

Nr 1 - 2018



# *Hässlöbladet*

*Information till medlemmar i F1 Kamratförening*



# FLYGETS HUS Västerås



Gula Villan kommer att benämnas "Flygets Hus Västerås"!  
Och eftersom vi delar lokaler med SFF är bägge loggorna representerade.  
. Skyltar med ovanstående utseende kommer att sättas upp på fasaden.  
Den ena på framsidan ovanför kontorsfönstret och den andra på gaveln mot gatan.



***Ordförande Björn Jonsson har ordet:***

F1 Kamratföreningen närmar sig årsbokslut med årsmöte. Information och kallelse medföljer som brev till tidningen.

Namnbytes frågan kunde aldrig botten ordentligt vid föregående årsmöte och blev därför överförd till en fortsatt behandling inom styrelsen som senare kommer att redovisa eller stänga frågan.

Skapande av ett Flygets Hus går framåt, skyltar är beställda och har säkert kommit på plats till årsmötet.

Västerås Flygande Museums Förvaltningsgrupp har upphört och donerat sin slutlikvid i form av böcker, tidningar och pengar till F1 Kamratförening.

Detta medför att F1 Kamratförening kan klara underhållet av Gula Villan i flera år framöver.

Dessutom har en fond bildats till stöd av (för) renovering / vidmakthållande av historiska flygplan eller dokumentering och kunskapsinhämtning.

F1 Kf har övertagit ägandet av segelflygplanet Anfänger som hänger i taket på Muse´umet.

Snöröjning- städ- och grönyteskötsel i egen regi har fungerat tillfredställande vilket har bidragit till ett positivt resultat i kassan.

Under innevarande år kommer Flygvapnet att genomföra sin stora flygdag på Ärna Uppsala i Augusti 2018. F1 Kamratförening kommer att ordna bussresa dit.

Väl mött i det nya året.

Ordförande

Björn Jonsson

**Redaktör: Leif Hansson**

**Omslagsfoto: Leif Hansson**



**Ansvarig utgivare: F1 Kamratförening**

**Besöksadress: "Gula Villan", Hässlögatan 4, 721 31 Västerås  
B-giro 5025-5447**

## I huvudet på Redaktör'n



Förra numret av Hässlöbladet var mitt första som redaktör. Jag blev lite överrumplad av att plötsligt vara ansvarig för tidningen och därför blev jag också lite stressad. Tyckte att det var ont om tid att få material till ett nummer. Och resultatet blev också lite tunt, tycker jag så här efteråt.

Nu har jag dock haft tid att fundera över hur jag ska få tidningen att innehålla intressanta och läsvärda artiklar. Och gärna fylligare sådana då! Mina tankar har då gått i följande banor. Vad är det som intresserar oss i kamratföreningen? Vad är vårt gemensamma område? Jo, flyg naturligtvis och då militärt flyg i första hand. Och vi har under hela 70- och 80-talet genomlevt en reducering av flygdivisioner, flottiljer och kårer utan motstycke!

Därför har jag beslutat att ge en återblick över och kort redogöra för FV historia. I detta nummer fram till krigsslutet och resterande del i nästa nummer. Men också göra en exposé' över nedlagda flottiljer genom åren, och då redogöra för de kamratföreningar som är verksamma på dessa nedlagda flottiljer. Och jag börjar med Kungl. Göta Flygflottilj F9, som låg vid Säve utanför Göteborg.

Anledningen är att det var min önskedröm som möjlig flottilj efter min examen. Och det berodde i sin tur på att min moster och morbror hade sommarhus i närheten av Säve. Och jag har under barndomsåren tillbringat många timmar sittande utanför staketet och sett hur J28 Vampire, J29 Tunnan och J34 Hawker Hunter startat och landat. Och fantiserade om att det var jag som satt i planen.

F9 lades tyvärr ned 1969, ett drygt halvår innan jag examinerades vid F5 Ljungbyhed. Och därför kom F1 att bli min moderflottilj.

Så ser alltså min plan ut för den närmaste tiden – MEN jag tar tacksamt emot artiklar, kåserier och historier från Er medlemmar, för att balansera innehållet. Det kan ju tendera att bli lite mycket faktadetaljer kanske om flyg. Så glättiga, roliga och personliga historier är välkomna.

Eftersom redaktör'n efterlyst lite personliga artiklar, kommer här första delen i serien "vilka är de egentligen" och då har turen (eller oturen) kommit till kassören i båda avdelningarna.



Kjell Andersson är namnet, ålder 71, men känner sig ibland som 17 och ibland som 90.

Vad har då denna figur haft för sig i sitt liv? Jo, så här är det:

Född i Västerås, gick första klass på Gideonsbergsskolan men flyttade, pga farsans jobb, under sommaren till Kalmar där jag gick andra klass. Flyttade än en gång, pga farsans jobb, nästa sommar till Hindås där trean, fyran och halva femman avverkades. Sen var det dags igen. Till Göteborg där jag gick färdigt skolan för att börja jobba åt staten, närmare bestämt Postverket. Militärt blev det efter mönstring, och framlagt önskemål om placering på KA4 eller LV6, F6 i Karlsborg. Där skulle jag få köra räddningsbåten på Vättern och det var ju inte så dumt. Två dagar innan den utbildningen började ändrades det till sjukvårdsutbildning på F4. Dessutom förlängning med fem månader. Var i Östersund i 9 månader, sedan P4 i Skövde resten av tiden med undantag för att jag varje lördag var tvungen att vara i Karlsborg för tjänst på "Sjukan" där. I Skövde fick jag jobba på lasarettet, mest på akut och operation, vilket man får säga gav mig mycket kunskaper som kunde användas även civilt. Efter muck fortsatte jag på "Kungliga Trumpetverket". Där blev jag kvar till 1968 då jag flyttade tillbaka till Västerås och fick jobb hos SJ Buss. Den gången var det jag själv som bytte jobb och bostadsort. Där blev det till att fara landsvägarna runt, både in- och utrikes under åtta år. 1976 var det dags att byta jobb igen. VL skulle ta över SJ Buss i Västmanland och jag hade ingen lust att bli kommunalt anställd. Sökte, och blev antagen, till konduktörsutbildning. Efter avslutad sådan utbildning förflyttades jag till Hallsberg (ungkarlarna fick flytta först, sk tvångsflyttning) men där fanns inget jobb just då, så jag lånades ut till Boden. Efter åtta månader i Norrbotten kom jag åter till Hallsberg, för att efter tre dagar lånas ut till Östersund. Där blev jag sedan kvar till 1985 då jag genom byte tog mig tillbaka till

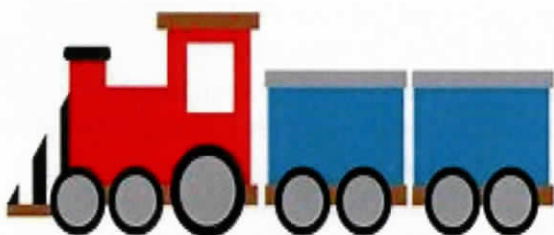
Västerås. Då hade jag också utbildat mig till lokförare. Så nu blev det att köra tills cheferna kom på att jag kunde ju det här med biljetter också. Så då varvades körning med biljettjänst vilket jag faktiskt gillade. Omväxling förnöjer ju, efter vad som sägs. Under hela denna tid var jag fackligt engagerad, både som ombudsman och som lärare. SEKO (fd SF) i Västmanland var jag dessutom distriktsordförande för vilket innebar övergripande för alla statligt anställda inom Västmanland som tillhörde något LO-förbund. Under den tiden körde jag även fackliga kurser runt i landet. Tur att man inte var gift de första 20 åren.

