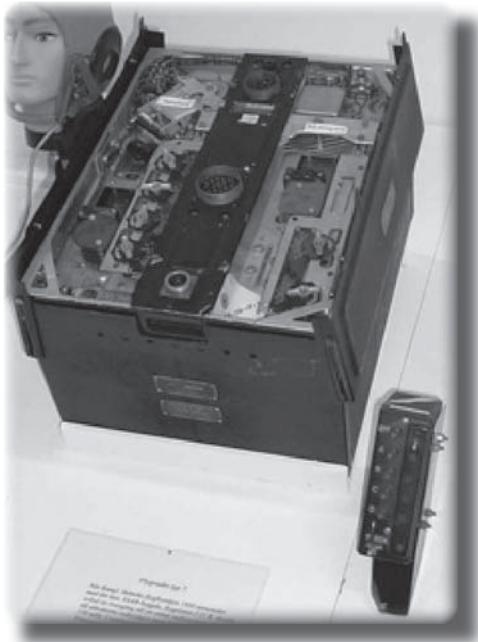
Höjdots i OP-rum

Stril 60, principbild



### Talradiomateriel.

Den första talradion i jaktcentralen, för kommunikation mellan rrjal och flygförare bestod av 8 st UK-radio SCR 522, FMR 5. Varje radio var en kristallstyrd 4-kanalsutrustning. Radion manövrerades av rrjal som kunde välja 4 st förinställda kanaler/frekvenser på manöverapparater vid varje 16-stativ och PPI 802. För kommunikation användes handmikrofon för tal och nyckling av sändare och högtalare för avlyssning av mottagare.



FMR 5, Sändare/mottagare

1968 ersattes FMR 5 av modernare radiomateriel. 4 st RK02 och 1 st FMR 7 installerades i radiotelerummet. RK02 var en enkanalsutrustning medan FMR 7 var en flerkanalsutrustning. FMR 7 kanalväljarenhet placerades vid rrjal 1 platsen.

Vid varje rrjalplats fanns en radiomanöverpanel där alla förvalda frekvenser kunde manövreras. Handmikrofonen ersattes nu med headset för tal och fotpedal för nyckling av sändaren. Mottagarna för RK02 resp FMR7 placerades i radiotelerummet i jaktcentralen. Sändarna med antenner placerades på en radioutpunkt, öster om flygfältet i en plasthydda, med bla effektförstärkare för RK02.

Sändare resp mottagare var via baskabel och egen anslutningskabel förbundna med varandra. Här framfördes tal och nycklingston och signaler för kanalomställning av sändarna. Som nycklingston för radiomaterielen användes signalomformrutrustning, 1225Hz.

FMR 7 blev under 1977 ersatt av den modernare flerkanalsradion FMR 18. Mottagaren placerades i radiotelerummet och sändaren i plasthyddan. Radioutrustningen kunde även fjärrmanövreras, dels på radiolänk dels på tråd, från LFC 05. Denna utrustning var, fjärrmanövrerad, i drift i anläggningen fram till 2008, alltså i 31 år.

När radioutrustningen demonterades ur anläggningen 2008, blev det inbrott i anläggningen, natten mellan den 9-10 juni. Allt var tömt så inget kunde stjälas. Men varför? Ingångsdörren hade varit obevakad sedan 1983 när flottiljen upphörde utan åverkan. Var det bilen vid lastning som ökade nyfikenheten på vad som doldes bakom ståldörren in i åsen?



Radiotelerum med mottagare, RK02 och FMR7 och FMR18.

### Avveckling av spaningsdelen, PS144/F

Nya moderna radarstationer typ PS-08, PS 65 och PS-66 tog över inom Stril-60.

PS 144/F, som var en framskjuten radar i Stril 50, blev nu "ommodern" och innehöll inte de nya krav som ställdes på bl.a. störtlighet och räckvidd.

På hösten 1976, p.g.a kostnadsskäl, avvecklades och demonterades spaningsdelen PS-144/F. Spaningsdelen hade överlevt tidigare nedläggningshot bland annat på grund av den rrjalutbildning som bedrevs vid R11. R11 var uppsatt som krigsförband till och med 1976-06-30 för att sedan vara kvar som PH-13 tropp till 1979-06-30. Förbandet hette 11 rrto och ingick i 16 rrkomp fram till 1972 då det blev 11 rrplut.

