



Nr 2- 2010

Hässlöbladet

Information till medlemmar i F1 Kamratförening



F1:s Musikkår, eller som det vid denna tiden hette Regionmusiken i Västmanland

Jullunch serveras den 16 december kl 12:00 i Gula Villan.

Se vidare artikel "Jullunch" på sid. 8

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
Föredrag	sid 1
Vår kassör har ordet...	sid 1
Årsmöten	sid 2
Ordföranden har ordet...	sid 3
Från Veteransektionens horisont	sid 3

Detta har hänt!

F1 Kamratförenings årliga resa	sid 4
Kamratföreningens resa till motormuseet i Köping	sid 7
Öppet Hus verksamheten	sid 8
Jullunchen	sid 8
F1 reunion 2011	sid 8
Föredrag	sid 9-12

Artiklar

F1:s Musikkår Landets Bästa ?! Del 3	sid 13-16
Det närmaste andra världskriget kom oss	sid 17-18
Bortgångna Kamrater	sid 18
Åke "Röd Kalle" Karlsson	sid 18
Västerås Flygmuseum	sid 19
Efterlysning - Tips	sid 19
Filmtime	sid 19
Ottenby Airport	sid 20

Text till omslagsbilden:

Omslagsbilden är antagligen en av de sista bilderna av F1:s Musikkår eller som det då egentligen hette, Regionmusiken i Västmanland. Längst fram står den siste musikkårens ledare Björn Skärfstad och tamburmajoren Bernhard Aurell. Tiden är tidigt sjuttital. Försvaret har överlämnat huvudmannskapet till landets Lands-ting och musikkåren har blivit "civila". Vissa avdelningar hade dock militära åtagande såsom marschmusik, krigsmans erinran och högvaktsavlösningar då militär uniform bars.

Bilden är tagen för att pryda konvolutet till en just inspelad marschskiva "I Parad" som bekostades av föreningen "Högvaktens Vänner". Idag får man anse att både bild som skiva är en raritet.

Bengt Öslöf

Produktion

Lars-Ove Johansson

Redaktionsgrupp

Roland Rehnäck
Lars-Ove Johansson
Gösta Magnusson
Jack Carlsson

Organisationsblad för

F 1 Kamratförening

Utgivningsdag 2 december 2010

Den sundaste gymnastiska övningen är att i rätt tid resa sig från middagsbordet

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

Dec. 02, 09, 16*, 30

* **Jultallrik den 16 dec. Se särskild annons**

Jan. 13, 20, 27

Feb. 03, 10, 17, 24

Mars 03, 10, 17, 24, 31

April 07, 14, 21, 28

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

Styrelsemöten

Styrelsen sammanträder näst sista torsdagen i varje månad. Mötet börjar kl. 11:30. Om du har någon speciell fråga eller synpunkt, kontakta då styrelsen.

Västerås Flygmuseum

Museet håller öppet söndagar 12:00-16:00 för besökande, men även andra tider efter överenskommelse. Våra medlemmar har fri entré vid ordinarie öppethållande. Övriga besökare betalar 30 kr, barn under 12 år gratis. Att flyga någon av de tre simulatorerna kostar extra.

Hemsida

Det händer hela tiden saker med sidan. Det senaste var att uppdatera flygplanen som funnits på F1 (är inte klar där ännu) samt att det kommer album med bilder lite då å då.

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

Föredrag

Reservation för eventuella ändringar

Jan 27 **Information senare**

Feb. 24 **Sofia Hedberg** "Tjänstgöring i Kosovo"

Mars 28 **Information senare**

April 25 **Information 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.

Vår kassör har ordet

Påminnelse om obetald medlemsavgift för 2010

Några har fortfarande glömt att betala årets medlemsavgift. Den är som förut 75:-. Västeråsborna bör gärna dessutom vara med i Veteransektionen så vi kan ansöka om bidrag från Västerås stad till våra aktiviteter.

Liten repetition:

F1 Kamratförening 75:- till PG 433 29 23-4

Veteransektionen 10:- till PG 35 14 84-1

Obs. olika PG-nummer!

Om ni av något skäl önskar utträde ur Kamratföreningen, hör av er till mig enligt nedan.

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

Marita Stomberg / Kassör

Årsmöten 2010

F1 Kamratförening.

F1 Kamratförening höll sitt årsmöte den 17 april 2010 kl.10.00 i Gula Villan. Mötet besöktes av 31 medlemmar som aktivt deltog i mötet. Ordföranden Roland Rehnback hälsade medlemmarna välkomna och öppnade årsmötet på traditionsenligt sätt. En tyst minut avhölls till minnesvärda tankar över bortgångna kamrater. Till mötesordförande valdes Nils Johansson som med van och säker hand ledde dagens förhandlingar.



Nils Johansson höll i klubban på årsmötet

Foto: Jack C.

Årsmötet beslutade enligt revisorernas förslag att ge styrelsen ansvarsfrihet för 2009 års verksamhet. Kamratföreningens styrelse har följande sammansättning:

Ordförande	Roland Rehnback
V. ordförande	Gösta Martinsson
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Styrelseledamöter	Mary Eriksson
	Curt Franzén
	Lars-Ove Johansson
	Anders Hård af Segerstad
	Christer Olofsson
Styrelseersättare	Bengt Jyrell
	Sigvard Larsson
Revisorer	Hans Hellqvist
	Hans Brogmar

Revisorersättare	Hans Andreassen
	Åke Hermansson
Valberedning	Gösta Magnusson
	Jack Carlsson
	Sten Hollman

Medlemsavgiften för år 2011 beslutades vara oförändrad, 75:- SEK.

Mötesordföranden tackade den avgående styrelsen för det gångna året och lyckönskade den nya styrelsen för det kommande verksamhetsåret.

Den omvalde föreningsordföranden Roland Rehnback framförde med ord och en blomsterbukett ett tack till den avgående styrelseledamoten Jack Carlsson. Roland tackade även de närvarande för visat intresse och avslutade årsmötet.

F1 Kamratförening - Veteransektionen.

Veteransektionens årsmöte hölls som vanligt i anslutning till Kamratföreningens. Sture Rollmar hälsade de församlade medlemmarna välkomna och öppnade årsmötet. Roland Rehnback valdes att leda förhandlingarna och Bengt Björk att föra protokoll. Enligt revisorernas förslag beslutade årsmötet ge styrelsen ansvarsfrihet för 2009 års verksamhet.

Efter årsmötet har veteransektionens styrelse följande sammansättning:

Ordförande	Christer Olofsson
Sekreterare	Bengt Björk
Kassör	Marita Stomberg
Styrelseledamot	Sture Rollmar
Styrelseledamot	Sören Eriksson
Valberedning	Sten Hollmar
	Jack Carlsson

Kamratföreningens revisorer utför revision även för Veteransektionens del.

Styrelsens förslag till verksamhetsplan, budget och medlemsavgift (fortsatt 10:-) för verksamhetsåret 2011 fastställdes av årsmötet. Då inga övriga frågor förelåg tackade ordförande den avgående styrelsen och lyckönskade den tillträdande samt förklarade årsmötet avslutat.

Efter årsmötet bjöds de närvarande medlemmar som vanligt på öl och en god smörgås i Gula Villan.

Ordföranden har ordet...

