



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 65 Årgång 54



2003

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare: Leif T Larsson

I redaktionen ingår: Styrelsen

Föreningens styrelse:

*Ordförande: 6336

Leif T Larsson, Midsommarvägen 10, 126 35 Hägersten. 08 - 84 99 34

*V ordförande: 6060

Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga. 0589 - 132 14

*Kassör: 5746

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga. 0589 - 135 48

*Sekreterare: 5858

Åke Tedesjö, Mastvägen 30, 723 48 Västerås. 021 - 80 40 88

*Ledamot: 4929

Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga. 0589 - 139 14

*KFUK-KFUMs representant:

Larsowe Roman, Kungsfågelgatan 38, 724 69 Västerås. 021 - 35 86 91

*Suppleant: 5325

Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 0589 - 136 49

*Suppleant: 5716

Per Åke Angelöf, Grindgatan 50, 589 23 Linköping. 013 - 15 12 02

Medlemsavgiften för år 2004 är 100:- (Etthundra kronor)

Postgiro 34 02 04 - 7

Hemsida: <http://home.swipnet.se/ffvk>

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

**Omslagsbild: Minnesmärket som är placerat vid sjökanten på gamla
CVV området numera Regattgatan i Västerås.**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Dags att blicka bakåt och sedan framåt! Styrelsen	
Sid 2	G*R*I*N – VAD ÄR DET?	5642 Glimsholt
Sid 10	Jämtlandsträff i augusti 2003	5732 Landgren
Sid 10	Påminnelse om en träff för 57-58or år 2005	5732 Landgren
Sid 11	Inbjudan till kamratträff och årsmöte 2004	Styrelsen
Sid 12	En lärlings cowboydröm	4307 Hansson
Sid 14	Äntligen framme i Amerika	5107 Svensson
Sid 22	Lyckad klassträff för 60-års jubilerande 43:or	4307 Hansson
Sid 27	Hälsningar från KFUK-KFUM:s horisonten i november 2003	Larsowe Roman
Sid 28	49:ornas 50-års jubileum	4929 Gardh
Sid 30	Hej alla 60:or !	6028 Johansson 6060 Svensson
Sid 31	En återblick i minnenas album där gamla FFV-elever blir som nya	4307 Hansson
Sid 39	En hälsning från norr	4219 Wikström
Sid 41	Johannisbergs herrgård får nytt liv	5858 Tedesjö
Sid 42	Han såg svenskt lastfartyg torpederas utanför Öland	Ur Smålandsposten
Sid 44	FFV-möte på Flygflottiljen F9 Säve i Göteborg	5834 Tuvheden
Sid 45	De äldste (42:or och 43:or)	4208 Johansson
Sid 47	Föreningsfakta	5746 Olsson
Sid 48	IN MEMORIAM	

Dags att blicka bakåt och sedan framåt!

Bakåtblicken genom läsning av nostalgiska artiklar, framåtblicken genom att planera in nästa års kamratträff den 5-6 juni 2004. Ta hjälp av den uppdaterade Namnförteckningen för att samla klasserna.

Årets överraskning (kan komma fler) är att Johannisberg i privat regi står till vårt förfogande för utställningen och med möjlighet att förlägga lördagsmiddagen till de nyrenoverade källarvalven. Kombinera med boende på Lövudden, läs mer längre fram i Pb.

Notera omslagsbilden med minnesmärket på Viksäng, så blev det och alldeles invid strandkanten nedanför gamla skolan.

God Jul & Gott Nytt kamratår!

Styrelsen



G*R*I*N – VAD ÄR DET?

För att få en bakgrund till den något kryptiska rubriken har jag valt att inledningsvis göra en presentation av mig själv och därmed även få ovanstående bokstäver på plats.

Av medlemsnumret framgår att jag tillhör årskurs –56 vid skolan i Västerås. Till mina kurskamrater vill jag tala om att jag på den tiden hette Lundin. Jag lämnade dock skolan efter första terminen av personliga skäl och tappade tyvärr fort kontakten med kamraterna vid skolan.

Efter denna Västeråsperiod provade jag på ett antal olika yrken inom mycket varierande branscher, som t ex djurskötare, byggnadssnickare för att så småningom utbilda mig till frisörmästare i Tyskland. Visst var jag under ungdomsåren lite av en hoppjerka men jag hade lite svårt att finna mig tillrätta i en yrkesroll som skulle bli min framtid.

Eftersom jag gjorde värnplikten som luftbevakare vid gamla S2 väcktes intresset för flyget och flygvapnet på nytt. Detta intresse för flyg och därtill hörande ting stämde inte med mitt dåvarande yrke, även om frisyerna på den tiden var ganska luftiga.

ÅTER TILL FLYGVAPNET

I början av 60-talet hade man i Flygvapnet beslutat att direktrekrytering av radarjaktledare och luftbevakare skulle göras. Jag sökte och kom med i den första årskullen i denna fackutbildning. Inryckningen skedde till F5 i Ljungbyhed där vi vid Herrevadskloster genomgick en första grundläggande allmänorienterande utbildningsfas.

Efter åtta månader i södern blev vi förflyttade till F2 i Hägernäs, norr om Stockholm. Här påbörjades den yrkesinriktade utbildningen på allvar. Förutom de praktiska inslagen fick vi även läsa mycket teori såsom radarteknik, datateknik, meteorologi, aerodynamik m m. Syftet

var naturligtvis att vi skulle få den känsla och bakgrund som flygförarna hade, vilket skulle leda till att vi tillsammans kunde utgöra ett team, på marken och i luften. Tidigare rekrytering av radarjaktledare hade uteslutande gjorts från flygande personal, framförallt navigatörer.

En lämplighetstest gjordes efter en månad då jag blev uttagen till att fortsätta utbildningen till radarjaktledare (förkortas –rrjal-). Nu vidtog en period på ca 1 år då vi fick köra simulator morgon middag kväll vid skolan. Vi skulle lära oss att leda jaktflyget till kontakt med den lede fi med hjälp av radar och radio.

Under denna tid fick vi även göra praktik vid några radarstationer ute i landet. Själv hade jag en längre period vi F1. Jag var således tillbaka i Västerås. Där bedrev vi stridsledning vid en PJ-21 station som vid den tiden var en av de vanligaste typen av markradar. För att ytterligare få in känslan för flygförarnas situation hade vi relativt mycket flygtjänst i baksits men i mer eller mindre stridsmässig avancerad form. Vi flög J32-B (Sport) som fanns i Västerås men även J35C vid F18 Tullinge.

Den sista fasen av utbildningen gjorde vi vid den första Stril-60 anläggningen i mellansverige som då var i slutfasen av installationen. Vi skulle direkt slussas in i modern teknik. Eftersom alla prylar ännu inte var på plats och anläggningen officiellt inte var i drift fick vi i första hand verka som testpiloter vid anläggningens olika funktioner. Denna period var mycket intressant och vi blev snabbt experter på att läsa och tyda ettor och nollor.

När anläggningen så småningom sattes i drift fick vi en ny erfarenhet och det var 08-orna. (Alltså radarstationstypen). Visserligen hade vi varit ute och jobbat lite på dessa men nu blev det annorlunda med länkad signal. Fortfarande bedrevs ledningen via talradio eftersom styrdataledning ännu inte var installerat.

Då anläggningen var ny, med helt ny teknik, bedrevs inledningsvis mycket utbildning här. Detta innebar för oss att vi förutom vår

ordinarie tjänst som rrjal även fick agera som lärare och funktionärer vid kurser och spel. Mycket intressant och lärorikt eftersom vi ofta fick nya infallsvinklar på saker och ting av eleverna som i de flesta fall hade lång erfarenhet inom facket.

SOM CIVIL INOM FÖRSVARET

Efter några år inom detta skrå sökte jag en civil tjänst vid Flygstabens ADB-avdelning i Stockholm. Det där med data var ju framtiden sades det, och jag hade en ganska gedigen erfarenhet bland ettorna och nollorna. Nu upptäckte jag ganska snart att administrativ databehandling inte alls var lika den mera tekniska databehandlingen jag var van vid. Det var egentligen bara den binära talbehandlingen som var gemensam i botten.

Jag jobbade där med framförallt systemunderhåll och utveckling som projektledare. Efter några år i huvudstaden fick jag erbjudande att flytta till Arboga där Flygstaben hade en liten utvecklingsenhet i närheten till stordatorn. Under åren som sedan gått har jag bytt mössmärke ett antal gången eftersom omorganisationer hör till i en expanderande bransch. Så småningom blev det WM-data som betalade min lön. Numera är jag praktiserande pensionär eftersom jag i samband med neddragning inom företaget blev erbjuden acceptabla avgångsförmåner.

I Arboga, som är en liten småstadsideyll, finns inte så många tillfällen till utsvävningar i form av teater eller krogsvängar. I stället bedriver man ett mycket aktivt föreningsliv med mycket varierande inriktning. En kollega i en föreningsstyrelse frågade en gång om inte jag hade varit elev vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås. ”Jo, det hade jag, men fullföljde aldrig utbildningen.” ”Spelar ingen roll du är ändå kvalificerad till att vara medlem i skolans kamratförening.” Det var inte svårt att bestämma sig för att bli medlem i detta sällskap och jag känner mig lite att vara tillbaka till ruta 0 även om det hänt mycket under mellantiden.

TILL RUBRIKEN!

För drygt tio år sedan blev jag uppringd av en kamrat från flygvapentiden som undrade om jag var intresserad av att träffa gamla kolleger under angenäma former. Som inbiten sportfiskare nappade jag naturligtvis genast på idén. Det bestämdes att vi skulle träffas några stycken och för att diskutera hur upplägget för en sådan aktivitet skulle se ut.

Målsättning blev att vi skulle försöka samla så många före detta rrjalar som möjligt. Efter en inventering i den samlade skarans minne kom vi fram till en lista på ett 50-tal tänkbara personer som bjöds in till en första sammankomst.

