

HÄSSLÖ FLYG FÖRENING (HFF)

*En historisk tillbakablick över allmänflygets utveckling på ESOW
Västerås-Hässlö Flyplats och vårt flygande*

den 17 april 2016

Författare Nils-Erik Hahn och Sigvard Eriksson mfl.

Bakgrund

Inom HFF har önskemål kommit upp att någon eller några skulle skriva ner bakgrunden till att föreningen bildades. Med hopp om att minnet är någorlunda intakt så här på ålderns höst skall vi, Nils-Erik och Sigvard mfl. försöka ge vår version av vad som var starten till att HFF bildades. Vi tar också upp andra händelser på flygplatsen ur ett historiskt perspektiv.

Kort historik om Flottiljen F1, vårt äldsta förband. 1928 tog beslut om att lägga flygkåren till Västerås och den sattes upp 1929. Senare skulle flygkåren bli Kungl. Västmanlands Flygflottilj F1. 1930 togs Hässlö fältet i bruk. 1937 var förbandet omskolat till bombflottilj F1 och 1948 blev F1 vår första allvädersflottilj. Flottiljen avvecklades den 30 juni 1983. Flygplatsen köptes sedan av Västerås stad/kommun.

På 70 talet var vi ett antal medlemmar i Västerås Flygklubb (VFK) på Johannisberg som använde flygandet i arbetet, i det egna företaget eller där man var anställd.

Önskemål fanns bland dessa VFK:s piloter att få ett reseflygplan som var; snabbare, rymligare och med bättre räckvidd än PA28 och liknande, detta var ju också av intresse för privata längre resor. Många hade dessutom I- bevis och 2-motorutbildning.

Genom de kontakter med Stefan Uppström som N-E. hade, föll valet på hans Piper Lance SE-GRZ. Västerås General Aviation (VGA) bildades, och köpet genomfördes i Dec 1982, 200491,50 Kr inklusive moms.

Vi beslöt att bilda Västerås General Aviation (VGA) 1982-12-05 Närvarande vid beslutet Lars Johansson, Nils-Erik Hahn, Rolf Mattsson, Lars Alm, Bertil Persson, Rune Andersson och Olle Åkesson vi hade då ej nått alla blivande medlemmar som Inge Hedmark, Sigvard Eriksson m.fl. om att mötet skulle hållas.

Min, N-E:s far var engagerad i nedläggningen av F1 och hade dessutom ansvaret för Barkarby och Borlänge flygplatsers tekniska system. Jag hade själv en bakgrund som flygtekniker i Flygvapnet. Min far hade goda kontakter inom Fortifikationsförvaltningen i Eskilstuna, som var den instans som ansvarade för och förvaltade Flygplatsen efter F1:s nedläggning. Vi lyckades få ett kontrakt att stå i hangar 114, som förut var en del i Avd 6 på f.d F1. Detta var ej ett långsiktigt kontrakt eftersom vi med kort varsel (om 6 månader) kanske måste lämna hangaren.

Beslut om flytt togs i VGA 1983-12-11 och vi flyttade SE-GRZ tidigt på året 1984 till Hässlö. Vi stod första tiden i hangar 114. Flera maskinägare som flyttade ngt senare, bl.a. Lars Andersson, hade då SE-GDV Piper Six och SE-FNB Beechcraft A24R, Kurt Bjernerby flyttade också med sin maskin, han var då i begrepp att starta AirX/Xair med flygningar till Oslo och Helsingfors med flera destinationer. Alla maskiner stod nu i Hangar 114.

De flesta av oss hade I-bevis och var tacksamma för de hjälpmedel som fanns på Hässlö. VOR (ARS), NDB (LE o RD) ILS och då AFIS-tjänst m.m.

V-ås Stad köpte hela Flygfältet, med tillhörande byggnader

och man hyrde ut hangarer till Arosbygdens Lantmän, som använde 114 för upplagring av spannmål. Vi flyttade då till hangar 81, där det också hade varit spannmål, så vi hade en tidskrävande och dammig uppgift att städa, dammsuga och mota bort råttor stora som bävvar.

Detta eviga flyttandet resulterade i att vi började sondera möjligheten att bygga egna hangarer. Vi fick småningom klart med V-ås stad, att få arrendera den så kallade "Brända Tomten" för uppförande av hangarer. 1989 bildades Brf Hässlö Hangarförening, reg. bevis utfärdat 1991-05-21.