Den 26 oktober 2010 uppmärksammades den stora tragedi som inträffade för precis femtio år sedan. Då fick föraren av ett Lansenplan problem med bränsletillförseln och motorstopp. På grund av mycket olyckliga omständigheter fortsatte det herrelösa planet och slog ner i ett hus, där sju personer drack förmiddagskaffe under en paus i tröskningen. Samtliga omkom.

Flygvapeninspektören Anders Silwer har gjort ett inlägg på Forsvarets hemsida där han dels redogör för händelseförloppet och även uttrycker sitt deltagande med de som drabbades. Den som är intresserad att läsa hans inlägg hittar det på vår egen hemsida.

Vid en ceremoni på årsdagen i Bro kyrka utanför Köping, arrangerad av Flygvapnet, hedrades de omkomna med en minnesstund och kransnedläggning vid gravarna. Anders Silwer deltog tillsammans med några av sina kollegor. Det var ett fint och vackert arrangemang, med minnestal av Anders och kyrkoherde Patrik Wallmark. F1 Kamratförening representerades av fyra personer. Jag vill där särskilt nämna Sigvard "Slark" Larsson som på den tiden tjänstgjorde som polis och deltog i bevakningen av området efter olyckan, samt Tage Berggren som då var VLTs fotograf och var på plats strax efter att olyckan hade skett och tog flygbilder av förödelsten. För övrigt deltog flera anhängare som på det här sättet i viss mån fick en upprättelse och ett erkännande från försvarsmakten.



Nedläggning av kransar vid Bro kyrka

Foto: Tage Berggren

Inom Kamratföreningen fortsätter verksamheten som vanligt. Våra torsdagsträffar lockar ett trettiotal besökare, utom när vi har föredrag och ärtsoppa på dagordningen, då vi brukar vara ett femtiotal. Vi kan alltså räkna in närmare tvåusen besökare under ett verksamhetsår vilket ger ett bra tillskott i klubbkassan.

Men tänk så fort tiden går! Jag tycker att det var "som i går" då jag skrev i förra numret av Hässlöbladet om att vi kunde se fram mot sommaren. Och nu är det snart jul! Så jag får väl avsluta med att önska er alla en "fröjdefull jul" och ett gott nytt år!

Roland Rehnback

Från Veteransektionens horisont

Vi ser nu 2010 gå mot sitt slut och har fått uppleva en ganska underbar och solig sommar. Besöksantalet har varit stabilt sen i fjol och till och med under högsommaren var Gula Villan förhållandevis välfrekventerad. Dessutom har boulespelet satt rejäl fart igen. Roligt!

Till september månads utgång har vi haft 40 sammankomster varav fem med intressanta föredrag med ärtsoppa, samt ett årsmöte. Snittet av besökande medlemmar har legat kring 25 per sammankomst och runt 50 vid föredrag och ärtsoppslunch. En liten ökning sen i fjol.

Vi fick, efter ansökan för 2010, verksamhetsbidrag från Västerås Kommun med 20 000 kr. Väl behövda slantar. Vi håller nu på att författa en ny ansökan för Verksamhets- och medlemsbidrag för 2011 och hoppas åter på ett välvilligt bemötande från kommunen. För att på bästa sätt använda bidraget, kom gärna med för alla intressanta förslag på utflykter, resor eller andra aktiviteter.

Trevliga jul- och nyårshelger och Ett Gott Nytt "Flygår"

Christer Olofsson

Detta har hänt

F 1:s kamratförenings årliga resa

Den 15 juni var det åter dags för F1:s Kamratförenings medlemmar att samlas vid Gula villan och bege sig ut på en resa, som i år gick till Linköping och ett besök på det nyöppnade Flygvapenmuseet, på gamla F3 Malmen.

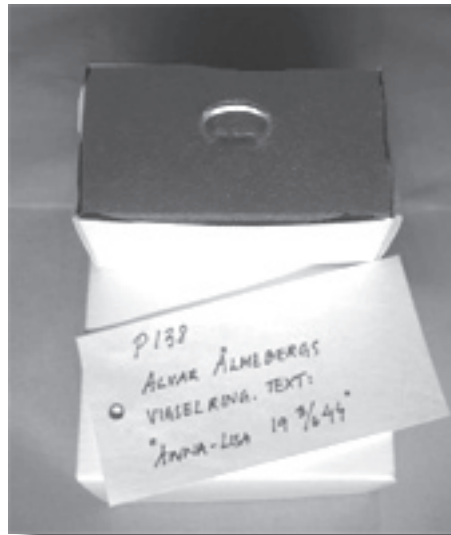
Besöket på museet gick i den försvunna DC-3:ans tecken. En påminnelse om det kalla kriget, var den enorma glasmontern som inneslöt DC-3:an, precis som den låg på Östersjöns havsbotten när den sköts ned fredagen den 13 juni 1952, med hela dess åtamanna - besättning. Nästan på dagen 58 år sedan, då den var på väg med Hemlig utrustning, på Hemligt uppdrag, för en Hemlig organisation, som dessutom hade ett Hemligt samarbete med Västmakterna, enligt ett Hemligt godkännande av den Svenska regeringen, då den tillintetgjordes av en Sovjetisk Mig -15 besättning. Vilken märkligt nog tydligen kände till det Svenska uppdraget mycket väl, då det vid detta tillfälle förekom en stor Sovjetisk flottmanöver utanför Lettlands kust. Man kan fråga sig huruvida detta Hemliga uppdrag från Svensk sida var känt av de Sovjetiska myndigheterna.

Detta var inte någon lätt situation för den svenska regeringen, vilken valde att hemligstämpla, tiga eller ljuga om händelsen, med hopp om att både besättning och plan skulle försvinna för all framtid. Vilket i det här fallet ej skedde.

År 2003 fann Anders Jallai och Carl Douglas samt deras vänner DC-3 efter över 50 års letande och det beslutades av dåvarande försvarsminister Leni Björklund att bärga planet och söka efter besättningen. Det skall nämnas att Sovjetiska myndigheter har konsekvent förnekat all inblandning av händelsen.

Klockan 0017 fredagen den 19 mars 2004 bröts havets yta nordost om Gotska Sandön av DC-3:ans aluminiumvinge med det Svenska nationalemblemet glänsande i strålkastarljuset, medan havet låg märkligt lugnt och stilla denna natt. Sanningen var alltså på väg upp ur djupet efter alla dessa år av tystnad.

Märkligt nog måste nämnas i detta sammanhang att vigselringen till DC-3:ans befälhavare hittades och överlämnades till den efterlevande familjen.



Vigselringen till DC-3:ans befälhavare

Foto: Anders Hård af Segerstad

Den 13 juni 2004 fick de åtta besättningsmännen postumt medaljer för sina Svenska insatser.

Efter en delikat lunch på Vårdshuset i Gamla Linköping, så guidades vi runt på friluftsmuseet av två duktiga pålästa tidsenligt klädda unga damer vid namn Lotta Jerndal / Sofia Lundstedt, vilka visade exempel på hur husen var konstruerade från olika tidsepoker samt hur människor bodde och levde i olika samhällsklasser. Det hela var mycket intressant och det visade sig att människor på den tiden var mycket lojala och visade hög grad av empati.

Sammanfattningsvis var resan mycket uppskattad och givande för deltagarna. Så nu återstår det att se vad glaskulan kan ge oss i framtiden.