Sen var det dags att avsluta den statliga och fackliga karriären 2006 och ungefär samtidigt kom en riktig utmaning i form av njurcancer som jag opererades för tämligen omgående. Under tillfrisknadstiden kom den eminente medlemmen Börje Larsson, kusin med min fru, med förslaget att jag skulle komma med på torsdagarna till Gula Villan i stället för att sitta hemma och ugglas. Det gjorde jag och resultatet av dessa besök känner Ni till.

Sen satt man fast i "föreningsträsket" igen! Nu har jag ju hållit på några år, säkerligen till mångas förtret men förhoppningsvis också till någonas glädje. Men skall Ni klaga, klaga inte till mig i så fall.

Vänd Er till Larsson. Det är hans fel alltihop.

Kjell



## DVD-samlingen

Som de flesta vet så finns ju, i stort sett, alla föredrag dokumenterade på DVD-skivor. Fritt för alla att studera MEN de får inte lämna Gula Villan.

Därför har vi kopplat en server till samlingen så vill Ni se någon skiva i Gula Villan så går det bra via dator och projektor. Då får Ni se filmen/föredraget i storformat.

Vill Du/Ni titta på dem hemma så meddela Kjell eller Magnus det. Då får Ni en egen kopia som Ni/Du kan behålla.

Tala bara om nummer på skivan så fixar vi kopian snabbt.

Dessutom har vi fått "tillökning" i DVD-skaran genom att Sören Hedbergs samling av VHS-band överlämnats till oss. Det är c:a 60 band som nu har överförts till DVD och som numera ingår i samlingen. En del skivor är mycket intressanta.

Samma gäller där, får ej lämna Gula Villan, men kan fås som kopia.

K Andersson



## **Flygvapnets historia**

1925 års försvarsbeslut fattades i spåren av första världskriget i krigsledans tecken. Det innebar kraftiga nedskärningar framförallt vad gällde arméregementen. Men det innebar också att Sverige fick ett självständigt flygvapen som ett av de tio första länderna i världen. Som jämförelse kan nämnas att Finland fick ett självständigt flygvapen redan 1918 (så även Storbritannien och samväldets länder) medan USA fick sitt USAF först 1947.

Flyget hade kommit att visa sin betydelse under första världskriget. Beslutet om ett självständigt svenskt flygvapen var dock ett politiskt beslut med huvudsakligen rationaliseringsvinster som motiv. Att ärva flygplan från armén och marinen skulle ställa sig billigare än att bl.a. skaffa nya torpedbåtar. Det gjordes också vissa rent flygoperativa hänsynstagande på grund av erfarenheter från första världskriget. Den nya försvarsgrenen fick således starta sin verksamhet med gammalt arvegods. Och det skulle dröja med förnyelsen. Aldrig mera krig hade det ju sagts.

En av de pådrivande bakom tillkomsten av flygvapnet från flygoperativ synpunkt var kaptenen och fältflygaren Carl Florman, föregångsman både inom det militära och det civila flyget och grundare av ABA. Hans argumentation kom att väg tungt när riksdagen dryftade frågan om det självständiga flygvapnet.



Albatross



Dront

Flygvapnet bildades den 1 juli 1926. Folk och materiel kom från arméns och marinens flygväsenden. Flygplanen var av en mångfald olika typer med skiftande kvalitet och utgjorde ett drygt hundratal. De vanligast förekommande planen var ett 40-tal Albatros och ett 30-tal skolflygplan av typ Dront. I flygplansparken ingick också jaktplanen J1 Phönix och svenska J23. Från armén fick man tre flygbåtar av typen Macchi M.7 samt flera flottörförsedda plan från marinen.

Det rörde sig sammanlagt om ett fyrtiotal olika typer från de båda försvarsgrenarna. Det säger sig självt att blev mycket komplicerad, särskilt som dåtidens plan hade en viss haveribenägenhet. Ofta kunde man få ihop hela planen genom att plocka delar från sådana som havererat. Den nya försvarsgrenens fasta personal kom inledningsvis att bestå av 66 officerare, 48 underofficerare, 40 civilmilitärer - varav 11 flyginjörer - och 262 av manskaps grad.

### **Nya kårer**

I försvarsbeslutet 1925 bestämdes att flygvapnet skulle bestå av fyra flygkårer och en flygskolkår. Vid Hägernäs strax norr om Stockholm (Andra flygkåren) skulle såväl marinspanings- som jakt-, bomb- och torpedenheter finnas. På anrika Malmen utanför Linköping etablerades Tredje flygkåren och på den nyuppsatta Fjärde flygkåren på Frösön utanför Östersund skulle arméspanings- och jaktkompanier sättas upp. Flygutbildningen skulle förläggas till Ljungbyhed i nordvästra Skåne där man bedrivit flygförsök så tidigt som 1910. Paritetiskt är Ljungbyhed härigenom Sveriges äldsta flygplats och nummer två i världen efter Tempelhof i Berlin.

På Hässlö, Västerås sattes Första flygkåren upp; men först 1929 när nya flygplan anskaffats. Första flygkåren var ursprungligen tänkt att förläggas till Uppsala. Så blev det rent organisatoriskt. Men den viktiga flygmaterielen, som skulle svara för det reella innehållet i kadrerna,

kom att dröja länge. Medelsbristen var mycket stor och man fick tillsvidare dras med den ärvda materielen. Målet på över 200 plan gick inte att uppfylla. Det unga flygvapnet var något av en papperstiger.



J1 Phönix

J2 Nieuport



Särskilt frågan om nyanskaffning av jaktflygplan som ersättare för de föråldrade J1 Phönix och J2 Nieuport 29 var av största vikt. I slutet av 20 talet gjordes äntligen en beställning av 18 flygplan av den inhemska typen J5 och J6 Jaktfalken samt tolv brittiska Bristol Bulldog 11 A, som fick svensk beteckning J7. Andra flygkåren fick flottörförsedda jaktplanet J4 Heinkel HD19. Leveransen av dessa plan skedde under perioden 1929 – 1930.



J5/6 Jaktfalken

Bombflyget var vid den här tiden också sorgligt eftersatt i fråga om ändamålsenligt materiel. Fortfarande fick arvegodset Al Phönix 222 (Dront) och den italienska Fiat BR/BR1 hänga med.