Redan under 1989 sändes det ut offertförfrågan till att omfatta 20-talet hangarplatser.

Antalet flygplan ökade på Hässlö. Här följer några typer som funnits eller är stationerad på flygplatsen: Piper PA23, -28, -31P, -32, -34, -44P. Cessna 150, -172, -182, 210, 337H, - BE24 m.fl.

Innehållsförteckning

1982	5
SE-GRZ, KÖPTES	5
1983	5
CESSNA C337H	6
1984	6
AROSFLYG	8
SE-GVD	9
1985	9
HFF BILDAS	9
1986	9
1987	10
USA FERRYFLYGNING MED PIPER PA 34 SENECA 3	10
USA FERRYFLYGNG MED 2 PIPER PA 28 ARROW	10
BILDER FRÅN SIGVARDS FERRYFLYGNING FRÅN USA	11
1988	12
1989	12
HHF BILDAS.....	12
SE-IXS LANDSTÄLLSBROTT.....	12
RAPPORT FRÅN BESÖK HOS PIPERFABRIKEN 1989	13
TELF I AERO / HÄSSLÖ FLYGSERVICE	14
1990	16
HHF PROTOKOLL.....	16
1991	16
1992	17
FLYG I TJÄNSTEN	17
1993	17
HAVERIRAPPORT SE-IXS.....	17
1994	19
UTBILDNING SE-IGB	19
1995	20
VTA SKATTEMYNDIGHET	20
1996	20
1997	20
1998	20
FLYGDAG VÄSTERÅS.....	20
1999	20
2000	21
IGB LÄMNAR KJULA TILL RYSSLAND	21
2001	21
2002	21
2003	22
HFFF LOKAL	22

HFF GÖTEBORG O LÄSÖ	23
2004	25
CRI	25
BODÖ	25
2005	26
FLYGDAG VÄSTERÅS.....	26
.....	26
PEENEMUNDE.....	26
2006	27
FLYGDAG VÄSTERÅS.....	27
HFF MEDLEM SIGVARD ERIKSSON FLYGER PA32R TILL AFRIKA	27
2007	28
FLYGDAG VÄSTERÅS.....	28
ACC ARLANDA	28
.....	28
2008	29
FLYGDAG VÄSTERÅS.....	29
KRAKOW.....	30
.....	30
OSHKOSH.....	31
2009	32
2010	32
2011	32
2012	32
2013	32
2014	32
2015	32
BRF HÄSSLÖ HANGARFÖRENING (HHF).....	32
2016	32

1982

SE-GRZ, köptes



Här börjar HFF SE-GRZ Piper Lance PA32R 300 HP 1976 års modell

I december 1982 kom maskinen till Johannisberg. Vi hade nu tillgång till en riktig resemaskin med plats för 6 personer och med lång räckvidd. Vi motarbetades inom VFK, man såg ej möjligheter, bara problem.

Vi, Lars Johansson, Nils-Erik Hahn, Rolf Mattsson, Lars Alm, Bertil Persson, Rune Andersson, Olle Åkesson, Sigvard Eriksson Inge Hedmark Per Andren och Antonio Franzetti satsade kapital för att bilda Västerås General Aviation (VGA).

Brev sändes till VFK där vi den 6 December erbjöd klubben att som brukare att nyttja SE-GRZ. Intresset var svalt.

1983

Den 1983-01-10 utfärdade Luftfartsverket Nationalitets och registreringsbevis nr 3435 för SE-GRZ Västerås General Aviation.

Tyvärr var VFK inte glada att vi skaffade denna maskin och man ansåg att den ej passade i VFK:s verksamhet. Att för det mesta få stå utomhus eller alternativt, att få stå längst in i en hangar med flera flygplan framför Lancen var ingen positiv erfarenhet. Vi sökte tillstånd för att få bygga en hangar på Johannisberg men fick avslag.

Genom min far Driftingenjör på F1, Borlänge och Barkarby och hans icke officiella kontakter inom Fortifikationsförvaltningen i Eskilstuna kunde vi i december 1983 få ett hyreskontrakt för uppställning av flygplan i en tom hangar på flygplatsen F1. Beslut togs om att flytta Lancen till hangar 114 som tidigare var en del av avd.6 där service av flygplanradar, navigerings och inflygningshjälpmedel skett.

Hyreskontrakt skrevs 1983-12-05 och priset blev 1000 kr /månad inklusive belysnings-el. med en uppsägningstid om 6 månader.