Anders Hård af Segerstad



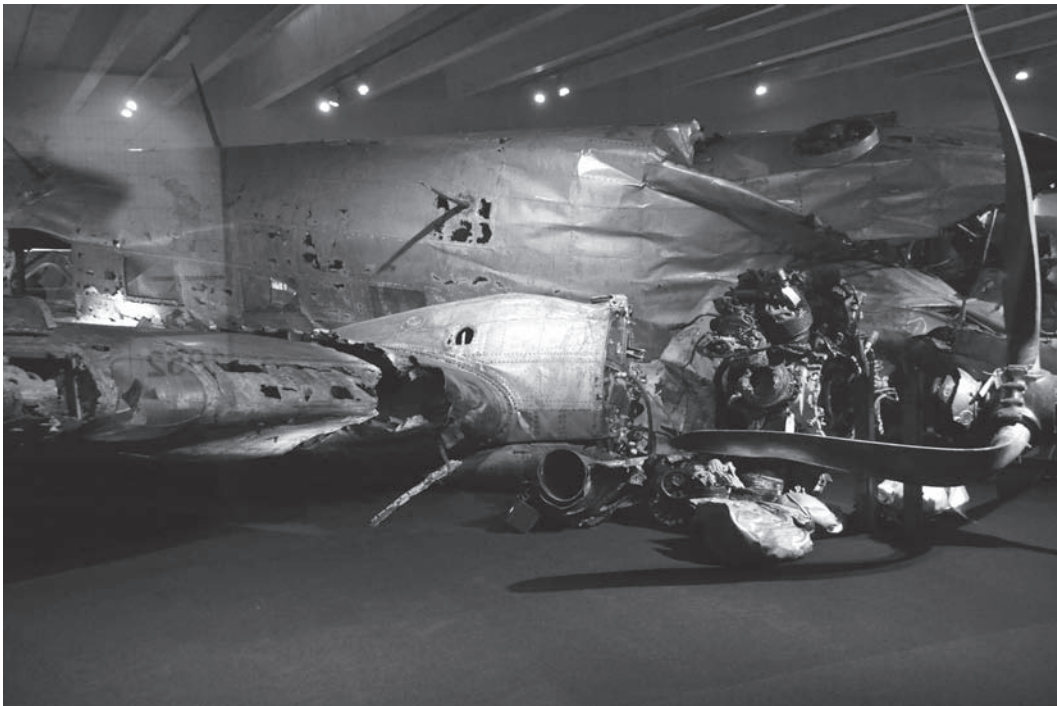
Grupp från Kamratföreningen vid entrén till Flygvapenmuseet i Linköping

Foto: Sten Hollman



Flygdisplay i den nya utställningshallen.

Foto: Sten Hollman



Vraket av DC3:an

Utställd som den hittades på Östersjöns botten.

*Foto:
Sten Hollman*

Besök på Gamla Linköping

Foto: Sten Hollman



Kamratföreningens resa till motor-museet i Köping.

På första sidan i Bäragsbladet kunde man torsdagen den 20 maj läsa att medlemmar från F1 Kamratförening i Västerås ville se och höra om de unika bilarna i museet.

Besökarna blev hjärtligt mottagna av guiden och entusiasten Bengt Magnusson. Han lyckades under flera timmar fånga vårt intresse och berätta om varje bil som visas i detta museum. Vi blev alla imponerade över bilmuseets höga klass och de olika bilarnas specifika historia och utseende. Magnusson visade stor kunnsighet och kunde passionerat berätta om varje bils unika historia.

Efter avtackning av vår utmärkta guide lämnade vi museet för lunch. Den intogs på Hotell Gillet, beläget på promenadavstånd från museet.

Efter lunchen, som var välsmakande, stod det var och en fritt att besöka Burgers trädgårdsanläggning och studera de imponerande botaniska alstren. Det var flera som inhandlade växter till hemmens förskönande. Vi skildes därefter åt och kunde i våra egna bilar återvända hem till Västerås och känna oss nöjda efter besöken i Köping.

Sigvard "Slark" Larsson



Bilmuseet i Köping

Foto: Jack Carlsson



Guiden Bengt Magnusson intill en "oldtimer"

Foto: Jack Carlsson

Informationsmöten hos LSS

Tack vare den nya positiva inställningen inom Luftstridsskolan, LSS, när det gäller Kamratföreningar, inbjuds vi numera till informationsträffar i Uppsala. Det är i första hand så kallade Kvartalsorienteringar där chefen för LSS, Mikael Christoffersson, tillsammans med medarbetare informerar om vad som hänt och vad som komma skall. Från F1 Kamratförening försöker vi delta när så är möjligt.

Speciellt för i år är naturligtvis den nyordning som har inträtt i och med att den allmänna värnplikten har upphört. Detta betyder att försvarsmakten i fortsättningen måste anställa sina medarbetare på den öppna arbetsmarknaden. Vi som Kamratförening kommer där in i bilden genom att vi på olika sätt kan "göra reklam" för de yrken som är aktuella. De av oss som har barnbarn som kan vara aktuella kan dra sitt strå till stacken genom att informera dem.

Ett alldeles speciellt möte som vi var inbjudna till, var när ÖB Sverker Göransson besökte Uppsala Garnison den 1 juni. F1 Kamratförening representerades av Gösta Martinsson och Christer Olofsson. Kontentan av ÖB:s presentation var att det svenska försvaret har nya utmaningar i form av personalrekruteringsuppgifter att hantera. Bland annat kommer man att genomföra omfattande reklamkampanjer i olika media. Han betonade också att försvaret bedriver omfattande insatser praktiskt taget dygnet runt, exempelvis bevakning, räddningstjänst, säkerhetsuppdrag och sökandet efter personer som gått vilse.

Öppet Hus - Verksamheten

Gula Villan

Liksom tidigare år ligger antalet besökare vid våra Öppet Hus på torsdagarna ganska konstant på 20-25 när vi har kaffe med smörgås och 35-50 besök på de torsdagar då vi har kaffe med åtföljande föredrag och välsmakande ärtsoppa.

Tyvärr håller trenden i sig när det gäller att få nya ansikten och händer bakom ärtsoppskastrullen. När jag ser tillbaka på de senaste årens listor så har det tillkommit två nya namn utöver dom ”gamla” vanliga kockarna. Fortfarande gäller de bevingade orden ”Aldrig har så många, så få att tacka för så mycket”.

Därför vädjar jag till alla som har möjlighet och tid att ställa upp. Anteckna er på den lista som sitter på entrédörrens insida. De få måste bli fler. Detta gäller inte mössen som nu letar sig in igen.

Curt Franzén

Reperation av takläckaget på Gula Villan sker under en mer omfattande åtgärd. Vi väntar på besked om anskaffning av tegel m.m., även att få byta ut huvudsäkringar från 25 A till 16 A. Vi planerar också att byta ut vår skylt vid brevlådan till något mer aktuellt,

Sist men inte minst blir det under våren 2011 en fortsättning med byte av visst virke, samt målningensarbeten.

Nils Johansson

Jullunch

Vi i styrelsen har konstaterat att de senaste årens julluncher inte varit helt lyckade. Eftersom vi hade ökat antalet platser till 70, var vi tvungna att dela på sällskapet, så att ett tjugotal fick sitta i hörsalen. På så vis gick vi miste om den gemenskap som är så viktig. Dessutom begränsades utrymmena, vilket ledde till stor trängsel innan det var dags att gå till bords.