S5 Hansa

Som spaningsplan vid F 2 fanns under flygvapnets första år ett antal flygande "galoscher" Hansa (S2 – S5) i olika versioner. En värdefull komplettering skedde under 20-talets sista år då 14 tvåsitsiga Fokker CVE med svensk

beteckning S6 införskaffades från Holland. 25 exemplar av planet byggdes också på licens i Sverige. Några Fokkrar av mindre typ anskaffades som jaktflygplan med beteckning en J3. Det sista planet i operativ tjänst flög så sent som 1944. Ett museiexemplar upprustades dock till flygbart skick i början av 60-talet. Som skolflygplan vid F5 tjänstgjorde några SK 1/Albatros 120 och SK3/ Avro 504 - den senare också flitigt använd för den grundläggande flygutbildningen i brittiska Royal Air Force under många år. Efter hand tillfördes SK4/Heinkel HD 24, SK5/Heinkel HD35 samt SK6/Heinkel HD36 i sammanlagt 21 exemplar.

### Flygkommissionerna

Någon utpräglad luftförsvarsstrategi fanns inte i Sverige under flygvapnets första tio år. Man inriktade sig huvudsakligen på utbildningen av nya piloter för de olika flygslagen. På grund av den ryckiga tillgången på flygmateriel och ständig kamp mot de anslagsbeviljande myndigheterna, bristen på en klart uttalad målsättning för verksamheten och en trög ledning kom mycken kritik att riktas mot flygvapnet.

Som ett uttryck för denna kritik tillsattes under 30-talets början två flygkommissioner som hade att utreda vad som uppfattades som missförhållanden i den unga försvarsgrenen. Första flygkommissionen 1931 hade delvis sin grund i några svåra olyckor som drabbat flygvapnet och som upprört stamningarna. En av dem som omkom under dessa haverier var den kände flygvapenkaptenen Einar Lundborg som året innan undsatt den italienske generalen Nobile efter dennes haveri på Spetsbergen med luftskeppet Italia.

Andra flygkommissionen 1933 handlade om det nyanskaffade skolflygplanet SK10, som var en licenstillverkning av den tyska Raab Katzenstein RK26. SK10 var – i förhållande till den ungefär samtidigt anskaffade och mycket lättflugna SK11 Tiger Moth – ett svårfluget plan, ämnat att skilja agnarna från vetet i grundutbildningen av förare. Ett felaktigt utnyttjande gjorde att planet fick dåligt rykte från flygsäkerhetssynpunkt. De båda flygkommissionerna ledde till att flygvapnet fick nya personer i högsta ledningen.

Samtidigt ägde en diskussion rum om flygvapnets roll i försvaret av Sverige, Många hävdade härvid bombflygets stora betydelse när det gällde att betvinga fiendens krigspotential samt att genom anfall mot civilbefolkningen knäcka dess motståndskraft. Ett sådant strategiskt bombflyg hade redan på 20-talet förespråkats av den italienske flyggeneralen Douhet.

Att Sverige i så stor utsträckning kom att satsa på bombflyg hade emellertid mindre att göra med Douhet som att bombflygplanens prestanda översteg dåtidens jaktflyg samt att jaktflyget ännu inte gick att leda från marken. Försök hade också inletts med störbombflyg efter amerikansk förebild, De visade hur våra lätta bombflygplan med stor precision kunde fälla sin bomblast.

### Svensk flygindustri

En omsvängning till flygvapnets fördel i fördelningen av de militära resurserna kom med 1936 års försvarsbeslut. Detta hade sin grund dels i den alltmer hotande politiska situationen i Europa, dels i de diskussioner som förts av en grupp tongivande officerare vari ingick dåvarande kaptenen Axel Ljungdahl, sedermera flygvapenchef.

Beslutet innebar för flygvapnets organisation bl.a. att flottiljbenämningen infördes samt att flygvapnet nu fick direktrekrytera och utbilda egna officerare. Tidigare hade enbart arme- och marinofficerare kommenderats till flygtjänst. Flygvapnet fick nu också egen personalkår. Försvarsbeslutet innebar dessutom en kraftig förstärkning av flygvapnet med inköp av ny materiel. De tidigare angivna skillnaderna i framförallt fart och stigprestanda mellan bomb- och jaktflygplan ledde till den i jämförelse med omvärlden unika proportionen fyra bombflottiljer, en jaktflottilj och två spaningsflottiljer. Ett annat resultat av försvarsbeslutet 1936 var tillskapandet av en svensk flygindustri med nära nog monopolställning. Ur AB Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJA), Nydqvist & Holm AB (NOHAB) och Bofors bildades efter långa och besvärliga förhandlingar - där även bland andra Götaverken var inblandade - Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) 1937. För att skaffa erfarenhet startades licenstillverkning av två amerikanska flygplanstyper. De var North American NA-16 med svensk beteckning SK14

samt störbombaren Northrop 8A-1, B 5. Den senare var en helmetallkonstruktion, något för Sverige helt nytt.



Till Trollhättan förlades tillverkningen av det tyska bombflygplanet B3 Junkers Ju86K. På SAAB-fabriken i Linköping igångsattes projektningen av det första svenska helmetallflygplanet B17, delvis med hjälp av amerikanska ingenjörer. Till jaktflottiljen, som förlades till nyuppsatta F 8 i Barkarby utanför Stockholm, anskaffades brittiska Gloster Gladiator, J8. Samtidigt tillfördes F4 på Frösön det likaledes brittiska och i Sverige licensbyggda planet Hawker Hart, en för svenskt bruk anpassad störbombare med beteckningen B4. Krigsflygskolan på Ljungbyhed fick det tyska skolflygplanet SK12, Focke Wulf Stieglitz.

När försvarsbeslutet 1936 togs, bestod flygvapnet endast av cirka 75 stridsdugliga flygplan. Nyanskaffningarna som blev följden av beslutet var betydande. De lyckades tack vare att det fortfarande var någorlunda enkelt att anskaffa modern flygmateriel utomlands. När kriget bröt ut stoppades dock i allt väsentligt dessa möjligheter. Många besvärliga förhandlingar fördes för att nå de uppställda målen. Från USA fick man bara 60 av totalt beställda 120 moderna jaktplan av typen Seversky Re public

EP-1 (i Sverige benämnd J9), innan USA utfärdade exportembargo sommaren 1940. Resten hamnade för övrigt på Filippinerna, där de med svenska nationalitetsbeteckningar mötte det japanska anfallet i december 1941.

Det gjordes också trevare till Italien, Sovjetunionen, Japan och en del andra länder att köpa jaktflygplan. Storbritannien erbjöd omsider Hurricane Mark 1. Den typen ansågs dock inte fylla måttet.

Den ökade satsningen på jakt jämfört med försvarsbeslutet hade flera orsaker. Dels det finska vinterkriget (där jaktflyget i svenska frivilligflottiljen F19 åsamka de det sovjetiska bombflyget svåra förluster), dels utgången av "Slaget om Storbritannien", där jaktflygets insatser blev helt avgörande. En annan viktig faktor var att jaktflyget förbättrats prestandamässigt. I 1942 års försvarsbeslut kom proportionerna mellan bomb och jakt att bli 6:6.

Likväl var inte - trots nysatsningen på bl.a. flygvapnet och statsminister Per Albins radioord - vår försvarsberedskap särskilt god. Inledningsvis av kriget inte alls, mot slutet dock allt bättre. Det var så dags då ...

### Anskaffning utomland

Jaktflygplansfrågan fick en någorlunda acceptabel lösning genom anskaffning av 60 italienska Reggiane 2000 Falco/J20 - ett flygplan som mycket liknade amerikanska J 9 - samt 60 Fiat CR.421 J 11, också från Italien. Totalt importerades närmare 200 jaktplan av varierande kvalitet. Men det var inte tillräckligt.