Cessna C337H



I Halmstad köpte Motorkranar AB Rune Andersson en Cessna F337H, SE-IFT, ett fullt IFR utrustad två-motorigt flygplan med avisning R-nav mm. Tjänstevikt 2100 kg tillverkad 1978. Ägaren hade fått en hjärtinfarkt och lagt flygandet på hyllan.

Motorerna i C337 är placerade i tandem en fram och en bak, ”sug och blås”, varför piloter med en-motor behörighet kunde få inflygning utan två-motor behörighet. Många HFF medlemmar använde maskinen för sina tjänsteresor vi kunde nu operera i alla väder även vintertid.

Vi startade utbildning och inflygningar 1983-09-16. N-E var först att flyga in sig 1983-09-23 med Rune Wahlund som flyglärare. Notera Mikael Swärd till vänster på bilden numer en kapten och flyger de större boinmaskinerna

1984

Genom beslutet att flytta till Hässlö, som togs i VGA 1983-12-11, så blev detta vår nya basering och hangarplats för SE-GRZ med utrymme för fler plan.

Flera maskinägare flyttade nu också till denna hangar, bl.a. Lars Andersson, hade då SE-FNB BE-A24R Beechcraft Sierra från Ove Andersson Uppsala. Lars köpte senare SE-GDV Piper Six från Aerovision Anders Berg. Öknamnet för flygplanet blev, Gammel Dansens Vänner!

Bokning av flygplanen gjordes i en Pärm, som fanns i vårt kontor i Hangar 114, man måste alltså in på kontoret för att boka, eller ringa någon kompis som kanske skulle till 114 ! Med tiden kom ”telefonbokning” och idag har vi My Weblog, vilken positiv skillnad !

Kurt Bjernerby flyttade också, med sina maskiner, han var då i begrepp att starta AirX/Xair(Arosflyg) med flygningar till Oslo och Helsingfors mm. Alla dessa maskiner stod nu i Hangar 114.

Kurt Bjärneby besökte FortF i ett försök att själv få ett eget avtal för vår hyrda hangar men misslyckades vi hade ju redan ett avtal men Kurt ville ha hangaren för sig själv.

Lars Johansson VGA:s ordförande anmälde vårt intresse hos FortF 1984-09-19 för att köpa eller alternativt hyra hangaren på sikt, detta p.g.a. diskussioner om FortF:s försäljning av flygplatsen som nu pågick.

Arosflyg

Taxiflygbolaget Arosflyg är det första företaget som etablerat sig på den nedlagda flotttiljen vid Hässlö i Västerås. Företaget hyr en 500 kvadratmeter stor verkstads-hangar av fortifikationsförvaltningen.

Därifrån skall flygbolagets två små passagerarplan operera med hela Skandinavien som arbetsfält.

På fredagen visade företagets ägare, hallstahammarson Kurt Bjerneby, upp flygföretaget för inbjudna gäster och berättade om framtiden.

— Vi räknar med att under nästa år ta ut cirka 400–500 flygtimmar. I första hand vänder vi oss till direktörer i små och medelstora företag och chefer på mellannivå i storföretag. Västerås och resten av länet blir den region som vi skall arbeta i, sade Kurt Bjerneby.

Arosflyg har en sjuitsig Cessna 414 och en Piper Aztec för fem passagerare.

Enligt Kurt Bjerneby kommer städer som Helsingfors, Oslo, Trondheim, Umeå och Göteborg nås på 1,5 timme från Västerås.

Stora tidsvinster kan alltså göras för affärsfolk jämfört med reguljärflyget. Dessutom slipper de vägtransporterna till och från Arlanda.

— Är man fler än tre under en normalresa kan vi konkurrera med vad det kostar att flyga reguljärt med t.ex. SAS och Linjeflyg, säger Kurt Bjerneby.

Båda planen är välutrustade och klarar även dåligt väder. Det större planet har flyginstrument som väderradar och annat, som håller samma klass som i DC 9.