Vi har därför beslutat att återgå till den ”gamla” ordningen, att endast ha servering på den övre våningen. Det betyder att vi kan ta emot max 50 gäster. Vi har även infört begränsningen att endast de som är medlemmar i F1 Kamratförening får delta. Anmälan kan bara göras genom personligt besök i Gula Villan någon av torsdagarna 2 och 9 december.

Jultallriken kommer att avätas torsdagen den 16 december kl 12.00. Dessförinnan bjuder föreningen på glögg.

Styrelsen för F1 Kamratförening.

F1 Reunion 2011

Nu är det snart dags för en återträff med F1:s Flygvapenungdomar. Flygpojkar ändrades till Flygvapenungdomar när också flickor fick vara med.

Det är tänkt att genomföra F1 Reunion 2011 som tidigare Mosquito-, Venom-, Lansen- och Drakenmeet genomförts.

F1 Reunion 2011 vänder sig till ungdomarna som var med från 1974 och framåt, då jag och Västmanlands Flygvapenförening samt F1 drog igång verksamheten. Ungdomarna är idag 30-55 år.

Inryckning Gula Villan 17 juni 10.00 Preliminärt
Utryckning Gula Villan 18 juni 14.00 Preliminärt
Program under utformning

*Kjell Siggelin
f.d. Fanjunkare/U-ledare*



Föredrag

Räddningsarbete vid Estoniakatastrofen

Mars månads föredrag hölls av Anders Jansson, som var färdmekaniker och winch-operatör på en av Marinens helikoptrar som sattes in i räddningsarbetet efter katastrofen med Estonia som skedde natten mot den 28 september 1994.



Anders Jansson

Foto: Jack Carlsson

Redan på morgonen berättade man om händelsen på TV, men först när Anders kom till sitt arbete fick han veta att många maskiner redan varit ute för räddningsarbetet och nu landat för att göras i ordning för nytt uppdrag. Av den avgående besättningen fick han veta att det var ”tufft därute”.

Den nya besättningen, där Anders ingick, bestod även av läkare, sjuksköterska och två ytbärgare. Med följde även Expressens fotograf som bidragit med de flesta av de bilder som Anders visade. Man kom iväg vid notiden på förmiddagen – då hade räddningsarbetet redan pågått i närmare åtta timmar. Den syn som mötte Anders på olycksplatsen var massor med livflottar, några handelsfartyg och andra helikoptrar. De flesta livflottarna var tomma, eftersom räddningsinsatserna under natten hade tagit hand om överlevande haverister. Genom att ytbärgaren gick ner och skar sönder kapellet på de tomma flottarna, gav man signal till andra att flotten var tom.

Men man kom även till flottor som var fulla med människor, tyvärr avlidna. Av respekt till dessa människor, valde Anders att inte visa några bilder på detta. Arbetet med att bärga kropparna försvåra-

des inte enbart av den psykiska påfrestningen, utan även av det faktum att det var en enorm sjöhävning med en våghöjd på upp emot tio meter. Man lastade kropparna allt eftersom i den bakre delen av maskinen, och när det började bli fullt – ett tiotal kroppar - gick man till finska Utö där urlastning och tankning skedde. Urlastningen av kropparna skedde på ett respektfullt sätt som imponerade på Anders. ”Det var exemplariskt”, sa han.

Den sista överlevande plockades upp ungefär halv sju på morgonen. Totalt var det bara 137 överlevande och hela 852 förlist. Det gör Estonia till den största katastrofen som drabbat Norden under senare tid. Eller som Anders sa: ”Alla känner någon som var med eller någon som känner någon som var med”.

Fortsättningsvis berättade Anders om sitt arbete i Marinen, där helikoptrarna under åttiotalet hade som huvuduppgift att skydda den kontingent som i händelse av krig skulle skeppas till Gotland från fastlandet. Han gav också en resumé över Vertolhelikoptern. Den började byggas i mitten av femtiotalet. Marinen köpte två stycken på försök, varefter man kompletterade med ytterligare sju. De ersattes senare av Vertol 44 varav Flygvapnet köpte tio och Marinen tre.

Han kom även in på Hårsfjärden-incidenten 1982 och hur Marinens helikoptrar kunde observera att det faktiskt var främmande ubåt(ar) inne på svenskt vatten. (Den minnesgoda läsaren minns kanske att Rolf Andersson för ett år sedan berättade om samma händelse då han var sonaroperatör.)

De många frågor som Anders fick under och efter sitt föredrag visade att det var ett intressant ämne som han avhandlade.



Räddningsflotte från Estonia

FN-tjänst i Tchad

I april månads föredrag förflyttades vi till Tchad i centrala Afrika. Guide var Andreas Lundkvist som berättade om sina erfarenheter som stabsplutonchef i den första svenska missionen, kallad TD 01.



Andreas Lundkvist

Foto: Jack Carlsson

Tchad är en republik med omkring 11 miljoner invånare. Dessutom fanns där cirka en miljon flyktingar på grund av Darfur-konflikten. En komplikation är de Sudanstödda rebellerna vars syfte är att ta över makten från presidenten. FN-insatsens uppgift var att skapa lugn och stabilitet i området för civilbefolkningen, samt att som första förband på plats skapa möjlighet åt resten av EUFOR att gruppera. På plats i huvudstaden N'Djamena fanns redan ett franskt förband, där det svenska förbandet inkvarterades tillfälligt.

Efter en tid förflyttades man österut. Det tog tre dagar att åka nittio mil i stekande hetta fram till slutdestinationen Abéché som ligger tio mil från Darfuumrådet. Karavanen bestod av egna fordon samt ett flertal inhyrda, lokala, lastbilar som hjälpte till att transportera all utrustning som behövdes till att bygga upp en ny camp.

Väl framme började byggandet av anläggningen. Första boendet var i tält som höll en innertemperatur på 50-60 grader under dagtid. Mot kvällen sjönk det ner emot 30 grader, men eftersom det inte är riktigt ökenklimat sjönk inte temperaturen nämn-

vårt nattetid. För övrigt var det ganska primitivt: exempelvis bestod toaletten av en grop i marken över vilket man placerat en lastpall med utsågat hål. På lastpallen sattes en trädgårdsstol, likaledes försedd med ett lämpligt hål!



Toalett a la Tchad

Foto: Andreas Lundkvist

Så småningom började man gå ut i patruller i närområdet. Man informerade befolkningen om EUFOR, besökte byar runt campen för att visa sin närvaro, se hur det fungerade och höra vad folk tyckte om "besökarna".

EUFOR var neutrala mellan den reguljära armén och rebellerna, och tog således inte ställning för endera parten (som förresten var svåra att skilja åt eftersom de bar liknande klädsel och utrustning!). I stället rörde deras omsorg civilbefolkningen. Några allvarliga incidenter inträffade därför inte för Andreas och hans kollegor. Däremot kunde man konstatera att civilbefolkningen var glada över att FN-styrkor hade anlänt. Alla man mötte vinkade och visade sin uppskattning.

Vid något tillfälle drabbades Andreas och hans kollegor av en sandstorm. Denna åtföljdes av kraftigt regn, vilket betydde att deras tält först fylldes av stora mängder sand och därefter av vatten. Resultatet blev en decimeterdjup smetig sörja som måste avlägsnas. Anders berättade att det fanns soldater som blev mer eller mindre knäckta av dessa svårigheter. Ett önskat resultat var att det tält som tidigare inrymt deras matsal inte kunde användas, utan nu fick måltiderna intas i det fria.