I Sverige förberedde man inhemsk tillverkning av 80 Lundbergs geniala jaktflygplan J 22, som var en unik konstruktion med både trä och metall som bärande element. Som motor avsågs den amerikanska Twin Wasp. Eftersom inte tillräckligt många motorer gick att anskaffa legalt,

lyckades Svenska Flygmotor i Trollhättan kopiera Twin Wasp - en storartad ingenjörsbedrift. Den svenska motorn blev till och med bättre än det amerikanska originalet.

J22 kom med början 1942 att tillverkas i Kungliga Flygförvaltningens egen regi, eftersom Saabs hela kapacitet redan var utnyttjad. För att få plats med den nya tillverkningen hyrde man hangarer på Bromma, vilka ABA låtit uppföra mitt under brinnande krig i avvaktan på civilflygets förväntade expansion efter krigsslutet. Totalt levererades 200 J22. När amerikanerna i krigsslutet sålde jaktplanet J26 Mustang till oss, var det många amerikanska piloter som efter att ha sett J22 undrade varför vi skaffat Mustang, när vi redan hade ett så bra plan! Med J22 hade alltså Sverige sent omsider nått i topp i fråga om konstruktion och tillverkning av stridsflygplan.



Flygspaning, som under krigsåren var av största betydelse för att få förvarning om anfall, tillgodosågs också inledningsvis genom inköp av utländska flygplanstyper. Det var i detta sammanhang som den sedermera ökända men något misskrediterade Caproni CA.313/S16 fann vägen hit. S16 var dock ett för spaningsändamål utmärkt flygplan! Ett annat flygplan som anskaffades vid den här tiden var den tyska Fieseler Storch/S14, som bl.a. utmärkte sig för mycket korta start- och landningssträckor. Inte heller under de första krigsåren fanns någon uttalad strategi för de svenska flygstridskrafternas användning. Utbildningen av nya piloter var intensiv samtidigt som militärledningen krävde flygplan för omedelbar insats. Det blev en hård kamp mellan nyinrättade överbefälhavaren och flygvapenledningen.

Flygenheter med någorlunda stridsduglighet förflyttades till platser runt om i landet där hotet bedömdes som störst. Krigsflygfält växte upp "som svampar ur jorden". Det var helt nödvändigt, ty när kriget bröt ut var t.ex. svenska skapelse provflögs 1942 med Ljungbyhed det enda militära flygfältet söder om Malmen. Från att flygvapnet dittills varit en utbildningsanstalt kom det att bli ett viktigt försvarsinstrument såväl i självständigt uppträdande som i samverkan med mark- och marinstridskrafter.

Den stora satsningen på jaktflyg innebar inte att bombflyget försumrades. Den tidigare anskaffade och licensbyggda B3 blev ganska snart omodern. I Sverige arbetade man intensivt på att konstruera ett eget bombflygplan. Denna helsvenska skapelse provflögs 1942 med beteckningen SAAB B18. Flygplanet försågs med två motorvarianter och kom att byggas i såväl bomb- som torpedplansversion. B18 tillfördes först bombflottiljen F1 i Västerås och kom sedan att spridas över landet. B18 blev tillverkad i nära 250 exemplar och gjorde tjänst till slutet av 50-talet. Förutom de tidigare nämnda versionerna modifierades planet även för spaningsuppgifter.



**Kraftig utbyggnad**

Den snabba utbyggnaden av flygvapnet under krigsåren innebar också att flera nya flottiljer uppsattes. Flygkårerna ombildades 1936 till flottiljer med undantag för F2, F8 och F21 vilka fick kärnorganisation. I 1942 års svarsbeslut tillkom F 13 i Norrköping, F14 Halmstad, F15 Söderhamn, F16 Uppsala och F17 i Kallinge utanför Ronneby. Dessförinnan hade beslut tagits om ytterligare flottiljer. Nu räknade man totalt 16 flottiljer. De fördelades på sex bomb-, sex jakt- och tre spaningsflottiljer samt en torped flottilj. Taktiskt skedde en uppdelning i fyra eskadrar betjänade av fem flyg basområden. 1944 års riksdag beslutade om en sjunde jakt-

flottilj, F18 i Tullinge söder om Stockholm. Trots att den tidigare omnämnda J22:an var ett fullgott flygplan, var det ändå ett provisorium avsett att på kort sikt täcka bristen på jaktplan. Därför satte Saab snabbt igång projekteringen av ett eget jaktplan.



Det blev den okonventionella J21, ett flygplan med dubbla stjärtbommar och skjutande propeller. Det premiärflög 1943. Filosofin bakom var genial: sämre flygprestanda skulle kompenseras med beväpning koncentrerad till nosen och genom att piloten gavs bättre sikt. För att inte denne vid eventuell nödsituation skulle skadas vid uthopp försågs J21 med katalpultstol. Det var något helt nytt i flygvärlden för ett operativt flygplan.

Ett från andra världskriget berömt jaktflygplan som också kom att ingå i flygvapnet var P-51 Mustang med svensk beteckning J26. 1944 nödländade ett tiotal Mustangar i Sverige efter uppdrag över Tyskland. Fyra införlivades i vår organisation.



Tidigt 1945 köptes 50 Mustangar från amerikanska överskottslager till en billig penning. Ursprungstanken var att ersätta nedslitna J20 vid F 10 i Skåne. Det ansågs dock olämpligt, eftersom kriget fortfarande rasade in på knutarna och det lätt kunde bli förväxlingar mellan svenska och amerikanska Mustangar. Planen kom i stället att tillföras F16 i Uppsala. Efter kriget inköptes ytterligare 60 Mustangar. De placerades vid F 4, som då ombeväpnat till jakt. Ytterligare 21 exemplar inköptes 1948.

Marinsamverkansflyget fick en avsevärd upprustning 1939 då F2 i Hagernäs försågs med 12 Heikel He-115A-2 torpedplan. Typen fick beteckningen T2. Som marinspaningsplan erhöles en division enmotoriga Heinkel He 114B-1, som gavs beteckningen S12. För flygräddning användes en Dornier 00-24 som en flykting så lämpligt försett oss med. 1947 köptes för samma ändamål tre kanadensiska flygbåtar av typ Canso, hos oss benämnda TP 47 Catalina efter den mera kända ursprungstypen Consolidated PBY-5 Catalina.

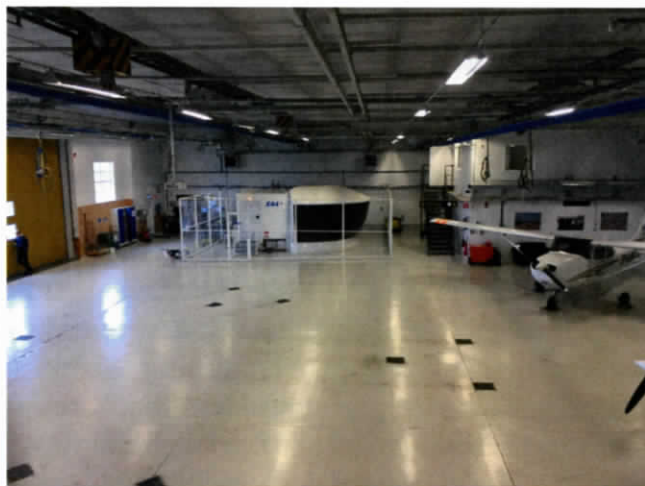
### Neutralitetsvakten

Den stora bristen på främst operationsdugliga flygplan men även på flygbaser och personal skapade svårigheter vid krigsutbrottet. Huvuddelen av de operationsdugliga flygplanen organiserades tidigt i en flygeskader. Avsikten var dels att under samlad ledning bedriva neutralitetsvakt, dels att ge möjlighet till kraftsamlat uppträdande med hänsyn till den begränsade slagkraften.