GUNNAR HILDING

Arosflyg först på plan

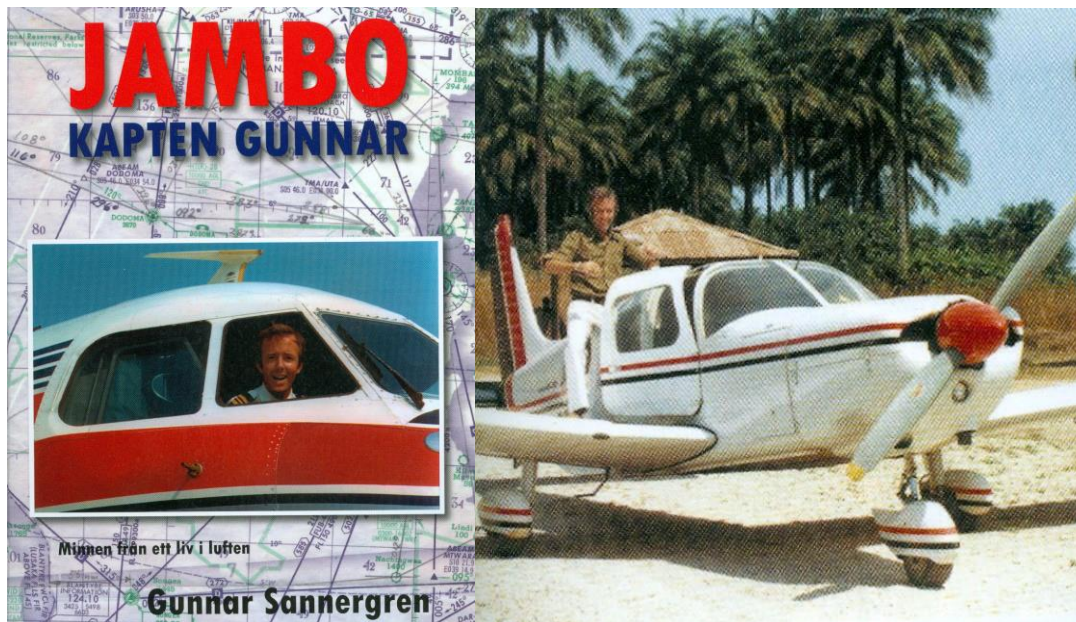


Det nystartade taxiflygbolaget Arosflyg har kommit igång på Hässlö i Västerås. Här ses fr.v. företagets ägare Kurt Bjerneby, flygchef Rune Wahlund och flygkapten Karl-Henrik Bergman framför den sjuitsiga Cessnan.

Rubriken är ngt. missvisande liksom innehållet. Det var VGA/SE-GRZ som var först på plan och hade hyreskontrakt med FortF.

SE-GVD

Lars Andersson köpte SE-GDV från Anders Berg flyglärare i Skellefteå och flygplanet har en lång historia bla i Gambia.



Gunnar Sannergren flög under åren 1975-1978 i Afrika med denna Piper Six och vi rekommenderar att läsa boken. Information kan nås på jambo-book@hotmail.com.

Sigvard Eriksson var också Afrika med en PA32R köpt från Stockholm se hans berättelse senare.

1985

HFF bildas

1985 bildades Hässlö Flyg Förening (HFF), Lars Johansson blev ordförande. Lars hade en fantastisk förmåga att samla alla intressenter och förhandla inom vårt intresseområde.

1986

SE-IFT C337 Ägaren sålde sedan maskinen december 1986 till Skåne så nu hade vi inget fullväder IFR maskin i Västerås. Vi startade omgående en undersökning för att få fram en ersättare.

1987

Usa Ferryflygning med Piper PA 34 Seneca 3

Mars 1987 köpte Västerås Twin Aviation en Seneca III i USA med registrering N8329L. Läs gärna historien nedan som beskriver Nils-Erik Hahn och Bertil Persson, s flygning mer i detalj.

Många HFF medlemmar flög nu in sig på maskinen eller skolade för två motor behörighet.



SE-IXS USA Ferry
1987 Rättad 201303:

USA Ferryflygning med 2 Piper PA 28 Arrow

Medlemmarna i HFF visar aktiviteter och Sigvard Eriksson hämtar en Arrow i USA och flyger den till Västerås.

Ruben Werjefeldt flög samtidigt parallellt med en liknande maskin tala om long roteflygning? Flygplanen hämtades från Reno i Nevada, den andra från Little Rock i Arkansas . Alla Arrows som hämtades hade longrange tankar vilket gav 9 tim i vingarna och med ferry-tankar blev räckvidden 15 tim,



Hässiö Flyg Förening (HFF) | 16-04-17

Bilder från Sigvards ferryflygning från USA



Sigvard
Ferryflygning från U

1988

1989

HFF bildas

1989 planerade man att bilda Hässlö Hangarförening (HFF) som skulle registreras som bostadsrättsförening.