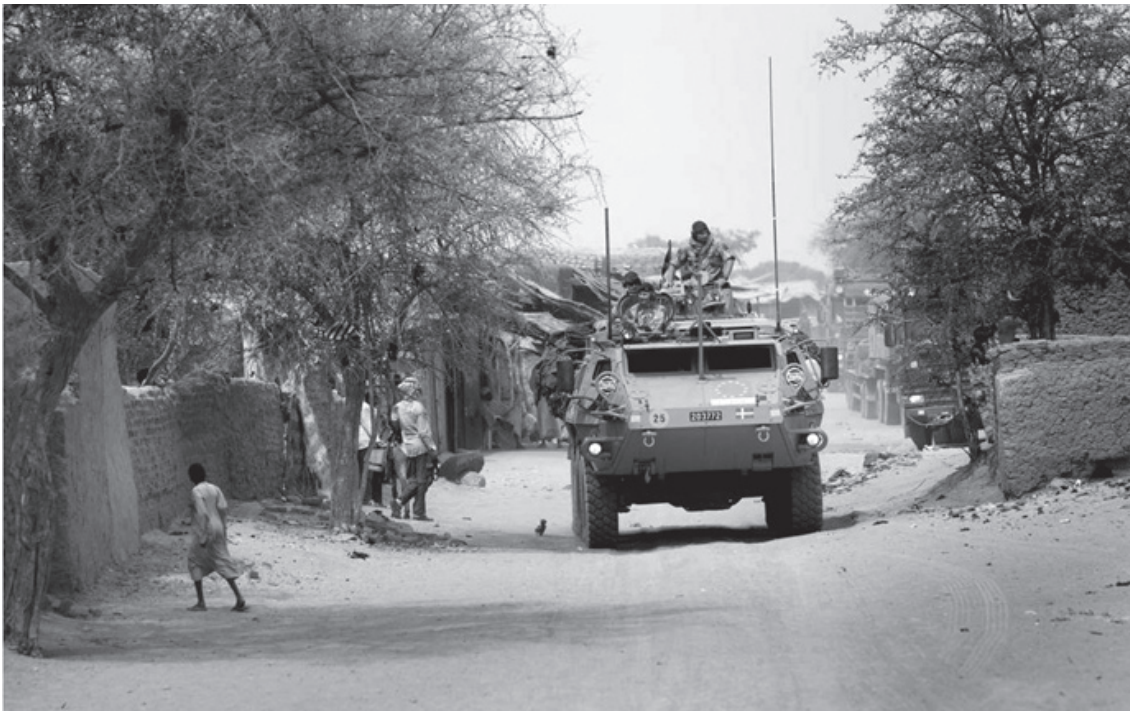
En lärdom som man drog av detta, var att man måste bygga plattformar där tälten placerades, men samtidigt fortsatte bevakningsuppgifterna. Så små

ningom blev campen klar, med boendetält, hygienavdelning med toaletter och dusch, särskild köksavdelning, elverk och verkstad.

Några veckor före midsommar höjdes beredskapen då man fick information om att rebellerna skulle vara på väg. Man satte upp granatkastare för försvar och förberedde eldställningar utanför campen. Lyckligtvis skedde striderna mellan rebellerna och regeringsstyrkorna på betryggande avstånd.

Andreas hade en planerad ledighet över midsommar, vilken kunde förverkligas eftersom striderna avtog. På väg hem till Sverige fick han en dag på hotell i N'Djamena där lyckan var att bada i hotellets pool, dricka fruktdrinkar och äta pizza. Då var den tidigare upplevda misären som bortblåst! Efter att ha hört Andreas berättelse kunde vi alla konstatera att vi nog har det ganska bra här i Sverige...

Roland Rehnback



Svensk patrull i Tchad

Foto: Andreas Lundkvist

En levande historia

I september 2010 hade vi glädjen att lyssna till Christer Axelssons föredrag "En Levande Historia". Christer är född 1947. Redan i 8-10 års ålder fick han följa med sin far Folke Axelsson till F1.

En sommar var han med sin pappa, hans arbetskamrat och tjarade ett hangartak. Han minns särskilt en regnig flygdag. Christer hade en mycket fin bildress på sig. Han snavade på ett cementblock och föll omkull i leran. Pappa tog in Christer i verkstadshangaren och spolade av honom med en vattenslang, och där fick han sitta flera timmar och torka.



Christer Axelsson

Foto: Jack Carlsson

Christer blev tidigt idrottsintresserad på grund av sin pappas stora intresse för orientering och skidåkning. Redan i 10 års ålder vann han en tävling i orientering i trakten av Gunnilbo.

De första åren i skolan gick mycket bra, men när han kom upp i åldern 13-15 år tog andra intressen över. Trots ”moppeålder” gick skolan så bra att han kom in på tekniska fackskolan. Studietid 2 år på skolan och ett års praktik vid Asea.

Efter fackskola sökte han till Sandvikens Järnverk som 25-öres ingenjör. Han fick bo i gamla disponentvillan som var bostad för ungarlarna på bruket. Först fick han arbeta ett halvår på verkstadsgolvet för att lära sig yrket. Därefter inne på kontoret.

Christer gillade att laga mat. Han lagade mat åt sig själv och sin rumskamrat som var truckförare. Kamraten köpte råvarorna och Christer lagade maten.

Efter ett år på bruket fick Christer se en annons i tidningen att Flygvapnet sökte fältflygare. Han sökte och blev kallad till test, men klarade sig inte. Efter ett halvår sökte han igen och nu klarade han testet och blev antagen i Flygvapnet som fältflygarelev. I januari 1967 började Christer på Ljungbyhed med den förberedande flygutbildningen.

Efter 6 månader skulle alla fältflygarelever till Herrevadskloster för att läsa in gymnasiekompetens på 2 år. Christer gick till rektorn och berättade att det här kan jag redan. Han fick tenta i matte, fysik och engelska och klarade provet och behövde bara gå ett år på skolan. Under tiden på skolan deltog han i F5:s fälttävlan. Han minns särskilt en tävling, med k-pist, punkt och friorientering. När tävlingen var slut stod Christer som segrare i F5:s fälttävlan. Pokalen han erhöll vårdar han fortfarande mycket ömt

Efter Herrevad tillbaka till Ljungbyhed och F5. Nu var bara 36 elever kvar av de 76 st som började. Nu flög han SK 50 och han började känna på sig att snart var det dags för EK-flygning. Putsade en 1 krona, och efter EK flygningen spottade han i lärarens stol och lade 1-kronan i saliven.

Nu var det dags att flyga rea, nämligen SK60. Efter den utbildningen var det endast 24 st kvar.

Oktober 1969 var det examen och han mottog de eftertraktade vingarna. Vid det tillfället var även hans far, mor och en kompis där. Därefter följde typinflygning på J 35 Draken vid F16 och grundläggande flygslagsutbildning på F13 i Norrköping och därefter till F1 och Adam Blå.