Vid denna välbesökta träff diskuterades lite regler för det sällskap som bildades. Bland annat beslutades att sällskapets namn skall vara G*R*I*N.

Samtidigt fastställdes ett antal punkter i en stadga. För att förstå inriktningen för sällskapet citeras några punkter från denna:

- Sällskapets namnchiffer skall uttolkas ”Gamla Rrjalar I Näringslivet.
- Med ”Gamla” skall ej förstås ”uråldriga” eller ”gaggiga” utan ”Erfarna” och ”Värda den största beundran”.
- Sällskapets uttalade syfte är att i minst lika stora delar förena Nyttä med Nöje vid av Sällskapet arrangerade Möten.
- Medlemskap i Sällskapet G*R*I*N skall av såväl medlemmar som utomstående betraktas som ovansklig ära.
- Till medlem skall kunna nomineras person som dels, med godkända betyg, genomgått rrjalkurs för fast anställda, och som dels är eller har varit anställd i näringslivet.

Hur har det blivit under dessa år? Jo, sällskapet är alldeles förträffligt välmående. Vi träffas i regel två gånger om året någonstans i Sverige. Medlemsantalet har utökats till cirka hundra, varav 30-40 kommer till de aviserade mötena. Beroende på var mötet hålls kan deltagarantalet variera både uppåt och nedåt.

VAD GÖR VI?

Som sägs i tredje satsen ovan är syftet att förena nytta med nöje. Mot denna bakgrund finns alltid minst ett seriöst inslag vid mötena. Oftast i form av studiebesök vid något företag som någon medlem arbetar vid.

Under årens lopp har vi besökt ett antal mycket intressanta företag. Exempel som kan nämnas:

- SAAB i Linköping där vi såg Gripen i exportversion.
- Linköpings Universitet, Virtuellt Reality i samarbete med Universitetssjukhuset. Forskning för bättre diagnosering av framförallt kärlsjukdomar.
- I Göteborg bjöd Ericsson Microwave på ett enastående skådespel genom att låta vädrets makter åstadkomma århundradets (förra) värsta oväder i form av snöstorm och åska samtidigt?
- Vid Arlanda skulle bland annat räddningstjänsten demonstreras genom släckning och evakuering av ett flygplansvrak. Det var utlovat ett eldfängt skådespel. Problemet var att det inte gick att få eld på vraket?
- I Arboga gjordes ett skådespel av att jorden rämnade och en 37 Viggen kom upp ut underjorden. En av sällskapets deltagare gick snabbt fram och beskådade underverket lite närmare och när han såg serienumret på skrovet ropade ”Det är den första viggen jag ledde?”

- Eftersom sällskapet är lite nostalgiskt har Flygmuseet i Linköping och Arlanda självklart besökts då vi haft speciella ciceroner.

”KLUBBSTUGAN”

Alla möten har dock inte hållits ute i landet utan några har hållits vid sällskapets fasta punkt i tillvaron. Denna är det Ljunglöfska slottet vid Blackeberg i Bromma. Vem var Ljunglöf? Det mest kända varumärket är ”Ljunglöfs Ettan”. Det var således snuskungen som lät uppföra ett sommarresidens vid Mälarens strand under den goda tiden då förra seklet var ungt. Det måste ha snusats ganska ordentligt på den tiden (också?) eftersom byggnaden måste ha kostat ganska mycket att uppföra. Här höll fabrikören hov gästades ganska ofta av kungligheter och andra celebriteter. Slottet har fortfarande praktfulla stuckaturer i taken samt en väl bevarad tapet i stora salongen.

Eftersom slottet numera drivs som Hotell och Konferensanläggning av en av sällskapets medlemmar ansågs det vara värdigt till att upphöjas till sällskapets ”klubbstuga”. Vilket gjordes vid en särskild högtidlig ceremoni för några år sedan.

Vid dessa möten i ”klubbstugan” utgörs den del av stadgan som stipulerar ”Nytta” med att någon inbjuden gäst håller föredrag eller kåserar i ett intressant ämne, gärna med nostalgiska inslag.

MÖTESFORMEN

Mötena avslutas alltid med en måltid under gemytliga former. Eftersom sällskapet förutom att vara särskilt utvalt även besitter kunnighet att framföra enkla sånger tar sekreteraren ton till förrätten och under middagen framförs diverse visor unisont och med kraft så att grannskapet undrar vad som sker.

Efter middagen är det alltid på dagordningen att sekreteraren håller i lite mötesförhandlingar vid vilka bland annat nya medlemmar antas. Denna ceremoni tillgår så att den nye medlemmen mottar sällskapets signum under pompa och ståt med fanfar på kornett av sällskaps-tutaren. Signumet består av en slipsnål och ett pins med emblemet som visar ”Det gyllene kurvanfallet”.

Därefter vidtar de fria aktiviteterna då man samlas i smågrupper och minns det förgångna tillsammans. Frågan ”Kommer du ihåg.....?” hörs vid alla borden blandat med skratt och stöj.

Fram på småtimmarna kallar sekreteraren ånyo på uppmärksamheten och kungör att kvällens obligatoriska tävling skall avgöras. Vad denna tävling går ut på är alltid förborgad hemlighet hos honom så att ingen kan tjuvträna på något sätt.

Vad är det för tävling? Ja, det kan vara allt möjligt allt ifrån ren frågesport till att förfärdiga allehanda ting. En gång var rubriken ”Pingvinkunskap”, då gällde det att svara på frågor om fågelns utbredning, storlek, underarter, sexualliv m m. En annan gång gällde det att bedöma vinklar ritade på några papper. En tredje att av ett A-4 ark tillverka en flygfarkost som dessutom skulle flyga längst. Vid ett tillfälle gällde det att känna igen moderna flygplan från mer eller mindre tydliga foton.

I samband med eftersnacket och eventuella kvällsdrinken förrättas utdelning av priser från ett digert prisbord oftast sponsrat av de företag som medlemmarna representerar.

FRAMTIDSUTSIKTERNA

Hur ser framtiden ut för detta illustra sällskap? Det är ingen som vet. Allt fler börjar närma sig den ålder då inte arbete i näringslivet längre är aktuellt. För något år sedan var frågan uppe om man skulle bilda en veteranavdelning inom sällskapet. Som namn till denna sektion

föreslogs G*R*I*P. Det lät väldigt modernt med tanke på namnet på det flygetyg som numera sprids inom och utom landet. Men som alla klipska läsare förstår syftar förkortningen till en mycket speciell kategori inom sällskapet. Nåväl, förslaget vann inget gehör utan genom att göra en lätt kosmetisk justering i stadgans paragraf 5 och införa ”**har varit** i näringslivet” fick denna kategori medlemmar fortsatt förtroende inom sällskapet.

Föryngringen inom sällskapet går alldeles förträffligt. Att vi finns till är allom känt inom de kretsar som är aktuella och vid varje möte antas ett antal nya medlemmar. Numera finns även några kvinnliga medlemmar eftersom man i slutet av 60-talet började vidareutbildade ett antal tekniska biträden till radarjaktledare. Sedermera har man gjort rekrytering av kvinnligt befäl direkt till denna yrkeskategori.

Om det nu är någon FFVare som är kvalificerad till, och ännu inte är medlem i G*R*I*N är jag beredd att hjälpa till att förmedla kontakt med sekreteraren så att allt blir ordnat och vi ses vid vårmötet 2004.

5642 Göran Glimsholt (Lundin)



Jämtlandsträff i augusti 2003

Onsdagen den 20 augusti hade vi årets träff här i Östersund. 13 st av oss FFVare från olika årgångar samlades vid vårt nyutbyggda värmekraftverk som ägs av Jämtkraft. En anläggning som är bland de tre största i Sverige. Varmvatten produceras där för fjärrvärmesystemet till Östersund/Frösön, och när pannan eldas över en viss nivå så kör man en turbindriven generator och matar elnätet. Bränsle är sk biobränsle, mest ved, skrotvirke, spån, bark och torv. Byggnaden är 2000 kvm i botten och 50 m hög.

Gå in på FFVKs hemsida under ”Senaste Nytt”, (home.swipnet.se/ffvk) så kan ni få se oss stående på pannans tak och där finns även nummer och namn på oss som var där.

Till sist så vill jag fortfarande rekommendera er att anordna sådana här lokala träffar ! En stor fördel med träffarna är att man lär känna varandra i olika årgångar av FFVare. Jag har tappat räkningen för hur många vi haft här i Östersund , men vi är nog snart framme vid 20-årsjubileum.

Vår kassör 5746 Rolf ”Svarten” Olsson bistår med adresser och frimärken för den som vill kalla ihop en träff någonstans i Sverige.

5732 Kjell ”Mikro” Landgren

Påminnelse om en träff för 57-58or år 2005

Vi vill påminna er i årgång 57 och 58 om den träff vi planerar inför 2005 i Västerås, då det INTE är en ordinarie FFV-träff. Vi har bara året bestämt men ej exakt tidpunkt. Tyck till!
Träffen gäller naturligtvis med respektive.

5732 Kjell ”Mikro” Landgren



Inbjudan till kamratträff och årsmöte 2004

Nästa år 2004 är det åter tid för det sedvanliga årsmötet på Lövudden i Västerås. Som vanligt är den också sammankopplat med en kamratträff där det finns utrymme för såväl klassvisa som gemensamma arrangemang. Passa på att fira just din klass som har jämna år sedan ni började eller slutade skolan. Tag kontakt med dina klasskamrater.

Naturligtvis är vår utställning traditionellt uppsatt i Johannisbergs herrgård under både lördagen och söndagen.