Offert-förfrågan sändes till drygt 20-talet hangar- och maskinhalls- byggare i Sverige, vi fick svar från några, vilket resulterade i att AB Lindborg & Söner blev leverantör av en T-hangar för 7 platser, portbredd 13 m hangardjup 10 m. Stora hangaren 8 platse, portbredd 15 m och hangardjup 11 m. Lindborg & Söner från Enköping reste stommarna, monterade portar och tak, övrigt arbete utfördes av HFF-medlemmar, spika panel, målningsarbeten, mm, många timmar och många händer användes. Betongarbetet utfördes av HFF o BRF HFF.

Västerås Stad skickar 1989-12-12 ett förslag till arrendekontrakt för del av Hässlö 5:1

SE-IXS Landställsbrott



Det svenske tomotorsflyet vart liggjande midt på flystripa. Det var ingen fare for brann, og flyet vart også snøgt skumlagt. (Foto: Kurt Øyre.)

SE-IXS Landar på flygplatsen Sogndal i Norge 1989-09-22, paret Ernebrandt var piloter, och högra landstället går av vid landningen. Det visade sig att det fanns en spricka i godset. Märkligt att senare landställ var förstärkta där denna spricka hade uppstått. Problemet var nog känt hos Piper. Mindre skador på planet men det fick demonteras och sändas till flygverkstad Norrönaflyg.. Kommer ihåg att vi fick ordentlig rabatt på nya ställ. Vid daglig tillsyn bör man alltså syna stället, det kan ju finnas sprickor. Nya landställ monterades på SE-GRZ vid ett senare tillfälle.

Rapport från besök hos Piperfabriken 1989

Nils-Erik Hahn, Sigvard Eriksson och Leif Andersson med fruar, besöker Piper Corporation , för att bla diskutera ställhaveri på PA34R Seneca III, SE-IXS samtidigt för att bekanta oss med fabriken och se tillverkningen av bl.a. Cubben, Malibu och givetvis så flyger vi simulatorn för Malibu.Vi besökte även flygskolor på området.

Everglades och tur med propeller båt med massor av alligatorer, fåglar och andra djur ett måste.



Fotoalbum Besök
Piper USA 1989.pptx

Telfi Aero / Hässlö Flygservice



Myrmica AB ägt av Nils-Erik Hahn tecknar avtal med Västerås Kommun Fastighetskontoret om köp av Hässlö 5:7 6200 kvm med tomträtt dvs F1 gamla målarverkstad för flygplan med adress Hässlögatan 20. Tomträttsavgäld 60000 per år. Avsikten var att få till stånd en Flygservice verkstad för allmänflygplan mm.

FLY-IN och ÖPPET HUS





Efter några år kom lågkonjunkturen och vi var tvungna att avveckla verksamheten. Kommunen köpte tillbaks fastigheten och inventarier såldes ut. Resultatet av detta äventyr blev +- 0! För eget arbete blev inget över. Frånsett att man blev mer erfaren! Vi var för tidigt ute!

1990

HHF Protokoll

Avskrift av protokoll fört vid interimsstyrelsemöte för bildande av Hässlö Hangarförening. Tid och plats: TELFI AERO den 1990-02-08.

Deltagare: Lars Andersson, Kurt Bjerneby, Sigvard Eriksson, Lars Johansson, Inge Hedmark, Nils-Erik Hahn, Olle Åkesson och Bertil Persson.

1. Sigvard Eriksson hälsade välkommen och förklarade mötet öppnat. Sigvard valdes därefter till ordförande för mötet. Till sekreterare valdes Inge Hedmark. Förelagd dagordning godkändes.

2. Bertil Persson informerade om att kommunen ändrat en för oss väsentlig punkt i arrendekontraktet enl. följande vad gäller ersättning i det fall avtalet sägs upp av kommunen: "Skall indexregleras enl. byggnadsindex sept.90 alternativt att kommunen ombesörjer och bekostar flyttning av hangarbyggnader till annan plats i närheten av flygfältet."

3. Kurt Bjerneby informerade de övriga om sina speciella önskemål angående hangarens beskaffenhet för att passa hans verksamhet.

4. Inge Hedmark tog upp till diskussion förutsättningarna för fortsatt deltagande i verksamheten. Vidare ventilerades tidigare samarbetssvårigheter mellan å ena sidan Kurt Bjerneby och å den andra sidan var och en av de övriga under synnerligen öppna former.

Därefter framförde Bjerneby att hans intentioner med hangarbygget inte stämde med de övrigas och därför hade han inte längre intresse att delta i projektet. Från olika deltagare föreslogs andra former för att lösa samarbetet men Bjernebys beslut att lämna mötet stod fast.