Tillgången på flygplan för utbildning och övning var därför tidvis knapp. Antalet tillgängliga flygbaser var under neutralitetsvaktens första år lågt, vilket begränsade möjligheterna att ombasera när hotet förändrades. I takt med krigserfarenheterna skedde en doktrinär omsvängning mot defensiva uppgifter. Luftförsvaret förstärktes systematiskt och anskaffningen av jaktflygplan fick högsta prioritet. Attack- och lätta bombflygplan ersatte de tyngre bombflygplanen. Antalet flygplan ökade från 180 vid krigsutbrottet till 600 i juni 1945. Antalet jaktflygplan ökade ännu mer, från 50 till 200. I takt med svensk flygindustris bättre produktionskapacitet ökade även modernitetsgraden väsentligt.

Beredskapshöjningar var vanliga och föranledde ofta ombaseringar. Efter hand ökade kravet på neutralitetsvakt framförallt i södra och sydvästra Sverige. Totalt var det inte mindre än 342 flygplan från sju olika nationer som sökte nödhavn i Sverige. Av dessa kom närmare hälften från USA, en tredje del från Tyskland och övriga huvudsakligen från Storbritannien.

*Forsättning följer i nästa nummer*



### VÅRA GRANNAR

Under vinjetten "Våra grannar" följer nu en presentation av SAA – Scandinavian Aviation Academy – som har levererat och levererar pilotutbildning åt såväl privatpersoner som flygbolag. Jag gjorde ett besök i det som tidigare var "sexan", alltså F1's flygverkstad. Och visades runt i lokalerna av Marcus Lindblom, SAA's Head of Training, deras skolchef. I prydligt renoverade, ljusa och rymliga utrymmen har SAA genomfört ett gott stycke arbete med att få lokalerna ändamålsenliga för flygutbildning. Här finns lärosalar, konferensrum, självstudieutrymmen och kontor.

SAA har samarbete med ett stort antal företag inom flygbranschen, bl.a. Scandinavian AirTech, som är inhysta i samma byggnad. Scandinavian AirTech är en auktoriserad flygverkstad (EASA Part-145), som utför underhåll på flygplan och helikoptrar.

Övriga samarbetspartner är Norwegian, NextJet, BRA, SAS, European Pilot Selection & Training och Euro Pilot Center. De två sistnämnda har sin verksamhet i Holland respektive Belgien. Dessutom samarbetar man med olika företag som utför flygpsykologiska lämplighetstester och utveckling av mänskliga resurser inom flygbranschen.

Skolan erbjuder utbildning från noll till professionell pilot, i vad de kallar "From Zero to Hero". Här erbjuds olika program att söka, integrerad flygutbildning i Sverige och Kalifornien. Skolan erbjuder också en kostnadsfri, CSN berättigad s.k. YH Integrerad trafikflygarutbildning. Här erbjuds också modullära kurser för de som inte har möjlighet att studera på heltid. Utbildnin-

gen är anpassad till flygbolagens krav och att SAA använder procedurer och terminologi på precis samma sätt som de europeiska flygbolagen gör och programmen ger de behörigheter och certifikat som Europeiska flygbolag kräver och som är reglerade av EASA (European Aviation Safety Agency).

För redan färdiga piloter erbjuder man fortbildningskurser, såsom instruktörutbildning, MCC (Multi Crew Cooperation), APC (Airline Preparation Course) och PC (Proficiency Check). Dessa görs i skolans B737-800 simulator.

För inte så länge sen förvärvade OSM Aviation 51 procent av aktierna i SAA och blir därmed Nordens största flygskola. För att öka kapaciteten ska en flygskola starta på Arendals flygplats, Gullknapp. Men som ska heta OSM Aviation Academy. Här kommer både norska och internationella elever få en utbildning med en specialutvecklade karriärplan och en fast anställning som pilot vid OSM Aviation.

### **Du har väl inte glömt något?**

**Medlemsavgiften för 2018 skall vara betald senast 2018-03-31.**

**Efter det datumet stryks de som ej betalat.**

**Medlemskapet kostar för F1 Kamratförening 150:-/år och medlem**

**Medlemskapet i Veteransektionen kostar 10:-/år och medlem.**

**Det går inte att enbart vara medlem i Veteransektionen.**

**Avgiften betalas till Bankgiro 5025-5447. OBS! Glöm inte att skriva vem det gäller.**



## **Underhåll och förbättringar på Gula Villan.**



Då Västerås Flygande Museum (VFM) gick hädan den sista december 2017, överfördes medel till F1 Kamratförening. Dessa är avsedda att användas till underhåll av Gula Villan med tomtarean, samt till olika projekt med flyganknytning.

Därför har Byggnadsansvariga i Gula Villan gjort en övergripande preliminär plan för underhåll och investeringar. Som medelvärde har man satt en summa av 30 000 kr per år över en period av flera år. När, om och i vilken ordning åtgärder ska vidtas styrs av behov och tillgång på yttre aktörer.

Under kommande år planeras att byta trappa med handikapp ramp vid stora ingången. Detta pga att betongen börjat frysa sönder och räcket blivit instabilt. Även grusning av gång och körväg till trappan, samt diverse bättrings- och underhålls målning är det behov av.

Planerat byte av värmväxlare kommer att ske någon gång de närmaste åren. Detta på grund av att Flygfastigheters handläggare informerat att det kommer att bli förändringar av värmedistributionen.

Förbättring av köksmiljön på övervåningen är nödvändig av hygieniska och arbetsrationella skäl och bör kunna starta så fort som möjligt beroende på arbetskraftens tillgänglighet.

Nils Johansson - Byggnadsgruppen

## Lite statistik

Antal medlemmar i F1 Kamratförening	352
Antal medlemmar i Veteransektionen	176
Antal betalda före 2018	228
Antal betalda fram till 2018-02-15	278
Antal betalda till Veteransektionen till 2018-02-15	178
Återstår obetalda (tid finns till 2018-03-31)	74

Avgiften är ju oförändrat 150:-/medlem i F1 Kamratförening samt 10: - ytterligare för medlemskap i Veteransektionen.

### **Och nu kommer det en bön från kassören:**

Har Ni e-postadress så meddela den till oss. Portot börjar bli så dyrt nu så vi måste börja använda andra alternativ.

Dessutom kan vi snabbare nå ut med information. Ändra den med formuläret på vår hemsida under fliken adressändring

<http://f1kamratforening.se/adressupdatering.html>

Eller meddela den till: [medlem@f1kamratforening.nu](mailto:medlem@f1kamratforening.nu)

Läs också gärna vår hemsida. Där står mycket intressant.