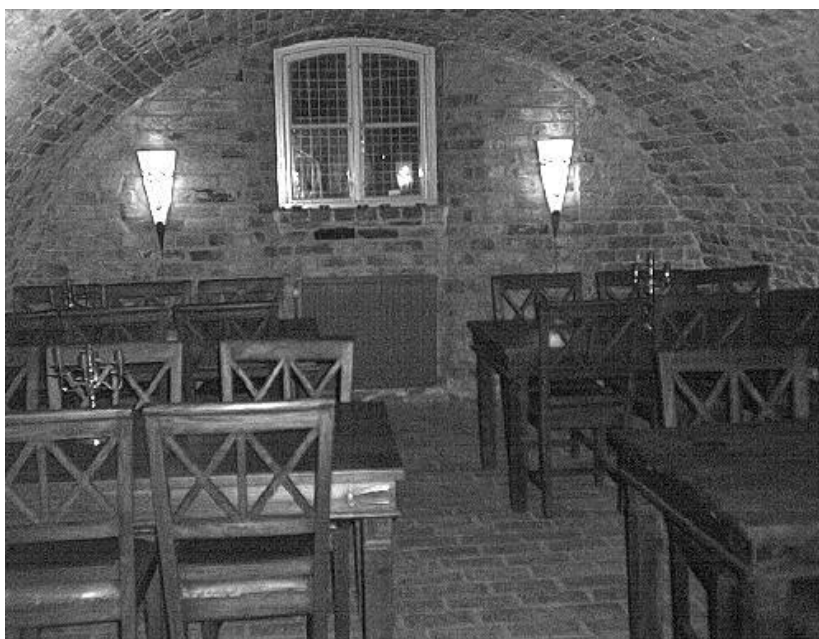
Det är numera en ny ägare till Johannisbergs herrgård, se separat artikel, som välvilligt ställer upp för oss och vi kan erbjuda ett unikt tillfälle med en lördagsfest i herrgårdsmiljö.

Boka redan nu in i din almanacka lördagen den 5 juni och söndagen den 6 juni för ett besök i Västerås.

Separat kallelse med program kommer att sändas ut under april.

Väl mött den 5-6 juni 2004 i Västerås!

Styrelsen



Källarinteriören på Johannisberg

En lärlings cowboydröm

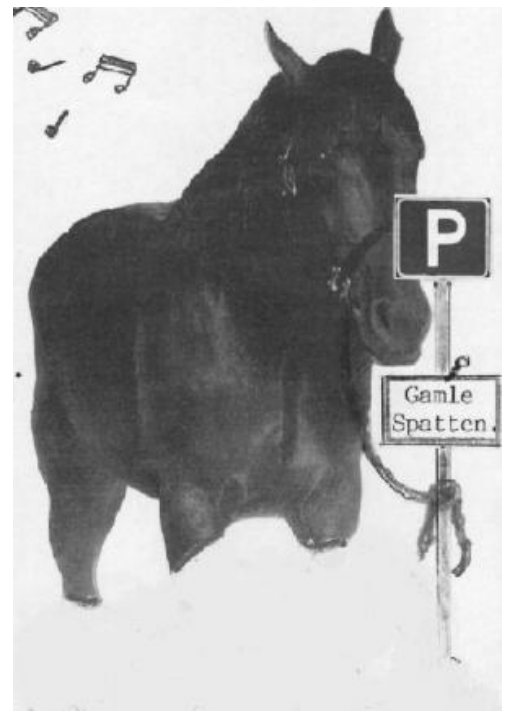
En sång om de fria viddernas män....

*Att avsjungas under kamratträffen i Västerås den 5-6 juni
2004 och även senare så länge rösten håller... och så länge
skutan kan gå...*

Jippy Jay oh Jippy Jing nu är vi här igen,
våra kusar vi parkerat bort på prärien. Vi har ridit hit i sken
så vi tappat har hängslen (pängsnen)
men nu är vi alla här med stort besvär igen.
Fnatta på, fnatta på Gamle Spatten
invid livets klara källa får du vatten.
Om du frågar Sankte Pär
var som whiskykällan är
ja då får du ett sånt svar som "vete katten!"

Inga laster kan en äkta lärling fresta--
varken Druvan, Klippan, Frimis syns han gästa.
Dricker mjölk när som han dricker
och är blyg för såna flicker
som han läst om i PIN UPP och I DET BÄSTA.
Fnatta på, fnatta på Gamle Spatten
vi skall jaga fram som tosingar i natten.
Att få rida runt Montana
med en brunstig hingst bland knäna,
ta en sväng på nån saloon och bli en matt'en.

Från vår lärlingstid där har vi glada minnen
allt som präglat har en Cowboys barnasinnen.
Från Västerås, Arboga, Malmen
red vi bort från verkstadskvalmen
kyss på mun vi fick av flickorna i halmen.
Fnatta på, fnatta på Gamle Spatten

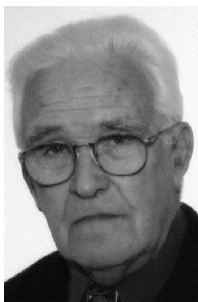


långt i fjärran skymtar Mälarens blåa vatten.
Känn naturens form och färg
kom och möt Johannisberg,
denna plats som uti minnet har besatten.

Under livets ritt har åren raskt marscherat,
sen vår lärlingstid de bästa nog passerat.
Att vår tid den gått som satan
märks på flinten och prostatan,
ifrån sängkamar'n har många deserterat.
Fnatta på, fnatta på Gamle Spatten
av en drink en gammal Cowboy blir ”i hatten,”
slutat råna diligensen
fasten sviktat har potensen,
skall vi rida så det brusar i kravatten.

När vi sjungit vår sång den allra sista
och står uppsatt på Sankt Peters långa lista.
När vi byggt vårt sista stängsel
för att känna kornas trängsel,
låt oss få med oss hästen i vår kista.
Fnatta på, fnatta på Gamle Spatten
dina tömmar aldrig byter vi mot ratten.
Få rida in på ståtlig Skimmel
uti lärlingarnas himmel
medan Sankte Per han lyfter uppå hatten!

4307 Sigvard Hansson



Äntligen framme i Amerika

Under senare delen av 1400-talet levde en italienare som bar namnet Cristoforo Colombo. Han är i världshistorien omnämnd som den skickliga sjöfarare som upptäckte Amerika. Nu, 500 år senare, vet vår sällsynt välupplysta världsbefolkning att detta är en oförlåtlig lögn. Christoffer Columbus, som han sedermera döpts om till, drog nämligen till havs 1492 med "Santa Maria" i avsikt att utforska **INDIEN**. Detta lyckades han inte alls med eftersom man vet att han träffat på både Bahamas, Cuba och Haiti. Men att sedan komma hem och skryta med att man upptäckt världsdelen Amerika förlåter vi aldrig. Nej, Columbus var en långt sämre sjöfarare än vi FFV-are för om vi lämnade Lövudden för att segla till Torshälla så hamnade vi i just Torshälla. Vi tillstod detta och ljög inte för "MOLLE" och andra att vi upptäckt något totalt okänt i Mälarens farvatten.

Och så hade ju Columbus eskort av två spanska caraveller och flaggskeppet som han regerade över (också spanskt) var fyllt av salt sill, rökt fläsk, potatis och annat godis. Vi FFV-are seglade helt ensamma med Maja eller tiohuggaren och skaffningen bestod av de hårda ostmackor som elevhemskantinen paketerat åt oss. **Tala om strapatser.**

Visserligen saknade Columbus kompass som ju får betraktas som ett hyggligt hjälpmedel till sjöss men han visste väl var solen går upp och ner och han kunde väl någonting om våra stjärnor, eller? Kompassen som uppfunnits av kineserna hade ännu inte nått Europa. I västerlandet står engelsmännen Dents och Ritchies som uppfinnare till vätskekompassen år 1881. Vi FFV-lärlingar hade en äkta flygkompass med oss och vi hade själva devierat den på skolan så vi litade på den. Vi tillstår att vi härigenom hade ett privilegium som Columbus saknade.

Nej och åter nej, Columbus hade ännu inte beträtt amerikansk mark. Det gjorde han först på sin fjärde resa och det måste ha varit någon gång före 1506 för då dog karl'n knall o' fall 55 år gammal, – i Spanien. Vad som är tråkigt för Columbus så här i efterhand är att man utforskat att en annan tvärvigg, nämligen Italienaren Vespucci. Satt sina getdojor på amerikans mark långt före Columbus. Han hette Amerigo i förnamn och därav döptes kontinenten till Amerika.

De' här med att snoka runt å' upptäcka är det egentligen så märkvärdigt och berömvärt? Faktum är att Columbus första resa var ämnad att gå till Indien, som ju var ganska välkänt i Europa, men tyvärr råkade han segla västerut i stället för österut. Att han hamnade mellan västra Atlanten och Karibiska havet var ett grovt misstag. För att i någon mån rädda Columbus rykte döptes öarna till "Västindiska öarna" och detta utan att ha ett skvatt med Indien att skaffa. Han upptäckte inte ögruppen, – han **kolliderade** med den. Alltsammans är en ömklig efterhandskonstruktion, – dvs. ren lögn.

Efter helt igenom trovärdiga utforskningar kan både Columbus och Vespucci slänga sig i väggen. Den genuine upptäckaren av Amerika är nämligen den svenske vikingen Leif Eriksson. Han landsteg, väl att märka, i Nordamerika exakt 1000 år e.k. Han förvandlade de äregiriga lögnhalsarna Columbus och Vespucci till blåbär. Han distanserade dem med närmare 500 år. Utan tvekan är detta det mest svårslagna världsrekord som en svensk någonsin satt. Vi FFV-are skall vara stolta över att ha ärvt hans seglargener. Vi som han gjorde inget väsen av att vi nådde våra destinationer och välbehållna återvände till våra fasta hemvister. Vi var ärliga vattenfarare. Vad Amerika beträffar är "landet" dessutom så stort att det bör anses som en bedrift att missa det på världskartan.