( Vid R11 planerades att placera en terminal-kontroll för TL, med bild från PS810 på Fogdö. Utgick senare. )

Avtändare <i>Bose Lennhammar</i>	<b>MEDELANDE</b>	Beteckning
Tjänsteställe, handläggare, telefon	Datum <i>16-07-01</i>	
Mottagare <i>Rolf Larsén</i>	För åtgärd senast	
	<input type="checkbox"/> För yttrande	<input type="checkbox"/> Enligt önskan/ Överenskommelse
	<input type="checkbox"/> För kännedom	<input type="checkbox"/> Önskas åter
	<input type="checkbox"/> Samtal önskas	<input type="checkbox"/> Tack för lånet
Ärende	Antal bilagor	
Meddelande <i>Testen är slut! Börja starta skrivelse i målet på väg.</i>		
<i>le.</i>		

Underhandsmeddelande från Flygstaben, Bo Lennhammar till Rolf Larsén, att spaningsdelen skall stängas.

#### *Avveckling av höjdmätardelen, PH-13/F.*

Höjdmätaren som var en del i Stril-60, och fjärrstyrdes från LFC O5, togs ur drift på hösten 1980. Detta bla av personal och kostnads skäl. (Det saknades drift/uh personal och det behövdes vpl höjddobs på plats. Beslut var taget om F1 nedläggning -83) Höjden mättes nu av höjdmätare placerade vid PS-08 och PS-65 anläggningar. PS-66 var en 3-D radar där höjdmätning ingick.

#### *Teknisk tjänst, drift och underhåll.*



Fr v: Anders Sturesson, Jan Hellström, Rolf Larsén, 1963

Drift och underhåll sköttes, under 50-talet och till mitten av 60-talet, av flygtekniker/el, med specialutbildning på radar. Organisatoriskt tillhörde teknikerna Avd 7, sambandsavdelningen.

Några som kan nämnas är Cerny Holmström och Arthur Nordström. De tjänstgjorde vid R11 och även vid R12 fram till sommaren 1962 när de började mästarkursen. Därefter gick radarstationen på "halvfart" tills hjälptekniker/el Anders Sturesson började i augusti 1962, och med hjälp av extra inkallad reservtekniker satte radarstationen i drift.

I december 1962 började Rolf Larsén som chefstekniker, och på våren 1963 tekniker Jan Hellström.

Vid större översyner av radarmaster, vridbord mm anlätades central verkstad från CVA i Arboga.

År 1965 anställdes all drift/underhållspersonal inom Stril-organisationen, som civila med ingenjörstjänster. Benämningarna blev nu Driftingenjör resp ingenjör.

Chefstekniker blev nu driftchef. Organisatoriskt överflyttades tekniska personalen till Avd 6 för att

1975 gå upp den nya organisationen för flygvapnets markteleunderhåll, Tele Service Bas Mitt, TSBM.

*Lokaler.*



Ingången



Korridoren

I anläggningen fanns efter ombyggnaden 1970, förutom OP-rum, rum för Crrjal, Driftchef, Tropchef, tekniker, verkstad, förråd, telerum med radio och DBU mm, uppehållsrum för vpl rrobs, pentry och toaletter. Det fanns även ett mob-förråd för 20 pers med bla uniformer etc., och det fanns även ett ställverk för inkommande kraft, nödbelysningsbatterier mm.



Interiör bilder från "Stören"



Fikarummet



Larsén i verkstaden



Kontorsrum, tekniker



TV-rummet

### Kvarvarande efterlämningar.

I dag finns inte många spår efter R11. Där jaktcentralen var belägen finns bara en grusslänt med gula blommor. Efter bunkrarna uppe på åsen syns ett par grusfläckar



Jaktcentralen, juni 2011



Platsen för PS144/F, juni 2011

Sammanställt och berättat av Rolf Larsén, driftchef vid R11 nov 1962- april 1980.