5. Beträffande ordinarie stämma beslöts att sådan hålles i omedelbar anslutning till detta möte.

6. För information till då icke närvarande, poängterades, att vid senaste mötet inför bildandet av interimsstyrelsen enades närvarande om att dittills utlagda kostnader för projektering av hangarbygget ersätts Bertil Persson solidariskt av intressenterna.

7. Under punkten "Nästa steg" beslöts att informationsmöte hålls den 22/2 kl. 19:00 i Myrmicas lokal (TELFI)

Deltagarna åtog sig olika uppgifter såsom, Olle Åkesson: Inhämta ett ex. av det omskrivna arrendekontraktet, Lars Johansson: Kontaktar bank för eventuella lån. Bertil Persson: Informera Lindborg & Söner. Lars J: Att kalla till möte. N-E Hahn: Att renskriva stadgarna.

8. Sigvard tackade och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet Inge Hedmark

1991

Registreringsbevis utfärdades 1991-05-21 för BRF Hässlö Hangarförening.

1992

Flyga i tjänsten

1992 tog ABB en flygförsäkring där de namngav några av oss för att få flyga i tjänsten (Privatflyg).

ABB lyckades inkludera vårt flygande i befintlig försäkring. Det var Bo Sidmar ABB som hjälpte till med detta.

Sven Martin tog med honom på en flygtur tor. Sundbro, så han fick lära sig vad det rörde sig om.

Förare som omfattades av försäkringen var då:

- Tom Johannisson ABB Metallurgy
- Göran Wennergren ABB Hafo
- Sven Martin ABB HV Switchgear
- Lars Piehl ABB HV Switchgear
- Per Andren ABB Drives
- Olle Åkesson ABB Drives
- Nils-Erik Hahn ABB Drives

Tyvärr blev som allt annat centrerat till Huvudkontoret i Schweiz och man förbjöd flygning av privat natur. Självt lyssnade jag ej på detta utan fortsatte att flyga på tjänsteresor och fick mycket beröm för våra snabba insatser. Man kunde ju bara bli avskedad!

1993

Haverirapport SE-IXS

SE-IXS PA-34-220T ägd av Västerås Twin Aviation havererar 1993-08-03 kl 23.40, här redovisas sammanfattningen över Luftfartshändelsen.

SAMMANFATTNING Rapport C1993:61

Flygplanet startade från Visby den 3 augusti 1993 kl. 21.55 för en IFR-flygning

Enligt färdplanen var destinationen Eskilstuna Kjula med Västerås/Hässlö som alternativ. Visby ATC konstaterade tre minuter efter starten att planets kurs var felaktig. Föraren upplyste att han hade problem med belysningen men kom på rätt kurs. Efter ingripande från ATC korrigerades också färdlinjen.

Kl. 22.11 överlämnades flygplanet från Visby ATC till Stockholm ACC. Elva minuter senare ingrep ACC och gav förnyad kurskorrigering. Kl. 22.35 ombads föraren av ACC att kontrollera kursen mot Eskilstuna eftersom den inte stämde med radarbilden. Föraren svarade att kabinbelysningen inte fungerade. Fem minuter senare meddelade ACC att flygplanet lämnade kontrollerat luftrum.

Kl. 22.57 meddelade föraren AFIS/Eskilstuna att han avsåg att flyga direkt till Västerås/Hässlö och skiftade därefter till Västerås/Hässlö AFIS-frekvens.

Kl. 23.12.30 meddelade ACC på förfrågan från AFIS/Västerås att IXS befann sig ca 1 NM N VOR-fyren Aros, möjligen på sydsydvästlig kurs, att flyghöjden var 2000 fot och att föraren hade svårt att läsa instrumenten.

Ungefär kl. 23.29 angav föraren att han "tappat fyren" (NDB-fyren LE, ytterfyren till bana 19) och att han avsåg gå tillbaka till Aros. Han meddelade samtidigt: "Maskinen fungerar inte som den ska med ljus - jag är nästan halvblind här". Vid ankomsten till Aros beordrades han att fortsätta mot NDB-fyren RD (ytterfyren till bana O l) för separation med annan trafik (SK 820).

Vid passage av RD ca kl. 23.33 angav föraren i samband med att han svängde norrut att han började få ont om bränsle. Då begärde AFIS att SK 820 skulle intaga vänteläge så att IXS skulle kunna landa så snart som möjligt.