Jag har bott där med familjen i ett antal år som är svåra att fastställa. Vi bodde nämligen först i Chicago några år för att efter mitt uppdrag flytta hem till Malmö. Efter några veckor blev jag, mitt i natten, upprigad av

tekniska direktören för det företag som jag och en engelsman knutit ihop med det svenska bolaget som licenstagare till den bromsregulator jag råkar vara upphovsman till. Han behövde fortsatt hjälp, tyckte han, och bad oss överväga att flytta tillbaks till USA. Vi hade nätt o' jämnt hunnit packa upp containern med flyttgodset från Chicago då vi beslöt oss för att återvända till USA. Vi har en pojke som vid tidpunkten var fem år och som inte riktigt förstod vad ett hem var. Han visste inte om han skulle prata svenska eller amerikanska. Han behärskade båda språken lika väl. Vårt beslut var inte helt enkelt och nu skulle vi bosätta oss i Detroit, – en annan jättestad. Vi hade trivts i Chicago och lön m.m. lockade. Enkelt uttryckt kan man säj'a att det blev som det blev. Vi vände åter till USA. Jag kände det amerikanska företaget väl efter de licensförhandlingar som förts och visste att vi inte skulle hamns "i sjön". Företaget, Borg & Beck, tillverkade elva miljoner automatlådor per år till världens bilindustri – och mera än dubbelt så många manuella kopplingar. Stabiliteten fanns och man prutade aldrig på våra krav, som vi höll på rimlig nivå. Vi fann en lägenhet som passade oss och som låg i ett lugnt område. Mats, som pojken heter, började skolan. Mamma väntade vårt andra barn som också blev en pojke och döptes till Peter. Han föddes på Malmö allmänna sjukhus utan min närvaro. Förlossningar i Amerika är dyra och jag tror att dom sköts bättre i Sverige. Bodil är sjuksköterska och ville föda i hemlandet. När Peter kommit till världen mottog jag ett fax från en arbetskamrat i Malmö. Det är det finaste fax som någonsin kablats och bevaras i dag inom glas och ram.

Nåja, vi samlades åter i Detroit som är en förfärlig gangsterstad, dvs. om man inte söker sig till de drägliga förstäder som finns kvar. Alla har givit namn åt bilindustrin. Känns namn som Pontiac, De Soto, Packard, Baker och Buick igen? Dom är alla förstäder till Detroit, bättre eller sämre.

Vi bodde i Sterling Heights i norra Detroit som var ett välöverskattat och lugnt område t.o.m. med svenska ögon sett. Hur det är i dag vill jag helst inte veta för olycksbådande rörelser var i gång redan 1975. Efter c:a tre år i Detroit var produktionen av min bromsregulator i gång. Vi hade byggt upp en produktionslinje med en kapacitet på en miljon regulatorer per år. Företaget i Malmö hade redan överstigit den otroliga kapaciteten och marknaden i Västeuropa var avsevärt mindre än den amerikanska. För en gångs skull var amerikanerna blygsamma i sin satsning.



Kanske bör jag här enkelt förklara att den automatiska bromsregulator som jag konstruerat ersätter den manuella som tidigare fanns. Den måste på bussar i stadstrafik, som har tätt mellan stoppen, justeras för hand varje dygn för det slitage som uppstått på bromsbeläggen. Dragfordon och trailers som har längre mellan inbromsningarna behöver justeras c:a en gång per vecka. Eftersom det manuella

justeringsjobbet var tidskrävande och oftast utfördes på övertid då fordonen ”kom hem” på kvällen var det en kostsam operation. I dag behöver man inte röra bromsarna mellan beläggningsbytena. En enorm besparing för bussbolag i våra jättestäder som London, New York och Paris för att nämna några exempel. Transportbolagen kan ha upp till 3–4.000 bussar i drift dagligen vilket innebär att 16.000 bromsar skall justeras nattetid. Det tog tid och kostade enorma pengar. Vintertid var arbetet under fordonen som dröp av smältande snö-saltblandning en olägenhet. Enbart i Sverige har regulatorn, som fortfarande är i produktion vid Haldex i Landskrona, omsatt mera än 20 miljarder SEK vilket med råge motsvarar landets kostnad för Öresundsbron. Efter min hemkomst från USA har jag inte mottagit ett tack, – inte ens ett julkort från moderbolaget i Sverige. Sånt är livet!

Amerika är stort. Det är så till dem milda grad stort att inte ens ”genomsnittssamerikanen” begriper det. Med stort menar jag till ytan och folkmängden. Dessutom är Amerika mäktigt, mycket mäktigt, både ekonomiskt och militärt. I och med forna Sovjetunionens totala sönderfall och upplösning tog amerikanarna över det totala kommandot. En tidigare, enligt min mening, nyttig balans tog ett mycket plötsligt slut. Kanske på gott och ont. Nu utgör Propellerbladet inte något forum för politiska inlägg så dom bör undvikas. Jag nämner detta enbart i syfte att väcka en och annan tanke vad gäller USA:s makt och inflytande på världen i sin helhet.

I Tidigare Pb har jag uttryckt mina känslor för USA och jag står fast vid jag skrivit. Vår familj blev alltid vänligt bemött. Närmast respekterad. Amerikanen är otroligt tolerant, hjälpsam och alltid vänlig. Jag tror mej förstå orsaken och bakgrunden till detta. Den bottnar troligen i det faktum att USA:s befolkning består av uteslutande invandrare. Att många tiotusentals färgade afrikaner mot sin vilja och under omänskliga former förts till de stekande bomullsfälten i USA är inget annat än ett oförlåtligt övergrepp. Dessa människor som i fotbojor

fraktades över Atlanten är än i dag en underlägsen och förnedrad grupp i USA-samhället. Vi behöver inte gå många år tillbaka i tiden för att påminnas om skyltar på parksoffor, bussäten, i restaurangfönster, butiker m.m. som bar texten **WHITE'S ONLY**. Man häpnar, man vägrar tro på verkligheten. Det amerikanska samhället är under förändring men mycket återstår att göra. Alla vet att de färgade utgör en stor konsumentgrupp. Man vet att t.ex. en herrekipering aldrig får sålt ens ett par strumpor till en färgad om man inte har lika många svarta som vita skyltdockor i fönstren.. Samtidigt skiljer sjukhus på ”svart” och ”vitt” blod i sina blodbanker.

Yankarna är ett mycket rörligt folk. Man förvånas över den enorma trafik som pågår dygnet runt på miljontals trafikstråk i luften och på marken. De är uppvuxna med systemet och ser det som en normal företeelse. Man bryr sig inte och låter sig aldrig irriteras. Framförallt vi svenskar har mycket att lära av deras sätt att uppträda i trafiken. Man klär sig inte i skjorta och slips för att flyga tvärs över kontinenten eller gå på restaurang. Nej, snygga shorts och en T-shirt duger gott. I bland dock utan hänsyn till kroppens form. Jag har sett en amerikansk kvinna som var så övergödd att hon inte kunde passera en snabbkassa, – hon måste hänvisas till butikens varuintag. Hennes rumpa hade dimensioner som utan tvekan berättigat henne till eget postnummer i vårt land. På det hela taget är amerikanernas matkultur usel. Man äter inte, man ”bunkrar och tankar”. Man vräker i sig maten utan urskillning och utan att njuta. Det förvånar eftersom råvarorna är av yppersta kvalitet, inte minst kött och grönsaker. Självt har jag inte ätit bättre i något annat land. Man väljer ju och bestämmer själv. Yanken väljer ofta fel.

Amerikas ursprungsbefolkning utgjordes som bekant av indianer, ett i mina ögon enastående folk. Nu var dom ju totalt sett inte särskilt många och så hade dom bosatt sig på en kontinent som dignade av tillgångar och då den upptäcktes blev ett åtråvärt byte. Indianfolken utnyttjade inte naturtillgångarna. De levde *i* naturen och **för** naturen.

Faktiskt dyrkade och avgudade dom den. Här kommer de italienska och portugisiska sjöbusarna åter in i bilden. Efter att ha rekognoserat några år var vittringen på kontinenten oemotståndlig. Man sände armador av krigsfartyg över Atlanten och startade ett regelvidrigt krig. Tiotusentals indianer stupade för bössor dom aldrig tidigare sett och på avstånd som fick pilbågar att framstå som harmlösa leksaker. Klappjakten på indianerna hade startat och pågår än i dag. Formerna har självklart ändrats men är fortfarande omänskliga. De indianer som överlevt är i dag hänvisade till s.k. reservat som i grunden inte är annat än ”rena” interneringsläger. Dom är hänvisade till avgränsade naturområden dit varor forslas på samma sätt som till våra tätorter. Dom bor i tält som de alltid gjort fast rörligheten är ett minne blott. Dom har i princip vad vi på FFV kallade för utgångsförbud.

Det är närmast omöjligt att förstå att en civiliserad värld vill utrota sina förfäder och den kultur vi har att bevara. Det låter otroligt men är dessvärre sant att indianerna är den enda folkgruppen i USA som får köpa sprit skattefritt. Man betalar endast ett par kronor för en liter starksprit. Sprit bedövar och håller folk på mattan. Om dom super ihjäl sig eller har ihjäl varandra är likgiltigt Ryssarna använde sig av samma metod. Med hjälp av billig vodka har man hållit folket i öststaterna i schack sedan sista världskriget. Avigsidorna talas det inte om.

Jag har faktiskt ”snackat” mig till ett samtal med en indianhövding i ett reservat i delstaten Washington och inte långt från Seattle (en ”svenskstad” pga. Boeingfabrikerna). Indianerna tar inte gärna emot besök eftersom dom är rädda för smittspridning. Dom är ju renlevnadsmänniskor som lever isolerat i naturen och är därför inte vana vid influensa eller förkylning. Han satt i sitt tält och rökte pipa när jag och vår pojke, Mats, bjöds in. Vad han rökte vet jag inte men det var inte vanlig tobak. Han var mycket trevlig och kunde en del om Sverige. Utseendet var så indianskt som det kunde bli. Han var reserverad och mycket lugn. Då vi lämnade honom la han handen på

”Mattes” hjässa och sa: ” Måtte din skugga förlängas” ett indianskt ”farväl” som jag kände till sen tidigare.

Här lämnar jag Amerika för denna gång men återkommer kanske i något Pb längre fram. Jag har ju knappast berättat något om dagens USA. Det beror på att Pb har givna begränsningar och att häftklamrarna riskerar att rätas ut.