### Källförteckning:



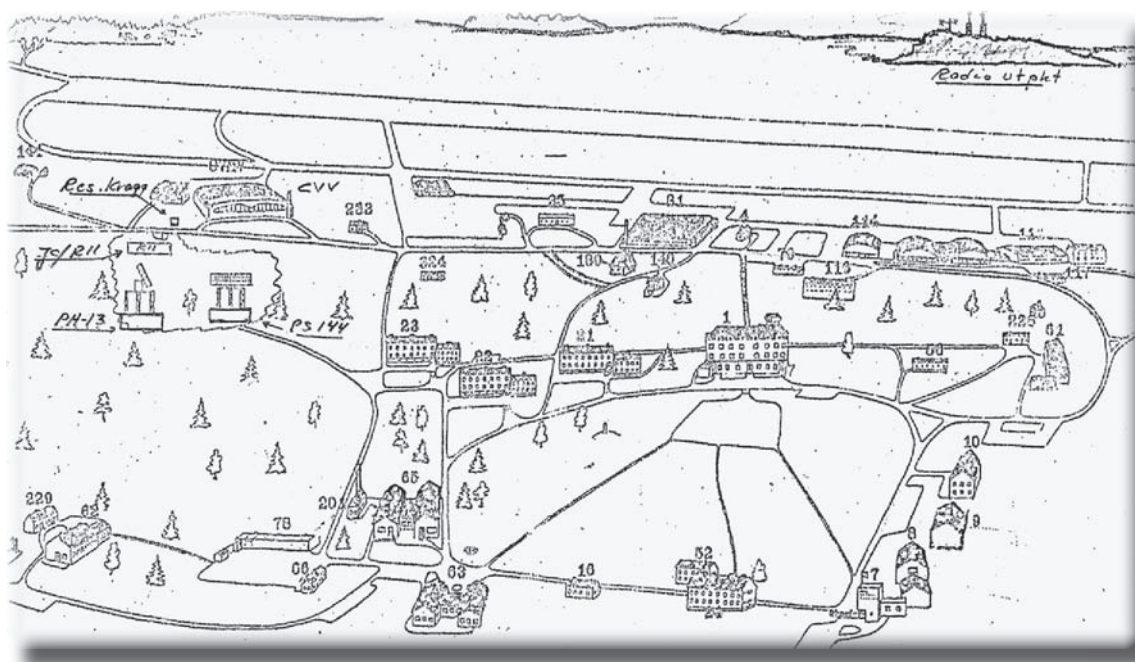
Ur minnet.

Foto: Rolf Larsén där inte annat angivits.

Citat ur boken *Kungliga Västmanlands Flygflottiljs historia 1929-1979*.

Om läsaren vill veta mer om F1 och stril, läs om detta i denna bok.

Akronymer, se Hässlöbladet nr 2-2011.



Karta över F1. Jaktcentralen med PS-144/F och PH-13/F finns tv i bilden.

## Viggenflygning eller träffa sonen i luften

*Kjell Siggelin*



På flygdagen 1985 när jag ordnade så att CFV Sven-Olof Olson fick flyga Mosquito igen (se artikel i Hässlöbladet nr 2, 2011) lovade han att jag skulle få flyga Viggen.

Vid en konferens 1986 påminde jag honom om detta och han sade ”kolla upp dig hos läkaren så ordnar vi det”. Det var OK men en viss ”övervikt” 104 kg. Maxvikten var 100kg för att vid en eventuell utskjutning ej hamna i fenan.

Vid en ny konferens 1987 står jag i hotellobbyn och väntar på hissen för att åka upp till mitt rum. Ner kommer hissen, dörren går upp och ut stiger generalsklädd Olson med sällskap, han ser mig i ögonen och pekar med hela handen på min mage och säger, ”Siggelin under 100 kilo, under 100 kilo” med sin stämman som hördes över hela hotellobbyn. ”Ja, men Roine Carlsson (Försvarsminister) fick ju flyga och han väger 137 kilo”, sade jag. Olsons snabba svar var ”Försvarsministrar har vi gott om men vi har bara en Kjell Siggelin”.

Tiden gick och vi fick en ny CFV, Lars-Erik Englund, som jag av en tillfällighet träffade på en konferens i Falsterbo. Jag nämnde om Viggenflygningen för honom. ”Har Olsons lovat, så ordnar vi det. Hur är vikten idag”. Jag svarade ”90 kg, så det finns marginal”.