Kl. 23.35 meddelade föraren bränslebrist och att ena motorn stannat. Flygplanet lokaliserades då till 1/2 NM NE Aros med kurs 175 o. Samtidigt lämnade föraren ett kortfattat meddelande som tolkades som att han möjligen hade visuell kontakt med Västerås/Johannisberg, strax V Hässlö.

Kl. 23.36 angav ACC flygplanets läge till ca 3 NM N Aros. Samtidigt sade föraren att han "hade LE till vänster". Därefter anropade AFIS-tjänstemannen IXS tre gånger utan att få svar varpå han utlöste haverilarm. Ca kl. 23.37.25 förlorade ACC radarkontakten med flygplanet, som då befann sig på ca 800 fots höjd ca 2 NM från bana 19 under inflygning.

Flygplanet slog ner ca kl. 23.40 sex kilometer norr om Västerås/Hässlö flygplats.

Haveriet orsakades av motorstopp till följd av bränslebrist. Bränslebristen berodde på att föraren trots att flygningen förlängdes till följd av navigeringsproblem inte mellanlandade för tankning och inte meddelade bränslebristen i tid till flygtrafikledningen.

Förarens begränsade flygerfarenhet totalt och på flygplanstypen har främst bidragit till haveriet.

1994

Utbildning SE-IGB



Västerås General Aviation köper SE-IGB PA-31P från Stefan Uppström för en miljon kr. Stefan står kvar med kapital i VTA en bidragande orsak att vi då köpte planet.

Typutbildning startar 94-01-22 i Myrmicas lokal (Telfi Aero)

Lärare Lennart Appel.

Operativ utbildning Torgny Engstrand

Praktisk inflygning svarade Åke Christiansson

Utb. tillstånd från Luftfartsinspektionen gällde tom 1995-05-31



1995

VTA skattemyndighet

Västerås Twin Aviation säljer SE-IGB till Hässlö Flygservice AB som för ett belopp om 1200 tkr, namnändras till Västerås Twin Aviation AB (VTA) 1995-08-31. Detta gjordes för att kunna lyfta fiktiv moms så vi slipper betala moms på moms. Det blev en hel del kontakter med Skattemyndigheten innan dom slutligen betalade tillbaka moms på flygplanet och propelleröversynen i Norge.

Möjligheter att lyfta fiktiv moms upphörde fr.om 1996. Flygplanet var byggt för piloter och var underbar att flyga många positiva upplevelser.

1996

1997

1998

Flygdag Västerås



Bra arbete från våra medlemmar. Våra plan visades och intresset var stort. Korv och smörgåsförsäljning gör lite till i vår kassa.

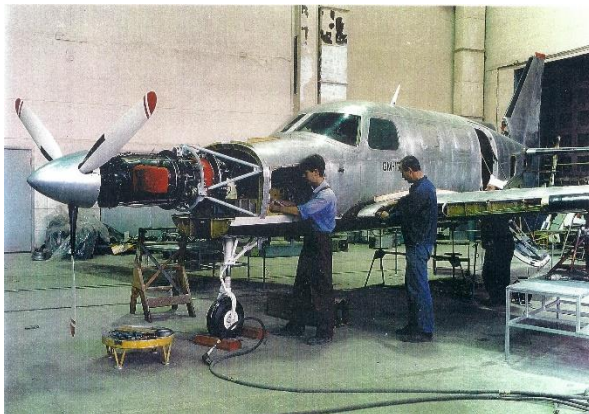
1999

2000

IGB Lämnar Kjula till Ryssland



Efter motorhaveri, växellådshaveri mm såg vi inga möjligheter hålla flygplanet SE-IGB luftvärdigt. Vi sålde planet slutligen för 65000 US \$ till Intracom General Machinery S.A Dr N Schmid. Flygplanet plockades ner och lastades på två lastbilar för transporten till Ryssland. Intressant är ju att man byggde om planet till en-motor turboprop! Detta hade ju varit omöjligt i Europa.



2001

2002



2003

HFFF Lokal

Invigning nya lokaliteter mm. Lasse J måste vara stolt över sina insatser i HFF.



HFF Göteborg o Läsö



Året HFF flygning gick till Läsö i Danmark med mellanlandning i Göteborg Säve där besöktes kustbevakningens sambandscentral och flygräddningens räddningstjänst det var lärorikt



Perfekt flygplats för en veekendflygning.