Staterna har mera än 300.00 km järnvägar och jag har slösat tid på att räkna ut att om man bryter upp samtliga och svetsar ihop dom till en enda lång räl och därefter bestämmer sig för att vira in jordklotet i den så kommer man att finna: Rälen räcker till ofattbara femton varv utefter ekvatorn och ändå blir det över till att knyta en jätterosett. Vikten är c:a 50 miljoner ton.

Så stort är Amerika. Troé den som vill.

Jag önskar er alla
En God Helg och Ett Gott Nytt År

Bästa hälsningar
5107 Sten-Åke Svensson
Helsingborg



Lyckad klassträff för 60-års jubilerande 43:or

Blev till och med tillägnad egen flyguppvisning

Lördag och söndag 16-17 augusti samlades delar av 1943 års klass, skolans tredje i ordningen, i Västerås för att fira 60-årsdagen av vårt inträde vid Flygförvaltningens Lärningsskola, FLS som den i början hette.

Det var eldsjälén Harry Frohm som denna gång höll i trådarna. Han hade nedlagt ett berömvärt arbete för att få allt att klaffa och skötte det hela med verklig bravur från början till slut. Bl.a. ingick ett inlägg med en flyguppvisning av ett veteranflygplan av typ J28C, enbart för våran skull. Inga dåliga grejor att bli bjudna på!

Det rådde från början en viss oklarhet hur många vi kunde tänkas bli. För trots att skolans f.d. lärningar har ord om sej att aldrig synas vilja sluta att känna sej som pojkar, kan man inte helt blunda för det faktum att livets stormar jagat våra år och alla har inte kvar den vitalitet som vi en gång i tiden utvecklade när vi nattetid, vid för sen hemkomst, hissades upp i brandlinan av hjälpsamma händer och klättrade in genom toalettönstret på Johannisberg. Vi går ju alla med långsamma steg mot den ålder när man får uppfatta det som en framgång att man klarar att ta sej in den vanliga dörrvägen!

Vi var vid inträdet 20 st i vår klass. Det blev som väntat inte så många namn som utkristalliserat sej av dessa när man tog del av anmälningslistan. Vid genomgången av denna kom man i tanken nästan att förnimma en koppling till den gamla Gustav den andre Adolfska psalmen: Förfäras ej Du lilla hop...!

Men med förstärkning av ett antal av våra medresta glada fruar blev vi ändå till sist ett respektabelt antal.



Vi som deltog var:

Från vänster: 4313 Lennart Fogelberg, 4309 Sture Stridsberg, Rigmor Stridsberg, Evy Hansson, 4304 Harry Frohm, Britta Wendel, 4320 Jan Wendel, 4306 Karl Gerhard Hagman samt Inga Hagman.

4307 Sigvard Hansson höll i kameran.

Vi började lördagen med ett besök på VÄSTERÅS FLYGMUSEUM där Harry som ciceron tog emot oss som sej bör, för här är han verkligen på sin mammas gata, som man säger. Det är enormt fina och intressanta samlingar av veteranflygplan och materiel som här finns att beskåda. Det Harry inte vet om dessa gamla flygplan är det nog inte många i vårt avlånga land som kan berätta mera om. Han har under åren, utöver arbetet med museimaterielen kommit i tillfälle att medfölja på många flygningar med dessa gamla dyrgripar, som Mustangen Gul Kalle (ombyggd till tvåsitsig), Pembroke, J28C m.fl. Ja, han har till och med flugit med, dubbelljudhastighetsplanet Concorde när ett sådant gästade Sverige och Västerås för några år sedan.

Men ett av veteranflygplanen som vi sett vid tidigare besök saknades denna gång. Det var kopian av Charles Lindbergs "Spirit of Saint Louis". Detta hade tidigare under året totalhavererat i samband med ett flyguppvisningsuppdrag i England, varvid ägaren, den kände uppvisningspiloten Pierre Holländer tragiskt omkom. Han som också

brukade flyga omkring i en gammal amerikansk dubbeldäckare med en tjej stående fastspänd på övervingen.

I samband med vårt besök hade Harry tursamt nog just denna dag fått i uppdrag att klargöra för flygning en gammal J28C som skulle överföras till F7 på Såtenäs och från vilken flottilj ett annat veteranflygplan av samma typ skulle anlända i och för utbyte. Harry hade lyckats att via sina förbindelser utverka att den ankommande maskinen skulle utföra ett uppvisningsprogram för oss innan landningen. Så skedde också.

Det blev en fartfylld uppvisning med mycket reamotorbuller och tjut från den gamla RM 1A motorn. Nostalgiska toner för den manliga delen av församlingen, men ljudet verkade inte lika uppskattat bland damerna som skyndsamt drog sej tillbaka när planet med ylande motor taxade in.

Inte illa att en så liten grupp som vi var, få en helt egen flyguppvisning. Vem kan väl överträffa detta?

På kvällen samlades vi sedan till en mycket trevlig samvaro på Djäknebergsterassen, något som Harry också hade ordnat till. Där åts och dracks och historieberättades i den gamla kända FFV-stilen som är kännetecknande för våra kamratträffar ända fram tills det att restaurangen stängde. Vi drog oss därefter tillbaka till hotellet FIRST, efter en trevlig och händelserik dag. Där i hotellbaren tittade vi på videofilm från en tidigare kamratträff, den som Jan Wendel med fru Britta arrangerade i Lund och Skåne. Vi konstaterade därvid än en gång att den träffen var något som inte gick av för hackor den heller. Vad dom kan, dessa FFV-kamrater!

På söndagsförmiddagen besökte vi platsen där CVV och skolan en gång låg, numera ett synnerligen attraktivt bostadsområde kunde vi konstatera. Vi besåg minnesstenen med bronstavlan med skolans emblem och en propeller. Platsen väckte många minnen trots att det var svårt att känna igen sej.

Därefter gick färden till Johannisberg för att göra klassträffen helt komplett. Huset har numera byggts om invändigt och blivit något av ett kontorslandskap. Dock ett mycket trivsamt sådant. Företaget bakom detta heter Kulturfastigheter AB. Harry hade lyckats utverka tillstånd för oss att få avlägga ett besök i våra gamla domäner och därmed taga del av förändringen. Att besöket kunde komma tillstånd hade vi i slutändan att tacka den nuvarande ägaren för, entreprenören Bertil Bertilsson som så välvilligt ställt sej till förfogande som ciceron och upplåtit byggnaden för beskådande. Vi hade tillsammans med honom efter visningen en sammankomst i den gamla legendariska f.d. potatiskällaren där det intogs kaffe med dopp som Harry omtänksamt hade ordnat. Det hela var mycket trevligt arrangerat, men trots den stora förändringen och förnämliga upprustningen som källaren genomgått sedan vår tid på Johannisberg 1943-1945, tyckte man sej i sinnet förnimma den gamle föreståndaren Karl Dahlins, alias Kalle "Daddas" ande som fortfarande svävade omkring i de mörka valven, övervakande de olyckliga lärlingspojkar som dömts till "lagens strängaste straff," potatissortering. En vanlig och allvarlig påföljd, där brottsrubriceringen oftast löd: "För sen hemkomst!" Grundorsaken till regelbrottet var vanligen att "gärningsmannen" dröjt sej kvar allt för länge hos någon vacker flicka i staden och för sent insett att han ändå inte skulle hinna hem i tid. Därmed var det lika bra att förlänga den s.k. herdestunden ett tag till, straffet skulle ju ändå bli detsamma vid eventuell upptäckt. Som en av de notoriska "sengångarna" uttryckte sej: "Föräldrarna till tjejen va inte hemma, å när ja såg att ja ändå inte skulle hinna fick dä gå som dä gick!"

Detta visar att hot om straff inte alltid hjälper. En och annan tyckte kanske trots allt att det var värt priset i de fall där "utdelningen" stått i paritet till straffet.

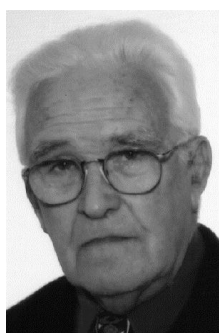
Efter detta gjorde vi ett besök ute vid Johannisbergsfältet och Västerås Flygklubb där vi en gång i tiden lärde oss flyga. Där pågick såväl segel- som motorflyg och fallskärmshoppning. Man måste beundra de

smäckra skapelser i glasfiber och kompositmaterial som dagens segelflygplan utgör. Vilka drömgrejer jämfört med vår tids trä-Grunau Baby med glidtal som ett från höjd tappat piano...

I ett annat hörn av flygfältet pågick det en modellflygtävling, precis det samma som hände den första helgen då vi kommit till Johannisberg 1943. Den gången handlade det om SM för gummimotordrivna modeller. Jag har foto i mitt album från detta evenemang än i dag. Nu tävlade man med radiostyrda bensenmotordrivna modeller i hög prisklass. Så nog har tiderna förändrats en hel del även inom detta område. Om man leker med tanken att man ägt en sådan modell på vår tid, då hade man nog varit kung!

Efter denna, som vanligt lyckade kamratträff, anträdde hemfärden efter det att vi tagit farväl av varandra och hoppats på återseende. Längst hem hade Jan Wendel med fru Britta. De skulle ända till Skåne och Lund.

4307 Sigvard Hansson.



Hälsningar från KFUK-KFUM:s horisonten i november 2003

Hej alla FFVK-are från oss i KFUK-KFUM !!

Först vill jag tala om att medlemsantalet i förening har ökat något, så nu är vi över 900 igen. Något som också är glädjande, är att föreningens ekonomi åter är under kontroll. Det finns alltså inga orosmoln på föreningshimlen för närvarande.

Basketen har återuppstått, och man har träning på flera håll här i Västerås. De olika Innebandysektionerna spelar framgångsrikt i sina respektive serier. Noterbart är också att vår symfoniorkester "Arosorkestern" har under året firat sitt 75-års jubileum, med en bejublade och kritikerrosade konsert i Västerås nya Konserthus. Ett 30-tal sångintresserade föreningsmedlemmar har givit oss en ny kör. Det är Gospelkören KAOS.