En dag ringer telefonen och en röst säger ”Hej det är Flygstabschef Öst, du skall få flyga Viggen”. Jag skrek, och min dotter som var hemma och putsade fönster kom springande och trodde att det hänt något, ”förlåt jag blev så glad”. Öst replikerade, ”jag förstår, vi sätter upp dig på order, så får du kontakta F 15 för lämplig tid”.

F 15 Söderhamn hade SK 37 som var av den tvåsitsiga versionen av Viggen. Planera? Jag tänkte det skulle vara kul att flyga rote med min son,

Lars-Åke, som flög 32 Lansen på målflyg som störoperatör.

Jag kontaktade Flygchefen F 15, som visade sig vara Thomas Dellham, han var min första Flygvapenungdom som blev flygförare. Han lovade att kolla när målflyg kom, och planera in lämplig dag, samt att hålla tyst, så att jag kunde överraska Lasse.

Vid besök på F 16 fick jag prova Viggensimulatorn. Som instruktör hade jag Ingemar Nilsson och han skulle försöka lära mig landa. Första försöket var jag så imponerad av all belysning över Uppsala att jag missade banan. Det andra försöket satte jag ner planet för tidigt (krasch). Tredje försöket gick bra, och jag taxar in och parkerar. ”Grattis” hörs i luren, åtföljt av ett knak. ”Vad var de”? Ingemar svarade, ”Du knäckte landningsstället för du glömde parkeringsbromsen, så planet rullade ner i diket”. Ja, vilken teknik, men jag fick bra information och uppfattning om instrument och genomförande inför min flygning.

Vid Påsk hade jag mina fyra barn, med respektive, på mat och jag pratade med Lasse om hans Lansenflygningar.

”Tänk om man kunde få flyga Lansen eller Viggen”, sa jag.

”Kanske” sa Lasse, så tänkte han lite, ”nä, det går inte farsan, det är ju krigsflygplan”.

Då sparkar min andra son, Stefan, mig på benet, för alla utom Lasse visste att jag skulle få flyga Viggen.

Så kom dagen den 16 juni 1993. Jag mötte Thomas (min f.d. flygpojke) som lotsade in mig på F15 upp till kanslihuset och hans Flygchefsrum. Där pratade vi ”gamla” minnen från F 1 och om Thomas utbildning hans fallskärmshopp ur Viggen och efterföljande räddning av helikopter.



Kjell klar för flygning i SK 37 Viggen

När alla startat första passet åkte vi till Olle Blå 2: a div. Målflyg var också placerat där, och alla visste att jag skulle flyga och träffa Lasse i luften.

På div. fanns en annan f.d. Flygvapenungdom från Västerås, Claes Bernander, idag Övlj. på Luftstridsskolan och Sveriges enda kvinnliga stridspilot Anna Maltinger, idag Dellham, som nu flugit in sig på 39 Gripen.

När Lasse var nere, var jag inlåst, eller fick information om säkerhet i baksits, raketstol, radiokommunikation, huvlås, m.m. Tack vare mina simulatorflygningar var det lätt att förstå, men ”var är utlösningshandtaget till landningsstället”? Det finns inget, det är bara att hoppa om det går fel. Det finns inget i baksits, där läraren sitter. Om eleven i framsits t.ex. svimmar, får läraren skjuta ut sig !!

Efter lunch var det dags att klä på sig flamsäkert underställ, g-dräkt (för att stoppa att allt blod åker ner i tårna), flygoverall, flytväst, kängor och hjälm.

Flottiljchefen Sten Borgvall, som jag träffat några år tidigare vid en konferens. Vi hade olika uppfattningar om pengar till ungdomsutbildningen. Vi satt mittemot varandra på middagen och han fick då syn på mitt Blåvittmärke (IFK Göteborg) och vi började prata fotboll och fann varandra. Dagen efter var det inga problem med ungdomspengarna. Sten tyckte det var kul sak med att träffa min son i luften, och ville önska lycka till. Han skulle som alla andra lyssna på radiokommunikationen.