Han sökte till försvarets läroverk och var där i 2 år. Därefter tillbaka till F1 som regementsofficer och flög Adam Blå. En mycket trevlig tid. Rykten började spridas att F1 var nedläggningshotad. Han sökte därför till SAS och fick börja flyga DC 9 som 1:e styrman. Därefter MD 80 i 7 år. Han var med till Douglas fabriken i Long Beach och hämtade hem en ny MD 87. Med på den flygningen var även hans far och mor..

Nu tyckte han att det var dags att flyga långlinjer och han fick börja flyga in sig på Air Bus 340. Efter endast en halvtimme i simulator var han vän med flygplanet, borta var den vanliga rattkryckan och flygplanet manövrerades med en sidestick. Nu såg man också instrumenten bättre. Flygplanet är helt datastyrt. Man knappade in uppgifter var man befann sig och till vilken plats man skall flyga. Därefter var det bara att trycka på On-knappen och dra i väg. Han flög även 330. Idag kan han inte tänka sig ett annat trafikflygplan än Air Bus

Gösta Martinsson

Artiklar

F1:s Musikkår Landets bästa !?

Detta blir min tredje och sista artikel om F1:s musikkår. Den kommer att handla om utvecklingen av den "nya" orkestern som skedde i slutet av femtio- och sextiotalet och därmed också framgångarna som kom.

Den tidigare musikdirektören Harry Winnsjö hade gått i pension (detta gjorde man då vid fyllda femtio år) och musikerna väntade med spänning på vem som skulle bli den nya ledaren. Ryktena spreds att en ung, ambitiös, nyligen utexaminerad musikdirektör skulle komma. Tidigare anställning var vid Bodens Musikkår. Det blev också mycket riktigt så. En värmlandsfödd man i sina bästa år gjorde entré. Hans namn är Allan Weiberg. Ryktet hade också låtit sprida att han ägde ett ungdomligt hett temperament som gjorde att många fick delade känslor men ändå hjärtligt välkomnade honom. Det skulle med tiden också visa sig att just han skulle bli den som förmådde orkestern att lyfta sig över det vanliga.

Repetitionerna blev tätare och intensivare och en vist trumfide Weiberg igenom sina orubbliga idéer och åsikter. En av många var att en blåsorkesters klangfärg mycket berodde på hur orkestern nyanterade (spelade svagt eller starkt). Till saken hör att det är mycket lättare att spela starkt och mycket mer krävande för musikerna att spela svagt. Tidigare hade blåsbanden genomgående bara använt sig av två nyanser, nämligen starkt och "jävligt" starkt. Detta ville Weiberg ändra på och han hade alldeles rätt. Ibland spelade vi så svagt att vi tyckte att vi inte hördes, men helhetsbilden blev tydligen "angenämt njutbar" som någon recensent uttryckte det.

Orkesterns repertoar breddades och moderniserades vilket gjorde konserterna mer omväxlande och intressanta. Allt var ju inte bara Allan Weibergs förtjänst utan tillföll också hela orkestern. Många av de nya musikerna var duktiga arrangörer som på olika sätt berikade repertoaren med specialskrivna stycken för just "vår" orkester.

Allt detta uppmärksammades av kulturlivet i stort och bland annat av Sveriges Radio som bo-

kade in en halvtimmes sändning med en underhållningskonsert. Jag minns att konserten inleddes med musik ur musicalen "Kungen och jag", och fortsatte längre fram i programmet med "Opus in Pastels", en modern jazzkomposition från Stan Kentons repertoar, skriven för fem saxofoner, kontrabas och trummor. En vid den tiden något speciell sättning. Denna radiosändning (som kan höras i sin helhet på en webbsida som heter www.kvicksound.se) fick mycket stor uppmärksamhet i hela landet. Det var första gången som en militär orkester hade presenterat en så modern radiokonsert och den till och med föranledde dåvarande Militärmusikinspektören Ille Gustafsson att sända en skrivelse till landets alla musikkårer och påtala att "så minsann fick inte svensk militärmusik låta". Jag vill påstå att Allan Weiberg med "sin" musikkår hade brutit gamla traditioner och var den första militärblåsorkestern i Sverige som vågade ett nytt modernt tänkande. Jag vill till och med påstå att nu var Militärmusiken i Västerås landets bästa.

Nu skulle orkestern också visas upp internationellt och den första utlandsresan var också Weibergs idé och detta i samarbete med Regionkapellmästare Bertil Wiklander (Musikdirektör för F8:s Musikkår) och stadens kommunledning.

Västerås vänortsstad i Norge heter Ålesund och där skulle firas ett jubileum av något slag. Jag kan tänka mig att Weibergs envishet resulterade i resan och att flyg vapnet flög oss dit i en DC 3:a (kanske var det gamla Daisy, "kärran" som än idag finns i luften).

Jag måste erkänna att jag inte minns så mycket av denna vänortsträff annat än att vi mottogs kungligt och att jag för första gången i mitt liv åt kokt krabba. Ålesund är med sina 45000 innevånare centrum för en av Norges största och modernaste fiskeflottor så nog var krabban färsk. Jag köpte med mig några att ta med hem, men det var mindre lyckat. När jag efter några dagar var hemma igen var de redan för gamla och det kröp mask i dom. Det tog lång tid innan familjen vågade sig på delikatessen igen. I Ålesund gjorde vi både konsertmusik och marscher och när vi efter en vecka skulle återvända till gamla Aros avtackades vi med tacktal och jubelrop.

Nästa utlandsresa skulle bli till Frankrike. Inbjudan hade kommit från den franska ambassaden med önskemål att en svensk militär orkester ville



Före avresa till Ålesund

framträda i staden Lorient vid en musikfestival där.

Hur det blev just vi som skulle få uppdraget vet jag inte riktigt men kan gissa att även nu hade Allan Weiberg ett finger med i spelet. Ryktet hade kanske nått också fransmännen om "Hässlögängets" kvaliteter. Även denna gång flögs vi dit av Flygvapnet och nu med en turboprop maskin. Lorient (58000 inv.) har också en stor fiskehamn så även här berikades min lärdom om skaldjur med att avnjuta ostron.

Staden skadades mycket svårt under andra världskriget då tyskarna använde den som bas för sin ubåtsflotta, men nu blivit en modern fransk småstad. Musikfestivalen hade samlat orkestrar från hela världen. En del var specialiserade på endast marschmusik och kunde innehålla upp till hundra man och var naturligtvis väldigt imponerande i sitt slag. Weiberg var väl medveten om att skulle vi kunna konkurrera så var det med "vår" musik. Bland alla dessa orkestrar med varierande antal musiker så var vi minst med våra c:a fyrtio man, så vad gäller marschmusikens pompa och ståt stod vi oss slätt, men våra symfoniska konserter blev däremot rena succén, och blev direkt orsak till näs-

ta resa och att vi inbjöds som gästband till en stor festival i Cannes några år senare.

Cannes på Franska Rivieran är en av världens ledande festivalplatser, och då särskilt den årliga filmfestivalen, men där är också andra festligheter. Vi var bjudna till en mimosafest där också andra orkestrar från hela världen deltog. Även denna gång var vi minst med fyrtio musiker. Visserligen gjorde också vi bejublade marscher men vår styrka var fortfarande våra symfoniska konserter. Denna gång hade Weiberg listigt plockat med fransk musik som t.ex. "Petite Suite" av Claude Debussy, som vi hemma i A-salen på Folkets Hus hade repeterat så intensivt att vi nästan kunde det utantill. Självförtroendet hade stärkts med våra framgångar, och klangfärgen i orkestern var föredömlig. Jag inbillar mig att fransmännen aldrig hört något liknande från en militärorkester. Den "lilla" blåsorkestern från Hässlö gjorde dundersuccé och vid avslutningsceremonin behängde den franska publiken oss med massor av mimosa. Det var en resa som man verkligen minns och känner stolthet för.