Under året har vår förening varit starkt engagerad i insamlingen Världens Barn. Jag vill också tala om att föreningen har sänt ut en ungdomspraktikant under 6 månader till El Salvador.

För er FFVK-are kan jag tala om att Kapellet på Lövudden under år 2004 firar sitt 20-års jubileum vid fyra olika tillfällen.

De äldre inom VUXKOM är mycket aktiva med flera olika studiecirkel och andra trevliga aktiviteter som t.ex. studiebesök och utflykter.

Med Glada KFUK-KFUM-hälsningar genom

Larsowe Roman

49:ornas 50-års jubileum

När jag förra hösten efter att samrått med bl.a. Stickan, Lennart och Tord skrev en blänkare i Propellerbladet om vi inte skulle försöka fixa en klassträff 2003, 50 år efter det vi slutade skolan, så blev jag uppringd av så många att jag beslöt att förboka Lövuddens festmatsal till Lö den 17 Maj. Som jag föreslog i uppropet så nappade alla på iden att bo och äta på Lövudden. Lokal för eftersnack ordnade sig genom att vi fick disponera matsalen så länge vi ville och dessutom hade vi tillgång till vårt gamla musikrum från elevhemstiden där vi kunde sitta och prata gamla minnen.

Programmet var enkelt, vi samlades under förmiddagen och de som var långväga ifrån checkade in på hotellet. De flesta hade sin käresta med sig och som vanligt var det stora famnen när vi undan för undan dök upp. Eftermiddagen gick åt till att gå runt och titta och minnas och att prata om det som varit och mot kvällen åt och drack vi gott.



Tråkigt nog så dök inte Folke upp, det visade sig att han noterat fel datum, synd.

Men vi andra som var där Olle, Roland, Göran, Rune, Tord, Lasse,

Lennart, Sune, Bertil, Knut, Bengt, Jan (Ollsa), Kjell, Stig och jag Kalle vi hade en mycket trevlig eftermiddag och kväll tillsammans. **Tack** för att Ni kom, vem vet, kanske var det sista gången som så många av oss träffades på en och samma gång.

Slutligen vill jag passa på och önska alla 49:or **En God Jul** och **Ett Gott Nytt År.**

Hälsningar 4929 Kalle Gardh



Hej alla 60:or !

Har ni tänkt på att det nästa år är 40 år sedan vi tog vår examen och avslutade vår gemenskap tillsammans vid FFV i Västerås ?
(Om vi minns rätt så var det även en annan 'omgång' som klarade av sin examen samma år – men de tycker vi är lite 'halvfabrikat').

Vore det inte trevligt att träffas med anledning av detta och se lite tillbaks men även lite framåt. Nästa år är det som vanligt en kamratträff som det står mer om på annan plats i Propellerbladet. Detta vore väl ett ypperligt tillfälle att samlas igen för att se hur vi har utvecklats till mogna och förståndiga män.

Vi är några som pratat om detta med en "nostalgiträff" och tycker att det är dags – räkna med att få höra av oss framöver.
Men planera redan nu in helgen den 5-6 juni 2004 så att ni inte missar tillfället – och påverka gärna alla i er omgivning så att vi blir många som har möjlighet att träffas.

En liten tanke som funnits är att det kunde vara trevligt att få en liten historik kring vad det blivit av var och en av oss – vad tycks om det ?

Om alla kan skriva ned en kort berättelse om vad som hänt er både vad gäller jobbet och rent privat så lovar vi att ordna en sammanställning av detta i någon form. Alla som lämnar ett bidrag kommer att få ett exemplar.

Har ni några frågor eller funderingar eller tips så går det bra att höra av sig till någon av oss. Ni hittar uppgifter om oss i namnförteckningen eller våra e-postadresser nedan.

6028 P-G Johansson
m.pg.johansson@hem.utfors.se

6060 Bengt Svensson
helena.bengt@telia.com

En återblick i minnenas album där gamla FFV-elever blir som nya

Läste ett stycke i förra numret av PROPELLERBLADET som för mej väckte en del minnen. Underrubriken löd: Den förlorade sonens återkomst. Det handlade om en av skolans tidigaste elever, 4105 Karl Axel Jansson, mest känd under namnet TOKER. Denne hade nu efter många försvunna år kunnat spårats och därmed äntligen återbördats till fadershuset och FFV:s kamratförening.

Om denne FFV-elev ur första årsklassen kunde mycket skrivas. En liten del skall jag ur minnet återge här. Vissa människor minns man ju mera av än andra som man mött.



4105

Han kan inledningsvis beskrivas som en glad garson fylld av humor och allehanda upptåg, precis som namnet TOKER antyder och som han synnerligen väl levde upp till. Han hade en namne i berättelsen om Snövit och de sju dvärgarna där det förekom en glad figur som kallades TOKER. Gissningsvis hade skolhumorn lånat namnet därifrån.

Han var utöver sin sorglösa och humoristiska läggning mycket tekniskt begåvad och mångsidig i sitt kunnande och verkade inte se några hinder någonstans i sitt vidsträckta experimenterande under sin Linköpingstid. Han hade alltid någonting på gång och ett av intressena var byggandet av modellflygplan i olika former samt modellracerbilar som det verkligen var ”drag” uti.

En annan gren av hobbyutövandet var byggandet av små reamotorer av typen stötaggregat eller ram-jetmotorer som de också kallas.

Dessa reamotorer var mekaniskt sett ganska enkla och bestod av ett fåtal delar, men inte helt lätta att trimma in och få att fungera. De bestod av ett 40-50 cm långt stålrör med en kort, grövre främre del försedd med en bladventil och en förgasare av enkelt slag, modell fixerspruta, samt ett tändstift. Detta utgjorde själva brännkammaren. Denna fortsatte bakåt i en koniskt avsmalnande del som det gällde att

trimma in till en noga avpassad längd för att det skulle uppstå rätt resonans tillsammans med bladventilen under drift. Den svaga punkten var just denna bladventil tillverkad av fjäderstål. Den var utsatt för hög värme under gång och skulle klara en svängningsfrekvens på ca 50 gånger pr sekund. Konstruktionen byggde på samma princip som den sedan kriget kända tyska V1-bomben, fast i en förenklad form. Ljudeffekten under gång var enorm trots motorns litenhet.

Vid start kopplades en gammal flygplansstartmagnet till tändstiftet som en man fick veva fram gnistor på. Samtidigt krävdes ytterligare en man som med hjälp av en fotpump av bilmodell fick pumpa upp ett tryck som hjälpte igång förgasningsprocessen. I bästa fall gick reamotorn då igång med ett ljud som hördes vida omkring. Men det kunde också inträffa att starten uteblev och istället hade det samlats en del bränsle i brännkammaren som helt plötsligt tog eld eller exploderade med en rejäl knall.

En sådan motor byggde TOKER in i en grovt tillyxad linstyrd flygplansmodell vars aerodynamiska utformning måhända kunde lämna en del övrigt att önska. Han ville alltid att allting skulle gå fort! Modellens flygegenskaper verkade i hög grad leva på reamotorns stora dragkraft som var bortåt 5 kg, plus linkontrollen på höjdrodret. Jag hade nöjet att vara med vid några av dessa smått äventyrliga flygtillfällen med nämnda modell. Flygningarna ägde rum utanför muren till dåvarande Linköpingsfängelset. F.ö. just vid den murdel som fortfarande står kvar som kulturminnesmärke. TOKER bodde i ett hus intill och hans far arbetade som fångvaktare på fängelset.

Jag tycker mej ännu i minnet kunna höra tjutet från den reamotordrivna modellen och se TOKER snurrande varv efter varv hållande i linstyrningshandtaget, bakåtlutad i säkert 40 graders vinkel som motvikt till den starka centrifugalkraft som flygplansmodellen åstadkom på grund av den höga hastigheten.

Vid denna tid utgjordes markområdet bakom fängelset av ett grön- och

kolonistugeområde och jag minns hur några av dessa miniatyrjordbruksrepresentanter slängde ifrån sej sina redskap och höll för öronen. Det var inte svårt att förstå deras reaktion. Detta var något helt nytt och okänt för dem.

Toker insisterade på att även jag måste prova på hur det kändes att flyga med den readrivna linstyrda modellen. Men trots att jag var mycket intresserad var det med viss tvekan erbjudandet emottogs. Jag hade visserligen provat tidigare att flyga med en bensinmotordriven linstyrd modell, men detta var ju någonting helt annat. På denna modellen fanns ingen form av timerkontroll som reglerade motorns gångtid. Detta fick bestämmas av mängden bränsle som man hällde i tanken. En ganska grov form av tidskontroll med andra ord. Jag nämnde mina farhågor för TOKER beträffande detta, men han avfärdade det hela på sitt som alltid sorgfria sätt med ett: ”Dä ordnar sej alltid, men va du än gör så släpp för Helvete inte handtaget, vad som än händer!” Nej, det var ju just det, tänkte jag!

Motorn startades och därmed var cirkusen igång. Modellen lättade och första intrycket blev som väntats och befarats: Oh Gud vilket drag! Redan efter några snabba varv började känslan att komma, att det här får inte hålla på någon längre stund. I allt snabbare takt såg jag domkyrkotornet, fängelsemuren och kolonistugeområdet virvla förbi och farten verkade bara att öka. Den enda organiserade tanken som jag kan minnas var om hur mycket bränsle det kunde finnas kvar? Nu måste det snart ta slut! TOKERS ord fanns kvar i tankedimman: ”Va du än gör, så släpp för Helvete inte handtaget!” Till sist kom befrielsen i form av att reamotorn tvärstannade. Jag fick ned flygplanmodellen i något som påminde om en landning. Denna blev mycket brant och jag fick en känsla av att modellens glidtal var någonstans i närheten av 1 till 1. Jag fick sätta mej i gräset en stund och invänta att horisonten skulle återgå till sitt vanliga läge och att domkyrkotornet skulle ställa sej där det stod innan---! TOKER skrattade lika obekymrat som vanligt.