Adressen dit är: <http://f1kamratforening.se/>



## **F 1 kamratförenings sommarresa år 2017.**

Tisdagen den 16 maj i strålande solsken, var det åter dags att träffas för den återkommande sommarresan, som i år gick till Laxön i Älvkarleby och Svenska Järnvägmuseet i Gävle.

Laxön är en historiskt mycket intressant plats, där den ligger mitt i dalälvsfåran. Här har det unika laxfisket bedrivits sedan urminnes tider och sedan mitten av 1800-talet och drygt etthundra år framåt har Sveriges Ingenjörstrupper använt området som övningsplats för broslagning mm.

Vi blev förnämnt guidade av Malin Björkvik och fick en rejäl lektion i Laxöns historia. I mitten av 1980-talet lämnade försvaret över Laxön till civilt ägo och är numera en rekreationsplats för allmänheten, där man kan njuta av utställningar, restauranger, caféer samt finns möjlighet till övernattnig genom Svenska Turistföreningens försorg. Under sommaren går det att beskåda Sveriges Lantbruks Universitetets (SLU) upptagning av lax för vidare framtagning av bla yngel och annan forskning. Säsongen för detta börjar i juni.

Resan gick därefter vidare till Svenska järnvägmuseet i Gävle. En fantastisk samling av föremål som visar den Svenska järnvägens utveckling under 150 år. Vi fick möjligheten att åhöra den pålästa och trevliga guiden Olles redogörelse för hur snabbt tekniken har växt fram genom åren. Det gamla ångloket Prins August från år 1856 till våra dagars supersnabba expresståg. Inte att förglömma alla dessa historier om rallare/rallarkvinnor som byggde järnvägar genom skog och mark med dåtidens primitiva redskap och boende. Efter en välsmakande lunch och fotografering fortsatte färden till Gysinge Bruk, där vi beskådade den magnifika Herrgården från 1700-talet med dess omgivning. Efter att ha njutit av den sköna och trevliga miljön, med vackra hus och gamla stenbroar över Dalälven, fortsatte resan vidare till Västerås med Gula Villan som slutdestination och med massor av erfarenheter och ny kunskap i bagaget.

Anders Hård af Segerstad  
Olle Bröms



### J30 Mosquito

de Havilland Mosquito var ett brittiskt stridsflygplan som användes under andra världskriget. Det var ett av de mest mångsidiga flygplanen under kriget och användes som bomb-, jaktbomb-, spanings-, nattjakt-, och torpedflygplan.

Mosquiton var unik såtillvida att den var tillverkad i trä. Det gjorde att Storbritanniens omfattande möbelindustri kunde tas i anspråk för tillverkningen samtidigt som den inte var lika beroende av strategiskt viktiga råvaror som aluminium. Planet producerades på ett 40-tal fabriker i Storbritannien, Kanada och Australien. Totalt tillverkades 7 781 exemplar i olika varianter.

Mellan åren 1948 och 1954 ingick Mosquito i Flygvapnet som nattjaktflygplan. 1945 års försvarskommitté rekommenderade att Flygvapnet skulle utrusta en flottilj för nattjakt. Först planerades en modifiering av Saab 18, men då andra världskriget var över fanns det stora överskottslager att tillgå och inköp av begagnade flygplan blev billigare än modifieringskostnaden.

Sverige införskaffade 1948 sextio individer av "de Havilland Mosquito Mk XIX", en radarförsedd nattjaktversion. Flygplanen, som benämndes J 30, var utrustade med en amerikansk spaningsradar som möjliggjorde loka-

lisering av andra flygplan i mörker och moln. Samtliga flygplan baserades på Västmanlands flygflottilj (F 1) i Västerås.

Fram till 1953 havererade totalt 23 flygplan. Flygvapnet misstänkte att roderfladder var orsaken till haverierna medan piloterna ansåg att flygplanen inte höll för påfrestningarna. (Flygvapengeneralen Björn Bjuggren skriver i sina memoarer att några av planen havererade när den vipparm som svängde nosradarskärmen fram och tillbaka lossnade och började dunka rytmiskt mot noskonen. Slagfrekvensen var sådan att planet kom i självsvängning och sprack.) Sven-Olof Olson, sedermera generallöjtnant och flygvapenchef flög planet under en nattjaktövning 1951 över Norberg i Västmanland när planet plötsligt blev manöverodugligt. Navigatören beordrades att lämna planet i fallskärm och Olson var beredd att följa efter. Planet stabiliserades dock och Olson tog åter kontroll över det och lyckades landa på flottiljen igen. Tack vare detta hittades felet. Olson erhöll Stockholmstidningens medalj samt 1 000 kr.

På grund av haverierna, flera av dem med dödlig utgång, fasades typen ut redan 1953 och ersattes av jetdrivna de Havilland Venom (i Sverige betecknad J 33). Mosquito blev sålunda det sista propellerjaktplanet i Flygvapnet.

## J 33 de Havilland Venom

var ett brittiskt stridsflygplan utvecklat ur de Havilland Vampire. Prototypen flög första gången 2 september 1949 och ett antal beställdes av brittiska flygvapnet som jakt- och bombflygplan. Venom hade vapenbalkar under vingarna där bomber, raketer eller fälltankar kunde monteras. Totalt tillverkades över 900 Venoms och den har exporterats till sex olika länder, bland annat Sverige.

År 1948 började de Havilland att undersöka olika vägar att utveckla Vampiren. Det mest uppenbara sättet var att förse den med en starkare motor, i det fallet en de Havilland Ghost i stället för den tidigare de Havilland Goblin. Mer synliga skillnader var en vinge med rak bakkant och svept framkant i stället för Vampirens trapetsoid-formade vingar samt bränsletankar på vingpetsarna. Venom fick också förstärkta vapenbalkar för att kunna bära dubbelt så stor bomblast som Vampire.

Ghost-motorn testades i en ombyggd Vampire F.1 innan prototypen DH 112 var färdig. Prototypen gjorde sin jungfruflygning 2 september 1949 och de första serieproducerade flygplanen togs i tjänst 1952. Nattjaktversionen flög första gången 22 augusti 1950 och togs i tjänst 1953, något fördröjt av problem med vingbalkarna som behövde förstärkas. Nattjaktversionen blev ganska kortlivad och ersattes redan 1957 av Gloster Javelin.



### Sverige

Mellan åren 1953 och 1960 ingick de Havilland Venom NF.51 i Flygvapnet som nattjaktflygplan och benämndes **J 33**. De första exemplaren anlände till Västmanlands flygflottilj (F 1) i Västerås 1952 utrustade med svenska licensstillverkade RM 2A-motorer. Flygvapnet beställde 60 tvåsitsiga flygplan, men individ 33014 havererade redan under leveransflygningen. J 33 fasades ur krigsorganisationen 1960. Flygplanssystemet ersattes av J 32B Lansen, fast nu i rollen som allvädersjakt.

Fyra individer (33015, 33022, 33025, 33041) blev civilregistrerade och flögs av Svensk flygtjänst med placering på Robotförsöksplats Norrland (RFN) där de nyttjades främst som målflygplan. En av dessa, SE-DCD (33025) finns numera utställd på Flygvapenmuseum i sin ursprungliga militära målning som en J 33. SE-DCA (33015) finns utställd på RFN museum i civil version.