Alla kommer säkert ihåg allt orkestern utträttade på hemmaplan med fredagsmarscher och lunchkonserter i Vasaparken varvat med alla otaliga hög-

vakter i huvudstaden, det är verkligen sorgligt att allt numera är ett minne blott. I slutet av sextio-talet gjordes en ny statlig utredning och försvaret hade inte längre råd att hålla militärmusiken vid liv. Huvudmannskapet överfördes till landets Lands-ting och verksamheten blev civil och titulerades Re-gionmusiken. Många av F1:s musiker slutade och i den skaran ingick jag. Allan Weiberg flyttade till sin barndomsstad Karlstad där han som pensionär är vital och verksam. Det lilla som idag finns kvar är Länsmusiken, men det är en helt annan historia.

Nu tackar jag för mig och hoppas att mina artik-lar varit någotsånär berikande och minnande en tid som varit.

PS. Eftersom adressen till webbsidan blev fel i förra Hässlöbladet så upprepar jag den korrekta här: www.kvicksound.se

Bengt Öslöf

Samtliga foton i artikeln från Bengt Öslöf



Mitt eget avsked från Militärmusiken och F1 Överste Tore Persson och Allan Weiberg



Tack och farväl Frankrike



Just anlända till Nice flygplats för vidare färd till Cannes. Längst fram Musikfanjunkare Erik Lindström, Musikdirektör Allan Weiberg samt artikelförfattaren.

Många fransmän utefter paradvägen hyllande svenskarna

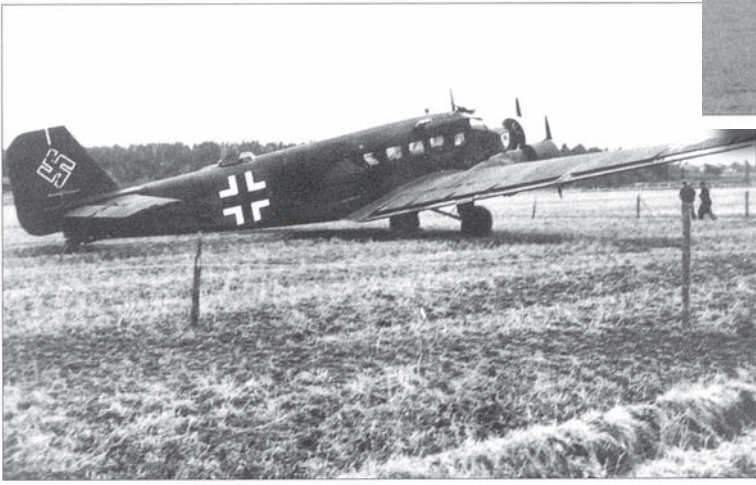


Tapto - Apellslag. En uppskattad konsertavslutning i Cannes

Det närmaste andra världskriget kom oss.

Denna artikel har tidigare varit införd i VLT den 1 september 2010, och återges här med tillstånd av artikelförfattaren, journalisten Bengt Jangendahl, Västerås.

Krigssommaren 1940 stod tre tyska transportflygplan av typ Junkers Ju 52 3/m uppställda på Hässlöfältet i Västerås.



i ”Weserübung”, kodnamnet för det tyska anfallet. Västeråstrion av Junkers hade nödlandat i Grums, Arbrå och Grebbestad 16 och 18 april. Orsak: felnavigering och bränslebrist.



Planet på bilden nödlandade i Grums och flögs sedan till F1 för att efter förhandlingar med tyska myndigheter få en tillfällig registrering SE-AKS

Bild ur boken “Tyska nödlandare 1939-1945 “

Vad gjorde de där? Maskiner från ett krigsförande land mitt i det neutrala Sverige. Dessutom på ett svenskt krigsflygfält varifrån Sverige bevakade sina gränser.

De tre Ju 52-orna plus ett spaningsplan från Wehrmacht, Fiesler Storch 156, hade nödlandat på svensk mark efter operationer mot Norge. Alla fyra praktiskt taget oskadda, liksom besättningarna.

Planen flögs snabbt till Västerås, förutbestämd uppställningsplats med goda verkstäder (CVV), i väntan på repatriering till sina tyska baser. En uppgörelse fanns mellan Sverige och Tyskland att nödlandade plan, likaväl som manskap, snabbt skulle skickas tillbaka till hemlandet.

De tyska besättningarna fick inte följa med till Västerås. De internerades på läger i Nässjö och Kronobergshed.

Det tyska anfallet på Danmark och Norge 9 april 1940 betydde ökad tysk överflygning av svenskt område. Planen som stod på Hässlö hade alla ingått

”Storcken” däremot hade efter beskjutning från en svensk gränspostering vid Riksgränsen i norr tvingats ned. Dess pilot fick snabbt återvända till Tyskland i utbyte mot en svensk maskin och besättning som landat i Tyskland.

Tyskland ville snabbt ha tillbaka sina plan. Omkring tusentalet maskiner fanns kommenderade till Danmark men framför allt för understöd till de tyska trupperna i Norge.

Marken brände väl under hjulen på de tre transportmaskinerna, med plats för 17 soldater plus en besättning på tre man, för att snabbt få komma till sina divisioner igen.

De kom till Västerås i april. Maj, juni, juli, augusti gick. De stod där flygklara.

2 september, alltså på dagen 70 år sedan, fanns svenska besättningar klara för att flyga de fyra maskinerna till Tyskland. Var någonstans var hemligt. De tyska nationalitetsbeteckningarna hade målats över. Planen hade i stället försetts med

svensk civil registrering. Givetvis för att undvika trassel med svenskt luftvärn.

Planen lär ha tagit ett svep över Västerås för att tacka för sig. Sägs det.

Ytterligare några tyska maskiner kom till Hässlö, men inget så uppseendeväckande som Junkrarna. En rejält sönderslagen Dornier, ett sjökrigsplan, kom med tåg till Västerås, monterades ned och sändes tillbaka nedmonterad per järnväg till Tyskland. Så kunde det också gå till.

Så småningom skulle Hässlöfältet bli stor uppställningsplats för amerikanska flygande fästningar, när krigslyckan vände och de allierade ökade bombtrycket på tyskarna.

De amerikanska besättningarna fanns tillgängliga på Hässlö för att hjälpa till med reparationerna och hade fria händer ute på staden. Poppis värre. Om detta har berättats i böcker och tidskrifter. Om det tyska besöket sades inte mycket.

Totalt landade 327 utländska flygplan i Sverige under tiden 1939-45.

Bengt Jangendahl

Bortgångna Kamrater.

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

Andersson Kjell	Enköping
Asplund C.G.	Stockholm
Dickmark Anders	Frillesås
Emilsson Olle	Örebro
Hellström Lennart	Skultuna
Jonzon Herje	Tumba
Karlsson Åke	Boden
Kjällén Lennart	Västerås
Lindberg Bengt	Västerås

Åke "Röd Kalle" Karlsson

Född 1930 Död 2010



Vår trogne medlem i F1 Kamratförening i Västerås "Röd Kalle" har lämnat oss för alltid. Han hade nyss fyllt 80 år. När Åke efter tjänstgöringen flyttade till F21 blev han sektorteleunderofficer med placering i Boden. Under hela sin tid i landets nordliga provins höll han oss informerade genom trevliga brev till oss i "Gula Villan".