Det här med readrift var något som TOKER bitit sej fast vid och som borde gå att använda inom andra områden än bara i flygplan. När han fick reda på att jag var ägare till tävlingsbåt, en s.k. racergalosch med utombordsmotor vart det genast bäddat för ett nytt projekt. Båten gjorde bortåt 40 knop med en av mej upptrimmad s.k. stormbåtsmotor, köpt som surplusmateriel efter kriget. Vid denna tid ansågs detta vara en nog så imponerande fart. TOKER vart dock inte särskilt imponerad. Han åtog sej att fixa en bättre framdrivningsanordning och detta skulle bli i form av en reamotor av jätteformat jämfört med de andra han byggt. Jag blev lite fundersam över förslaget, men tog det nog inte riktigt på allvar. Men det borde jag ha gjort! Efter en tid kunde han presentera ett halvfärdigt aggregat av en av mej aldrig skådad storlek. Brännkammarröret var svetsat i rostfri plåt och såg mycket imponerande ut. Det hade tillkommit under sent övertidsarbete på SAAB och lär ha smugglats ut från området genom att i skydd av mörkret lämpats över stängslet för att sedan hämtas och per cykel, surrad vid ramen, på mystiska vägar hamna i TOKERS hemmaverkstad.

Det går att berätta om detta nu när allt är preskriberat, mera än 50 år efter händelsen. Detta måste ha varit ett av SAAB:s hemligaste projekt genom tiderna. Till och med så hemligt att företaget inte själv kände till det!

När jag kom hem till TOKER och fick se det stora grova brännkammarröret började jag slås av eftertankens kranka blekhet, som man säger. Vad var det egentligen som jag höll på att ge mej in på? Enligt hans uträkning skulle reaaggregatet placeras i och längsmed förarbrunnen på racergaloschen och jag skulle under körningen knästående stå grensle över detta. Brännkammarröret skulle vara värmeisolerat på aktuellt beröringsområde. Sedan skulle det enl. TOKER bli åka av med fartresurser som tidigare bara gått att drömma om med den gamla krigströtta stormbåtsmotorn.

Nog verkade det hela vara intressant så det förslog och jag hade ju allt sedan pojkåren varit intresserad av tekniska experiment och äventyrligheter. Men nu när vi närmade oss Dagen D började jag på allvar ifrågasätta vad vi höll på med. Var det inte ett stort risktagande i detta projekt? Åtminstone för mej själv. Fast det kändes inte roligt att backa ur heller när det närmade sej nedräkningen. Skulle man känna sej feg? eller kanske enbart förnuftig? Vilket skulle det bli?

Jag kom att tänka på de smällar i förbränningskammaren som kunde uppstå på grund av oförbränt bränsle vid ev. misslyckade startförsök i det lilla reaaggregatet. Vad skulle ske när detta inträffade i detta jätteaggregat som jag till råga på allt skulle sitta på knä grensle över? Skulle inte den kroppsdel komma i farozonen som brukar vara till stor glädje med början redan i ungdomsåren och sedan nästan livet ut? Ja, fy fan om det skulle smälla....! Vilka risker är man beredd att ta egentligen?



4307 Sigvard Hansson i sin racergaloch

Jag meddelade efter moget övervägande till TOKER mitt beslut att inte köra ekipaget. Själv verkade han inte översvallande intresserad att övertaga ”provflygningen” av båten. Därmed lades det vilda projektet tills vidare ned. Det återupptogs aldrig och jag har ibland under åren funderat på vad vart det mer än halvfärdiga stora reaaggregatet tog vägen. Kanske får jag svaret om vi ses på någon framtida kamratträff framledes.

Jag visste inte, inte vid denna fria och sorglösa tid, att livet sedermera skulle begåva mej med två döttrar och fem barnbarn. Skulle manne dessa funnits i dag om det hade inträffat ett misslyckat startförsök i samband med något vådligt rearacerbåtsexperiment med exploderande

bränsle i utblåsningsröret som jag så ostrategiskt satt grensle över. Kanske hade jag fått förbli evig ungkarl och medverkat till ättens utslocknande på svärdssidan och som en sista åtgärd i livet symboliskt kasta portnyckeln i sjön. Eller hade jag på grund av den sannolika anatomiska snabbmodifieringen fått byta namnet Sigvard och i fortsättningen kalla mej för Sigrid...? Ingen vet!

Modellbyggaren som kom med på ett hörn i det stora J35 Draken projektet.

TOKER gick mot nya spännande uppgifter. Ryktet om hans reamotorexperiment hade spridits i allt vidare kretsar och han hade med detta som bakgrund lyckats att övertyga inflytelserika personer där han arbetade på SAAB om idén att på arbetstid få bygga och flyga en skalenlig readriven modell av den s.k. Lill-Draken som vid denna tid närmade sej färdigställandet. Man borde med den reamotordrivna modellens hjälp kunna samla värdefull förhandsinformation om hur ett deltavingat stjärtlöst flygplan uppträder under flygning. Och så blev det!

Här följer ett stycke hämtat ur boken SILVERVINGAR, med tillstånd av författaren och tillika konstruktören av J35 Draken, Civiling. Erik Bratt. En verklig auktoritet inom flygområdet och alltför välkänd för att behöva en närmare presentation här.

SWINGLINEMODELLEN

En särskilt företagsam kille i hangar 1 var 4105 Karl-Axel Jansson. Modellbyggare och trollkarl. Ville göra en skalenlig modell av 210-an och driva denna med en s.k. stötmotor. Avsåg att köra flygplanmodellen på en lina ungefär som man kan linköra en häst i en paddock. Vi anammade förslaget med entusiasm och det gick till och med att få lite pengar för jobbet. Vill minnas att Saabare och Stalare

hjälpes åt med stötmotorn, som i princip är ett rör med en brännkammare. Inga roterande delar. Arbetar med en vågrörelse som



styrts av en bladventil. Denna motor var ca 250 mm lång och ca 70 - 80 mm i diameter. (Minnesbild). Modellen blev färdig och vi kunde se på när Jansson körde den utanför hangaren. Hade linan förankrad i en centrumstolpe där han stod och reglerade höjdrodret på modellen som jagade runt som ett skållat troll under utövande av ett enormt buller som måste ha hörts långt över Linköping. Så småningom kom det en filmkamera på centrumpålen. Med denna kunde man registrera hastighet, anfallsvinkel och roderutslag.

Vi kunde verifiera lyftkoefficientens lutning över anfallsvinkeln med denna modell och framförallt kunde vi se hur bra det gick att flyga. Vi monterade även en stabilisator enligt general "Sure-Jakobs" intentioner. Då gick det helt enkelt inte att flyga. Virveln från vingspetsarna blir vid stora anfallsvinklar så enorm att en nedgående del därav träffar stjärten så att denna blir direkt instabiliserande.



Swinglinmodellen

fr v 4105 Karl-Axel Jansson,
Bobben Bergström och Gunnar
Löow

Modellen av TOKERS Lill-Draken lever kvar än i dag och finns till beskådande på Flygvapenmuseum på Malmen. Den riktiga Lill-Draken var som bekant en flygande modell i halv skala som föregick den slutliga J35 Draken.

Nu återstår bara att 4105 Karl Axel Jansson, alias TOKER, dyker upp på någon kamratträff så att vi får taga del av vad som hände i den andra och längre "halvleken" av hans tillvaro. Vi väntar!

4307 Sigvard Hansson



En hälsning från norr

Tiden går nog fortare för oss FFV:are än för andra. Det beror nog på att vi har så mycket att glädjas oss åt.

När jag berättar för mina vänner om FFVK får jag frågan hur vi bär oss åt för att uppehålla denna sammanhållning, som utan tvekan är unik i skolsammanhang.

Ja, vi FFV:are vet ju vad det beror på och det skulle naturligtvis behövas åtskilliga sidor för att ge någorlunda rättvisa åt allt som har påverkat våra liv. Att FFVKs styrelse härvidlag har en avgörande betydelse, får vi inte glömma bort. Vad vore vi utan Propellerbladet och våra kamratträffar. Jag hoppas att vår styrelse förstår hur betydelsefull den är och att vi verkligen uppskattar deras arbete. Utan våra kamrater i styrelsen skulle vår sammanhållning inte kunna hållas vid liv.

Nåväl, än en gång får vi vårt kära propellerblad och än en gång får vi träffas i Västerås den 5-6 juni 2004. Låt oss övervinna våra eventuella krämpor, för att än en gång återse varandra och Västerås, där vi fick den start i livet, som givit oss som så mycket.

Väl mött under kamratträffen den 5-6 juni 2004

4219 Gunnar Wikström





Lärarkollektivet



Generalsbesök



Rektor och elever
kring pianot

Johannisbergs herrgård får nytt liv

Efter många år av tomhet har äntligen herrgården fått en ny ägare. Västerås kommun sålde fastigheten förra året till Bertil Bertilsson som driver företaget Byggnadsvård Mälardalen AB.

Bertil Bertilsson startade 1979 Skultunabyggen AB. 1995 bestämde hans sig för att ägna tiden åt byggnadsvård och sonen Johan Bertilsson tog över byggfirman.

Med traditionella färger och linolja skall Johannisbergs herrgård renoveras. Målet är att så långt det är möjligt återskapa inredningen så att den ska se ut som när den byggdes 1768. Den förra renoveringen som gjordes 1968 förstörde mycket av den gamla inredningen.

Det är ingen tvekan om att herrgården har fått en ägare som har känsla för det historiska värdet.

Renoveringen pågår för fullt. I källaren har man lagt in ett vackert orangerött tegelgolv samt gjort ett cateringkök. I källarutrymmet finns det nu rum för uthyrning för t.ex. fester.

I bottenvåningen har väggarna skrapats rena från plastfärger av elever från byggnadsvårdsutbildningen. Nu är ordningen återställd. Väggarna är målade med limfärg.