## Vårutflykt 2018

Den 22 Maj är det åter dags att samlas kl. 0700 vid Gula Villan för att påbörja resa kl. 0730 för vår årliga utflykt bl.a. till Västanfors Hembygdsgård. Där vi tar en bensträckare och kaffe för den som så önskar. Och vidare färd till Rommeheds anrika övningsplats, där vi blir guidade sekel tillbaks i tiden.

Därefter fortsätter vi till det gamla Dalregementet I 13 för att intaga en god lunch.

Ett besök hos Lugnets populära skidstadion är ej att förglömma. Tänk att besöka det "Lilla Skid-museet" samt att ta Bergbanan upp i Hopptornet är bara det en upplevelse.

Vi lämnar Falun vid ca. 1530 tiden för att via St.Skedvi göra ett stopp för inhandling av gott bröd. Beräknad återkomst Västerås till 1730 tiden.

Anders Hård af Segerstad/Olle Bröms

### Program F1 Kamratförenings vårutflykt 22 Maj 2018

- 07.30 Avresa Gula Villan Axelssons Bus  
Besök hos Västanfors Hembygdsgård
- 10.30 Ankomst Rommehedslägret med kaffepaus
- 11.00 Guidad visning (1:30 tim) av Rommelägret
- 13.00 Lunch I 13 Dalregementet i Falun "Dala salen"
- 13.45 Avresa mot Lugnets skidstadion
- 14.00 Besök i hopptornet med "Lilla "skidmuseet
- 15.30 Avresa mot Västerås med ev. stopp vid St.Skedvi
- 17.30 Åter Gula Villan





## F 9 Historia

Vid krigsutbrottet 1939 bestod Flygvapnet av endast en jaktflottilj, Svea flygflottilj (F 8), vilken svarade för Stockholms luftförsvaret. Av den anledningen beslutade riksdagen den 28 februari 1940 att Flygvapnet skulle stärkas med ytterligare två jaktflottiljer, F 9 i Göteborg och F 10 i Skåne, i syfte att försvara luftrummet över Göteborgs- samt Skåne-regionen. F 9 avsågs som ett provisoriskt krigsförband, med det primära syftet att just luftförsvara Göteborgsregionen.

Den 8 juni 1938 beviljade riksdagen ett extra anslag till försvaret på 20 miljoner, då riksdagen även antog ett förslag om att sätta upp en flottilj i Såtenäs, under namnet Göta flygflottilj. Genom riksdagens beslut den februari 1940, fick flottiljen i Såtenäs namnet Skaraborgs flygflottilj, och namnet Göta flygflottilj friställdes till Göteborgsflottiljen. Att flottiljen förlades till Göteborg var ingen självklarhet, då den från början var tänkt att förläggas till Trollhättan. Med bakgrund till riksdagsbeslutet som angav att flottiljen skulle sättas upp den 1 juli 1940, kom flottiljen, på grund av obefintligt flottiljområdet, första tiden att verka från andra platser än just Såve. Staben förlades till centrala Göteborg, och delar av den övriga personalen förlades till Barkarby skola i Stockholm. Mellan den 4 och 9 juli flögs flottiljens flygplan över till Bunge flygfält, där den från den 10 juli 1940 organiserades i två divisioner. Divisionerna hade utrustades med tygmateriel från Flygkrigsskolan (F 5) och Svea flygflottilj (F 8).

Till en början lånades J 9 från F 8. Under sensommaren fick flottiljen sin första huvudtyp, i form av J 8.

I januari 1941 började J 11 levereras till F 9, då flottiljområdet i Såve stod färdigt att tas i bruk. Dock hade ingen större byggnadsprojektering gjorts, utan den första bebyggelsen bestod av fältbaracker. Den 1 september 1943 levereras de första individerna J 22 till F 9. Vilka ersätts av J 21A i början av 1946.

28 Februari 1940

Beslutades, att två flygflottiljer skulle sättas upp! F9 var den ena och F10 var den andra flottiljen som sattes upp den 1 juli 1940 som ett detachment till Svea Flygflottilj F8 på Barkarby. F9 första flottiljchefen blev Magnus Bång. Första flygplanen var J 8(A) som var stationerade på Gotland liksom J 9.

År 1941

avlöste J 11 både J 8 och J 9. Till en början flög man från F7 Såtenäs! 1:a divisionen var baserad på F7 medans 2:a division med J 8(A) var baserad på Torslanda.

13 mars 1941

Beslutades att sätta upp 3:e division under ledning av Löjtnant Harald Werneman och måndagen den 16 juni 1941 påbörjades F9 som samlat förband sin slutliga basering på eget fält. Den 13 oktober överlämnades F9 fanan av Kronprins Gustav Adolf till Flottilj chefen Överstelöjtnant Magnus Bång under högtidliga ceremonier

30 juni 1969

var Kungliga Göta Flygflottiljs sista dag! Bland de inbjudna gästerna var första F 9 chefen Magnus Bång plus andra F 9 veteraner som såg på när Ulf Cappelen-Smith marscherade fram till Chefen för Flygvapnet, Stig Norén och överlämnade F 9 fanan! Förbandet blev den första flygflottiljen som lades ned helt i Flygvapnet och början till slutet för Flygvapnet

Andra flygeskadern (E 2) även kallad Jakteskadern var en flygeskader inom Flygvapnet, där F9 var med tills eskadern lades ned 1966.

## Cheferna

### Magnus Bång.

Flottiljchef 1940-1948

Han föddes i Jönköping den 5 september 1893 Magnus Bång började sin militära bana på I 16 Halmstad och 1920 på började han sin flygutbildning!

Bången som han kallades, för han var mycket omtyckt av personalen på flottiljen och i blandom värnpliktiga!

Magnus Bång avled den 11 april 1980

### Arthur Åhmansson.

Flottiljchef 1948-1959

Han föddes i Göteborg 22 september 1907.

Som sin företrädare började Arthur sin militära bana i armén ( I 15 Borås)

1 oktober 1948 blev han flottiljchef för F9 endast 41 år gammal och var nog den yngsta förbandschefen hittills! Tyvärr tvingades Arthur av hälsoskäl att lämna sin tjänst som C F9 1959 Arthur Åhmansson avled den 5 Maj 1982

### Åke Mangård.

Flottiljchef 1959-1960

Han föddes den 21 januari 1917 i Västerås.

Han blev flottiljens första Flottilj Chef som var utbildad pilot i Flygvapnet och gått den långa vägen!

Men hans tid som chef för F 9 blev bara 1 år, då han blev souschef i Flygstaben.

Liksom sina tidigare chefer på flottiljen blev han också omtyckt av alla.