Vår fotodokumentatör Jack Carlsson har på ett bra och noggrant sätt samlat "Röd Kalles" brev samt gjort ett koncentrat över de olika brevens innehåll. Allt har samlats i en pärm som alla kan ta del av i "Gula Villans" bokhylla.

I ett av breven tackade han mig för vad jag skrivit i Hässlöbladet från den tiden då vi båda var volontärer vid FSS. Vi kom sedermera att tjänstgöra som instruktörer på FSS innan vi båda blev navigatörer på J 30 Mosquito på F1. Vi skildes åt när Åke hamnade på F21 .

Jag minns honom som en synnerligen god vän och kamrat från vår gemensamma tid inom flygvapnet.

Sigvard "Slark" Larsson

Västerås Flygmuseum

Från vår horisont oktober 2010

Museet har två tydliga perioder en sommar- och en vinterstuvning av hangaren. Däremellan kommer Roll Out i maj som ju innebär en rejäl kraftsträngning. Just nu befinner vi oss så där lagom mitt emellan och påbörjar planeringen inför vintern och Roll Out den 29 maj 2011.

Museet har ett stort investerings - och arbetsprogram under vintern som vi tidigare nämnt. Vi vill lyfta museet genom att investera i montrar och utställningar, putsa och feja så det liknar ett rent och snyggt museum. Notera dock att eftersom så många flygplan är i flygande skick så går det inte att hålla allt perfekt eftersom så många "rör på sig". Jacob Holländer rör på sig ända borta i China med alla sina tre flygplan och återvänder inte förrän en bit in i 2011. Vi får rapporter kontinuerligt med många fina bilder.

Simulatorerna byggs på kontinuerligt och funktionerna förbättras. Fantastiskt att notera att alla de tre större samt även Linktrainern fungerar. Stora planer finns för att ordna ett eget rum för den nya 35-simulatorn och att koppla så att man kan flyga rote med den första 35-simulatorn. Arbetet med att skaffa fram originalstolar till DC 10:an fortsätter. Vad vore världen utan IT ??

En av våra satsningar gäller kommunikation i olika former, både internt och externt. Hur skall vi knyta ihop oss i den dagliga verksamheten och flytta ut det vi vet till andra och hoppas på att få ännu mer tillbaka?

Det tragiska haveriet med veteranflygets nestor Bertil Gerhard kastar en mörk skugga över verksamheten - men livet går vidare. Vid flygdagen på Ljungbyhed i sept. deltog museet för att hedra minnet på ett sätt som väckte uppseende. Vi fyllde vår 4-motoriga Heron och flög dit som åskådare och parkerade bland övriga Cessnor och Piper. Vilken styrkedemonstration, det kändes verkligen annorlunda.

Vår röda lilla skönhet BHT 1 står nu i hangaren över vintern. Det är bland de mest udda flygplan vi har i sitt slag, byggt i ett enda exemplar på 40-

talet. Det lilla Gula Planet som byggdes av Henry Nyberg skäms heller inte för sig i sällskapet. Den är ju verkligen udda på sitt vis. I hangaren finns nu också en mycket fin Norseman och en SK 25 Bücker Bestman.

Hälsa på oss på en söndag, medlemmarna i stöd-föreningarna går ju in gratis!

Rune W Domås



BHT - 1

Efterlysning - Tips

Valberedningen önskar tips på personer, som är villiga att ingå i styrelsen. Tveka inte utan inkom med era tips och förslag till Kamratföreningens valberedning

Valberedningen består av Sten Hollman, Gösta Martinson och Jack Carlsson.

Filmtime!

Kjell Siggelin har i sina gömmor några intressanta filmer. Det är två 35 millimeters filmer av biokvalitet och två andra på 16 millimeter. Biofilmerna är "Nattjakt", inspelad 1954 på F1 med J33 Venom och B3 flygande lektionssal, och "Horisont", en film om Stridsledning i bergrum (Stril 60) och med J35 Draken och A32 Lansén. De andra filmerna är "Vingade Vapen" som bl a handlar om B3 på F1 och mekanikernas arbete, samt "Från Phönix till Viggen" som presenterar alla flygplan från 1926 fram till Viggen. Tillsammans tar filmerna ungefär en och en halv timme.

Vi planerar att visa dessa filmer i biosalong i början av nästa år. Vi återkommer med anslag i Gula Villan med tidpunkt och plats. En mindre avgift kommer att uttas för biljetterna.



Skylark Air Wings, Flight ALA 202



Continental Caffinch, Flight COE 203

Ottenby Bird Airport - spring 2010

FLIGHT	FROM	ETA	ATA	Meddelanden
STU 201 STARE (Starling Airways)	London, GBR	13.2		25 ex har övervintrat vid Ottenby kungsgård.
ANS 001 GRÅGÅS (Fly Greylag Goose)	Travemünde, D	15.2	19.2	Motvind och kallt i mitten av februari!
TAD 101 GRAVAND (United Shelduck)	Århus, DEN	15.2	26.2	Is på landningsbanorna!
ALA 202 SÄNGLÄRKA (Skylark Air Wings)	Amsterdam, NL	16.2	25.2	Snöhinder på Schäferiängarna!
VAN 301 TOFSVIPA (Lapwing Travels)	Texel, NL	22.2	26.2	Fastnade några dagar i gyttjan längs kanalkusten!
PLU 302 LJUNGPIPARE (Golden Plover Air)	Ostende, B	28.2	27.2	
OST 303 STRANDSKATA (Oystercatcher Air Lines)	Dover, GBR	3.3	13.3	En ”vinterskata” gästade oss tillfälligt 21-23.2.
HIA 304 ST. STRANDPIP (Ringed Plover Systems)	Calais, F	4.3	27.2	
ACU 102 STJÄRTAND (Fly Pintailed Duck)	Waddenzee, NL	10.3	13.3	
COE 203 BOFINK (Continental Chaffinch)	Bremen, D	10.3	14.3	Turbulens! Medvind!
REC 305 SKÄRFLÄCKA (Scandinavian Avocet Air)	Marismas, ESP	12.3	18.3	
NUM 306 STORSPOV (Curlew Air)	Dundalk, IRL	14.3	18.3	
GAL 307 ENKELBECKASIN (Fly Me Snipe)	Bordeaux, FRA	14.3	17.3	Flög under radarhöjd, under askmolnet. Trafikledningen?
TUR 204 TALTRAST (Song Thrush United)	Lissabon, POR	14.3	18.3	
ALP 308 KÄRRSNÄPPA (BOAC Dunlin)	Brighton, GBR	15.3	2.3	- Jag hade farten uppe och missade mellanlandningen!

ETA – Estimated Time of Arrival (beräknad ankomstdag)

ATA – Actual Time of Arrival (faktisk ankomstdag)

DEL – Delayed (försenad)

Roll-out 30 maj 2010



Foto: Sten Hollman och Arvid Bengtsson

Öppet Hus våren - hösten 2010

Foto: Jack Carlsson