Jag skulle flyga med Jan Setterberg (två i antalet flygtimmar i Viggen - 2825.96 tim.). Vi skulle genomföra rotetflygning med en elev, och utföra vissa övningar innan vi skulle träffa Lasse.



Rotetvän som låg kloss ann hela passet. *Note 1*

Start med full EBK, (efterförbrännkammare, bränsle sprutas in i motoravgaserna) och vi lyfter efter 500m, stiger sedan rakt upp och planar ut på 3000 meters höjd och då tycker jag att det bromsar i axelremmarna (EBK slogs av). Jag tittar på hastighetsmätaren som visar Mach 0.97 (1.100 km/tim) , och jag tyckte att det bromsa! Sen blir det AVA (Avancerat) med 4-5 rollar, looping m.m. Flygföraren Jan Setterberg ville väl testa vad jag tålde. Vi var nära 4G (4 gånger sin egen vikt). Sedan gjorde vi tre kortbanelandningar (landsväg) och stannar med full reversering (motorbroms) efter 400 meter, därefter start med full EBK.

Så var det då dags att träffa Lasse, som varit i Östersund och stört mot F 4. Hans kompisar fick order att landa men inte han, ordern var ”styr 120 grader”. Lasse sade efteråt, plötsligt ser jag en 37: a, hjälp vi krockar, men nej han lägger sig som rote. Då trycker jag in sändarknappen, ”Cesar 04 (Lasses Lansen) från O61 (Viggen) Lasse, Titta vänster, Vinka. Pappa”.



J 32 E (Electronic störflygplan) möte i rote med Lasse över Hälsingland.

”Jävlar, helvete, vadifan gör Du i Viggen, Farsan” säger Lasse över radion. Alla hör det, och Lasse blev chockad och totalt överrumplad. Jag tog bilder och Lasse sade att hade jag inte haft visiret nere, hade du sett mig tappa hakan. Efter en stund var det dags att landa. När vi närmade oss fältet sade jag till Jan att jag började må illa. ”Ta bort syrgasmasken” sa han, och då släppte det. Jag kunde visa teknikern en oanvänd spypåse när vi parkerade.

När Lasse, Jan och jag närmade oss divisionen sade Lasse ”det här kan jag aldrig straffa”. Där stod hela Lasses division och väntade, ”var det häftigt att träffa farsan i luften” ? ”Ni visste om det” svarade Lasse. ”Svin” säger han och pekar på närmaste



man, som råkar vara CA Bengt Carlsson, Chefen för Målflyg.



Lars-Åke Siggelin, Kjell Siggelin, Jan Setterberg

Dessa 45 minuter i Viggen är det häftigaste jag någonsin upplevt, alla kategorier (man fick ej vara med om barnafödsel på min tid)

Tack till Sven-Olof Olson som höll vad han lovade (genom Lars-Erik Englund) att jag skulle få en Viggenflygning eftersom jag ordnade en Mosquito flygning till honom. Tack också till Jan Setterberg och Olle Blå, F 15.

*Kjell Siggelin*

P.S.

Lasse som då inte flugit Viggen, började direkt fråga och försöka få ett pass i en Viggen. Hans kollega sa, om han ordnar det, sätter vi dig i en Tornado (en tysk division var där och övade) och då får han spader.

D.S.



Tornado

*Note 1. Fick ej ha Nikonkameran. Utan hade en enkel Kompaktkamera. Vibrationerna gjorde det blev lite oskarpt.*

*Foto: Kjell Siggelin*

## Västerås Flygmuseum

Arrangerar ROLL OUT med stor flygshow den 20 maj 2012. (Se annons på omslagets insida)

Årets upplaga präglas av verklig nostalgi med en flygande 3-grupp Vampirer, 4 Safirer, SK 16, B 17 Premiär för Mustang P51 och Invaider A26 (2 motorigt), 3 grupp tunga flygplan och 3 grupp dubbeldeckare tillsammans med moderna aerobatic-flygplan och fallskärmshoppare. Vilken cirkus!

Roll Outen är en mycket viktig del av Museets verksamhet och tjänar allas syften att sprida kunskap och förståelse för vår flyghistoria. Flygvapnet är inte med i år på vanligt sätt eftersom dom har stora övningar före och efter, men Swedish Air Force Historical Flight från F7 är med och överraskar.