Hotell Nygaard. Reseledare var Lars Johansson

Taxiresa på Läsö var ngt speciell!

2004

CRI

Hösten 2004 i november och december genomfördes i Scandinavian Aviation Academy:s regi en CRI utbildning för HFF medlemmar Billy Nilsson LFI var examinator.

Bodö



HFF resan skedde detta år 2004-06-11 till Bodö med mellanlandning i Österlund Ope för att se deras flygmuseum. Tyvärr kunde de andra flygplanen ej mellanlanda där, det var dåligt väder. Vi bjöds på en god middag i Bodö bestående av valkött! Besökte dagen efter Bodös Flygmuseum ett måste för alla flygintresserade. Resan finns dokumenterad på video och kan ses via HFF:s hemsida

2005

Flygdag Västerås



Flygdag Hässlö HFF:s uppdrag var att göra smörgåsar, hjälpa till vid parkering och mkt mer i samarbete med Museets Historiska Förening.

Peenemunde



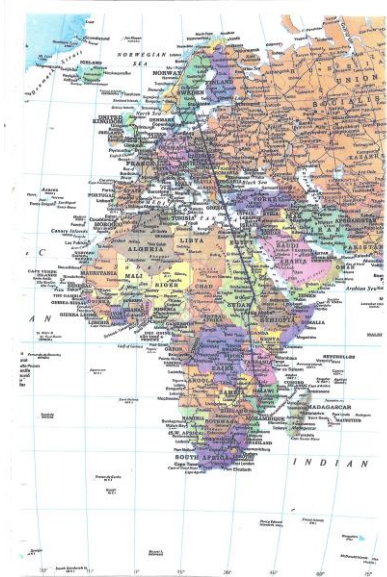
HFF ordnade 2005-06 en flygning till Peenemunde i forna Östtyskland. Flög först till Sturup där det givetvis var marginellt IFR väder. I regnet kunde vi ändå stå under vingarna på en Cessna. Vädret på destinationen visade sig ok och vi fortsatte dit, notera trafikledartornet. Vi tog en behövlig öl inmundigade en otroligt god middag efter framkomsten. Vi besökte en gammal Rysk ubåt och en fabrik där man tillverkade V1. Vägen hem gick via Bornholm.

2006

Flygdag Västerås

HFF medlem Sigvard Eriksson flyger PA32R till Afrika

Uppdrag Mocambique



Här en utförlig berättelse om Sigvard Eriksson och hans äventyr i Afrika 2006-2010



Mocambique.pdf

2007

Flygdag Västerås

ACC Arlanda



HFF besöker Area Control Center (ACC) på Arlanda och MET, ett givande samarbete, nu har vi mött flera som vi normalt har kontakt med under vår färdplanering och vårt flygande.

2008

Flygdag Västerås



Behövlig avkoppling i SE-ILP miljö efter en lyckad flygdag

Blivande Pilot



Sigvard har svårt med korven

Krakow



Besökte saltgruvan, Auschwitz mm. Flygvädret var cumulusmoln, ovensida FL100. NE har en film från Saltgruvan att låna ut.

Oshkosh



2008-07-29 landade medlemmar i HFF Philadelphia och tog anslutningsflyg till Chicago. Hyrbil sedan till Oshkosh för att bevittna världens största flygutställning. En upplevelse som rekommenderas.

Drömmar om nytt flygplan motorer mm, ja önskelistan är stor. Motorn ovan skulle väl passa i Lancen?

Vi besökte flygmuseum i Chicago mm. Hemfärd den 2008-08-05 från Philadelphia

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

Brf Hässlö Hangarförening (HFF)

Medlemmar 2015-06-03

Hangar	Ägare
S1	John Aviation AB
S2	Bertil Ström
S3	Björn Nyberg
S4	Per Andren
S5-8	VFM Förvaltningsgrupp
S8	SAS Flygklubb Anders Lundell
T1:1	Quality Marketing
T1:2	Lenmarker Data AB
T 1:3	MariAir AB
T1:4	Lars Johansson
T1:5	Inge Hedmark
T1:6	VGA ek. för. c/o Nils-Erik Halm
T1:7B	KFM 181 c/o Ove Welen
T2:1	Anders Göhlin
T2:2	Rolf Dahlström
T2:3	H.A. Stålbygg AB
T2:4	Sven Antvik
T2:5B	Bengt Eriksson
T2:6	Claes M Johansson
T2:7	Jan-Erik Synnerman
T2:8	Mats Widen

2016