Åke Mangård avled den 24 Mars 1998

### Ulf Cappelen Smith.

Flottiljchef 1960-1969

Därmed sista C F9

Han föddes den 4 februari 1919 i Falun så som sin föregångare så var han i grunden Flygvapen utbildad och fick det tråkiga å jobbiga uppgiften att avveckla F9! Han fortsatte som CF 10 efter avvecklingen av F 9

Ulf Cappelen Smith avled den 15 november 2006

## Divisionerna



### Ivar Röd

1942 började man på F 9 att märka sin flygplan med en gemensam symbol, likt amerikanska och andra krigförande länders flygvapen. Den första divisionen valde utifrån sin divisionsfärg en röd djävul och upphovsman till denna skapelse är enligt uppgifter av en värnpliktig vid divisionen som i efternamn hette Martinsson. Han flög dock inte utan hade diverse uppgifter på divisionen, som att bokföra divisionens flygtidsuttag mm



### Ivar Blå

Den andra divisionen, Ivar Blå, valde en amerikanskinspirerad tecknad hund som sin divisionssymbol. Till en början försåg man flygplanen med denna hund som snabbt fick namnet Bonzo. På flygplanen var Bonzo enligt uppgifter målad i gult men den före detta Fältflygaren på F 9 (flög på samtliga divisioner) på flyghjälarna kom att måla Bonzo i blå färg. Bonzo levde vidare efter flottiljens nedläggning och då var ett märke för Säve Basen under först F 7 och sedan F 10



### Ivar Gul

Den tredje divisionen valde ett märke utifrån en tävling med avsikten att skapa ett emblem till F9 och deras tredje division. En då 19 år ung kille vid namn Lars-Erik Johansson från västsvenska Alingsås ställde upp i tävlingen 1942 och vann med sitt bidrag. Det var en geting iklädd flygarhuva och utrustad med boxhandskar och märket kom att bli ett av de mer kända i det Svenska Flygvapnet. Lars-Erik blev sedan mer känd i sin hemstad under namnet Sko-Lasse eftersom han startade och under lång tid drev en skoaffär i Alingsås. 1977 gick Sko-Lasse ur tiden men hans skapelse lever på något vis kvar än, även om inte divisionen är aktiv längre så finns märket med som ett av de populäraste genom tiderna



### F 9 Kamratförening

Inför F 9 förestående nedläggning startar fanjunkare Ragnar Berggren och förvaltare Sven Edstam ett möte med 1.divisionens/kompaniets personal. Där **man beslutade** att man en gång om året skulle träffas för att hålla kontakten och umgås under gemytliga former. Småningom utvecklades träffarna till att omfatta alla som i någon form verkat vid flottiljen. Detta blev embryot till "F 9-Kamraterna", som genom åren träffades i gemytliga former.

**Men så kom den dagen som alla kamratföreningar förr eller senare drabbas av.**

Fredagen den 6 maj 2011 skulle F 9 Kamratförening ha sin sista träffa någonsin!

Ett beslut som vuxit fram efter den förra träffen. Träffen började med att man samlades utanför Blå berget och hälsade på varandra och det var en gemytligt i stundens allvar. Och man promenerade ner till det som kallades urberget och beskådade en J29:a, som duktiga F 14 tekniker skruvat i ordning!

Man satte sig till bords, efter att först hållit en tyst minut för kamrater som avlidit genom åren efter den förra träffen. Efter det så blev det traditionsenligt **ärtsoppa/pannkakor som tilltugg.**

Leif Alenäs tog till orda och fastslog att nu så är det slut med F 9 Kamratförenings träffar.

Och man beslutade att det som fanns i kassan skulle skänkas till Barncancerfonden. Det finns fortfarande en F9 hemsida som är väl värd att besöka. Web adressen är [fht.nu](http://fht.nu) (Försvarets Historiska Telesamlingar). Välj "Flygvapnet" – klicka på "Länkar", så hittar ni "Kamratföreningar".

Och så var F9 Kamratförening all!



## Nu är det över.

Gula Villans mångårige hyresgäst har lagts ner. 2017-12-31 lades Västerås Flygande Museum ned för evigt. Den förvaltningsgrupp som skött avvecklingen lades ned samtidigt. Så nu är vi "bara" två i huset, F1 Kamratförening och SFF-M.

Men spåren av VFM kommer att finnas kvar länge. Det engagemang och det kunnande som fanns, samt de tillgångar som förfogades över 2017-12-31, överfördes i sin helhet till F1 Kamratförening. Så verksamheten fortsätter, dock med annan huvudman.

Så fr o m 2018-01-01 är det F1 Kamratförening som sköter allt som Förvaltningsgruppen har haft hand om under de senaste fem åren.

En grupp på tre ledamöter kommer att utses som sköter den saken, bredvid den ordinarie verksamheten

De som på slutet var med är från vänster **Sten Ersson, Kjell Andersson, Rune Domås, Gunnar Brynolfsson** och **Eberhard Jauer**. Bakom syns **Nils Johansson**.

Kjell Andersson

## FFV Kamratförening

Jag vill göra oss alla uppmärksamma på, att våra "bröder" I FFV Kamratförening efter mycket krångel med kommunen, äntligen har dom fått gehör för en mera synlig placering! Det är nu flyttat till en upplyft och tydligare plats på strandtorget vid Öster Mälarstrand.

Märket är placerat ca 150 meter från den plats på gamla CVV området där skolan startades 1942.

På detta sätt har dom markerat denna för FFV Kamratförening så historiskt viktiga plats.

Hoppas nu att allt får vara i fred från skadegörelse och gör gärna ett besök vid en stärkande promenad.

Redaktör'n



## Avlidna fr o m 2017-08-15 till 2017-12-31

Ejert Lundqvist	2017-04-23
Bo Fundell	2017-04-28
Christer Eriksson	2017-08-21
Alvar Zetterholm	2017-06-07
Gunnar Sköldberg	2017-10-03
Stig Hultström	2017-11-26
Yngve Dahl	2017-12-19
Leif Runevret	2017-12-15

## IN MEMORIAM

Med stor sorg har vi mottagit beskedet att Stig Andersson har lämnat oss! Han var positiv, humoristisk som privatperson och hade en mycket uppskattad arbetsförmåga. Han började sin karriär i Flygvapnet som navigatör. När J32B ersattes av J35F flyttades Stig till luftförsvarscentral (Lfc 05) som radarjaktledare (rrjal). Han kom dock tillbaka till F1 1970 och tjänstgjorde som Striuoff/Crrjal vid R 11 "Stören" i Badelundaåsen, fram till avvecklingen 1976.

Han utsågs till adjutant åt Flygchefen och kom därmed i ännu närmare kontakt med piloterna på divisionerna. Och han blev en mycket uppskattad av oss fältflygare. Han dubblerade som idrottsofficer och även där utmärkte han sig som en stor arbetskapacitet. När F1 avvecklades och divisionerna succesivt lades ner övergick Stig till Frivilligheten.

Inte minst kommer vi att minnas Stig såsom den starkt drivande kraften för skapandet av F1 Kamratförening. Som han för övrigt drev såsom ordförande i många år. Med sviktande hälsa blev han en alltmer sällsynt kamrat i Gula Villan. Och så kom då dagen då hans själ svävar bland de kamrater som lämnat oss tidigare! Vi kommer att sakna dig och ditt skämtsamma humör och alltid minnas dina insatser för oss kamrater i föreningen!

**Vila i Frid Stig "Åmål" Andersson!**

# JULBORD på Officersmässen 2017-12-13





F1 KAMRATFÖRENING



Per Aspera Ad Astra

VÄSTERÅS