Vi tar gärna emot hjälpande händer liksom tidigare år. Vi behöver några erfarna att blanda med de inlånade ungdomarna, främst som vakter och trafikansvarare. Sänd ett mail till [info@flygmuseum.com](mailto:info@flygmuseum.com) eller ring 0703 14 87 92 och berätta vilka tider Du skulle kunna hjälpa till. Vi arbetar i 2 skift så Du får både entré, lunch och halva dagen fri.

*Rune Domås/ Ordf*



P51 Mustang

*Fotomontage: Sten Hollman*



Invader A26 *Foto: Karl-Henry Nordström*

## Bortgångna kamrater

Sedan föregående rapport i Hässlöbladet har det kommit till vår kännedom att följande medlemmar har lämnat vår kamratkrets

**Björkholm, Börje**  
**Bofjäll, Daniel**  
**Danils, Anders**  
**Jyrell, Bengt-Göran**  
**Kjellander Storm, Margit**  
**Lundberg, Bruno**  
**Roglert, Henry**

Västra Frölunda  
 Sandviken  
 Nacka  
 Västerås  
 Västerås  
 Västerås  
 Nyköping

### Till minne

De allra flesta inom vår kamratförening som kände Bengt "Benke" Jyrell, fick sin första kontakt med honom i Västerås Flygmuseum. Där upplevde vi alla honom som en vänlig, hjälpsam och trevlig person. Kort sagt: alltigenom sympatisk!



Sedan jag blev ordförande i F1 Kamratförening, försökte jag att på olika sätt förmå Bengt att ställa sina tjänster till förfogande i styrelsearbetet. Så småningom lyckades det, och där kunde vi glädja oss åt hans kloka synpunkter och positiva inställning, och inte minst hans förmåga att fixa fram material och verktyg som behövdes för Gula Villans underhåll. Han bidrog även på olika sätt med eget arbete för att hålla huset i god ordning, något som verkligen uppskattades.

Vi som hade förmånen att lära känna Bengt kommer att bevara hans minne bland andra ljusa minnen som vi har samlat på oss.

*Roland Rehnback*

### Från Redaktionen

Vi tackar alla som bidragit med artiklar, bilder och övrigt material till denna tidnings innehåll. Vi önskar dock mer material till tidningen för att kunna få till ett bra innehåll..

När man på torsdagarna hör alla dessa historier berättas så undrar man varför inte dessa skrivs ned och berättas i tidningen. Varför inte fatta pennan och göra slag i saken. Vi ser fram emot era bidrag.

Vi önskar Er trevlig läsning

*Redaktionen*

Västerås Flygmuseum presenterar 2012 års

Stor

# FLYGGSHOW

20 MAJ STOCKHOLM/VÄSTERÅS FLYGPLATS



MISSA INTE ÅRETS ROLL OUT

**SVERIGEPREMIÄR**

FÖR MUSEETS NYA WARBIRDS

**P-51D MUSTANG**

**A-26 INVADER**

**SWEDISH AIR FORCE HISTORIC FLIGHT**

**THE VAMPIRES**

EUROPAS ENDA 3-GRUPP VAMPIRE

SAAB J29 TUNNAN

**SCANDINAVIAN AIRSHOW**

PITTS PHYTON - WINGVALKING

SAAB B17 Classic Airliner Formation Sk 16 Harvard

Europamästaren i Aerobatic Fallskärmschoppning

Modellflyg Utställningar Rundflyg och mycket mycket mera  
*med reservation för ev ändringar*

**Prova en riktig flygsimulator - Flyg J 35 Draken, Metropolitan eller DC 10**

Entré 200:-

Barn under 15 år i  
målsmans sällskap gratis

Entren öppen från 10.00  
[www.flygmuseum.com](http://www.flygmuseum.com)

Gratis program  
Fri Parkering

**AMERICAN  
SPORT CARS  
MUSCLE CARS  
HOT RODS**



Foto Invader Peter Lander, Courtesy Hinesholm

# Öppet Hus hösten och vintern 2011 - 2012

Foto: Sten Hollman och Jack Carlsson