Planeringen med renoveringen är mer eller mindre klar, men det är ett stort projekt som måste få ta tid. Det är viktigare att det blir rätt än att det går fort. Allt enligt nya ägaren.

Skultunabyggen och Byggnadsvård i Mälardalen har flyttat in sina kontor i bottenvåningen. Planer finns för flera kontor och konferenslokaler på de båda övervåningarna.

Bäst av allt är att vi har etablerat en mycket bra kontakt med ägaren Bertil Bertilsson. ”Vi är en del av herrgårdens historia”, säger han. Vi hoppas naturligtvis att kunna göra återkommande besök där i samband med våra kamratträffar.

Han såg svenskt lastfartyg torpederas utanför Öland

Har man sett ett lastfartyg torpederas och bytt motor på svenska bombplanet B18 har man erfarenheter utöver det vanliga. (4213) Hans Örnheim, 75 år den 25 maj 2002 har varit med om båda händelserna.

Sådan var krigstiden i Sverige att han redan innan han fyllt 15 var utrustad med skarpladdat mausergevär i egenskap av luftbevakare med stationering i Stensnäs på Öland.

Han ingick i bevakningsstyrka med tjänstgöring dygnet runt. En tidig morgon 1942 stod han och tittade ut över havet på ett svenskt lastfartyg på väg söderut. Plötsligt slog en explosion upp midskepps. Fartyget, tillhörigt Gorthonrederiet, var lastat med svensk järnmalm för leverans i Tyskland. En rysk u-båt skickade torpeden och fartyget sjönk snabbt. 15-20 man omkom.



Hans 15 år

När Sveriges Television i Växjö för några år sedan gjorde en film om torpederingen hette det att inga vittnen finns. Jodå, Hans Örnheim.

Hans erfarenhet bestod annars i att han varit springpojke hemma i Böksholm och vant sig vid att få tio öre i dricks av verkmästaren och 25 öre av forstmästaren. Pappa arbetade på sulfitfabriken. Pengar var ingen stor tillgång. Därför var försvaret vägen till utbildning. Han blev antagen till Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås och senare i Linköping.

Han lade fem år på F14 i Halmstad. Det är en parentes att han höll på att bli ihjälskjuten när en dagofficer sköt skarpt mitt i natten för att kolla vakten. Mera handfast är arbetet som flygmotormontör Det är inte vad som helst att byta motor på en B18.

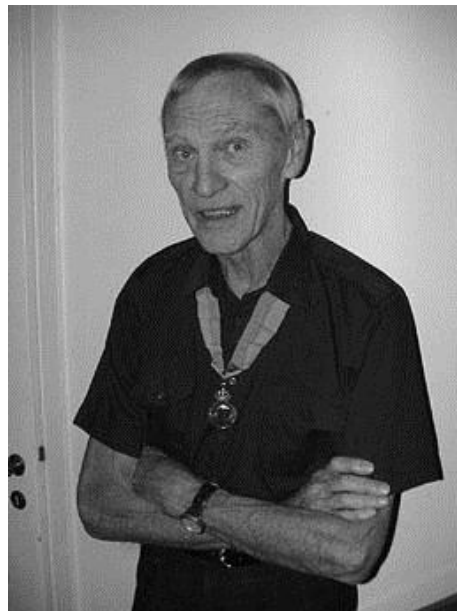
Tolv cylindrar på tillsammans 36 liter, säger Hans Örnheim.

Halmstads yrkesskola gav honom ytterligare kompetens och plötsligt gick han på tekniskt gymnasium i Jönköping. Det var billigaste alternativet eftersom hans bror redan var etablerad där.

Ingenjör skulle han bli, och blev det också. Nästa jobb gällde styrsystem till Saabs robotar. Det var en viss skillnad mot nästa jobb då han var driftingenjör hos glasögonstillverkaren Skaga i Jönköping. Men sedan blev han Fläktanställd. Och var så resten av sin yrkesbana.

Vägen ledde efterhand till Växjö där han blev chef för kvalitetskontrollen. Villan i Högstorp bytte han och makan Elvy efter en renoveringsperiod till Grönadal i Kalvsvik. Numera är makarna villaboende igen, på Blåbärsvägen.

Artikeln är från Smålandsposten i samband med 4213 Hans "Eagle" Örnhems 75 årsdag.



4213 Hans "Eagle" Örnhem

Vi har en utförlig levnadsbeskrivning inskickat av Hans som av utrymmesskäl måste stå över till nästa års Propellerblad.

FFV-möte på Flygflottiljen F9 Säve i Göteborg

Fredagen den 7 maj 2004 kl. 15.00

Varje år i början av maj har F9s kamratförening på Säve i Göteborg en träff på officersmässen, då vi serveras ärtsoppa och pannkakor. Vi berättar gamla minnen och har trevligt. Klockan 19 börjar denna tillställning. Detta ger ett utmärkt tillfälle för oss FFVare att träffas på ett förmöte, sedan är vi med på F9s kamratträff. Vi träffas då ute på flottiljen kl. 15.00 för ett trevligt samkväm. Vi dricker eftermiddagskaffe och har det lite småtrevligt. Tag gärna med Dig Din dam. Tag detta unika tillfälle för en trevlig träff och anmäl Dig omgående. Tipsa gärna andra FFVare.

Skriv, ring eller faxa och meddela senast den sista april om Du kommer till undertecknad.

Hälsningar 5834 Tage Tuvheden, Kotten 202, 466 93 Sollebrunn.
Tfn. 0514-27125. Fax 0514-27080. Mobiltfn. 070-2405555.



5834



**5846 Hans Nordberg, 5857 Owe Willingskär och 5828
Tore Ivarsson**

De äldste (42:or och 43:or)

Min skrivande penna har varit på villovägar, Pc:n är utlånad till bättre behövande, skrivmaskinens färgband är ett enda trassel men kravet att skriva några rader om gamlingarna kvarstår. Så här är några rader om gamlingsträffen.

Jag tror att det var en tisdag, närmare bestämt den 24 juni 2003 som vi (min fru och jag) vände kursen mot norr och målet var Arvidsjaur. Av någon anledning så hade gamlingarna bestämt sig för att ha en årsträff så långt norr över. Deltagarna, ett fåtal tappra kämpar från de första årsklasserna inom FFV spände därför bågarna och siktade mot Lappland. Naturupplevelserna var nästan ofattbara och jag har nu fullt klart för mig vad uttrycket ”Vi flytt int” egentligen betyder.

Ambassadörsparet Eivor och Gunnar Wikström (39: an) svarade för några oförglömliga dagar, där upplevelser och förplägnad av första klass avlöste varandra. Som före detta rektor för Arvidsjaurskola gav Gunnar oss en genomgång av hur han under ett antal år styrt och ställt med undervisning och skolans ledning. Det märktes tydligt att elever och ledning fortfarande respekterade honom (doftade lite FFV).

Vi fick också tillbringa en dag på fjället och gavs där en lektion om samernas liv. Naturligtvis var vi inbjudna till byns stora kåta där vi intog kaffe och renskav under det som hövdingen för Båtsuoj öppenhjärtigt förklarade samernas situation och problem för oss. Regementet Jägarskolan fick ett snabbt besök på rätt sida om avspärningen. Klart är att skolan till 100% lyckats med sitt motto finnas men inte synas, vi såg nämligen inte någon på hela området. Besöket på Arvidsjaurskola ökade klart hjärtverksamheten. Det var härligt att se dessa unga pojkar och flickor som just då höll på att avsluta sin flygutbildning. En av flickorna hade finalflygningen när vi var där, efter godkänd landning kastade hon sig på telefonen och ringde hem till föräldrarna och talade om att hon nu var en riktig pilot. Hon

gratulerades naturligtvis och då speciellt av vår flygveteran Folke Sjögren, som imponerade med sina 20.000 timmars flygtid plus 5.000 till i simulator.

Sista dagen bjöds vi på öl, kaffe och grillad korv uppe på fjället, där Jan Wendels ljusa byxor speciellt gladde myrorna. Stig Madberg passade på att studera återväxten av skogen på tidigare nedbrända skogsområden. Den obligatoriska lägerelden värmden och känslan av samhörighet var mycket stor. Återigen en lyckad dag. Ett stort tack från oss till norra Sveriges ambassadörspar Eivor och Gunnar.

Vi som deltog var:

4208 Karl-Erik Johansson med fru Britt-Marie

4211 Stig Madberg med fru Britt

4218 Folke Sjögren med fru Sonja

4219 Gunnar Wikström med fru Eivor

4304 Harry From

4320 Jan Wendel

P.S. Vi saknade alla Er som inte kunde deltaga. Väl mött 2004! D.S.

4208 Karl-Erik Johansson



Slåttervägen 41, 175 50 Järfälla. Tel.: 08-580 358 08, alt. 070 67374 06

Föreningsfakta

Nu är det dags igen för inbetalning av medlemsavgiften. Se bifogat inbetalningskort.

2002 gick det ut en påminnelse till 223 st som ej betalat 2001 års avgift, av dessa betalade 14 st.

Det senaste årsmötet tog beslut om att det ständiga medlemskapet inte skulle gälla för det nya millenniet, varför även ständiga medlemmar får en medlemsavgift på 100 kr. Även i år påminner vi de som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	03	02	01	00	99	98	97
Tidningen har gått ut till adresser	752	753	768	788	790	793	800
Så här många har betalat m-avgift	538	530	535	546	537	541	554
Efter en påminnelse så här många		544	561	559	573	563	568

Via inbetalningskortet kom det in 6 st e-postadresser, 18 adressändringar och 26 hade ändrade telefonnummer.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



IN MEMORIAM

Sedan föregående Propellerblad har det kommit till styrelsens kännedom att följande personer har avlidit:

4209	Jarl Bergvall	2003-11-22
4417	Ture Sandberg	2002-11-29
4515	Bertil Roos	2003
5431	Yngve Ström	2000-07-23
5750	Ulf Rydin	2003-08-03

Frid över deras minne.

