



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 67 Årgång 56



2005

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 2006 är 100:- (Etthundra kronor)

Postgiro 34 02 04 - 7

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

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild:

*5739 Sune Magnusson och Ove Ahlgren med dotter Ulla-Gun,
diskuterar under kamratträffen för årsklasserna 57-58 i Västerås*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Från styrelsen	Styrelsen
Sid 3	Lyckad kamratträff i Göteborg	4307 Sigvard Hansson
Sid 9	Hälsningar från KFUK-KFUM i Västerås	Larsowe Roman
Sid 11	CVA 25 år	Ur Bergtrollet
Sid 21	Kamratträffen för årsklasserna 57-58	5858 Åke Tedesjö
Sid 22	En hälsning från pensionären Ove i Höllviken	Ove Ahlgren
Sid 24	Bildsida	
Sid 25	Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2006	Styrelsen
Sid 26	Kamratträff för årgång 1963	Leif (6336), Tore (6337) och Paul (6365)
Sid 27	Östersundsträffen 2005	5732 Kjell Landgren
Sid 28	Storuppfinnaren Svensson offer för det Galna 80-talet	Ur ”Uppfinnaren & Konstruktören”
Sid 39	55-orna har jubilerat!	5524 Roland Rehnback
Sid 41	Hälsning från norr	4219 Gunnar Wikström
Sid 42	I hundnattens mörker	Ulf Wiberg
Sid 47	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 48	IN MEMORIAM	

Dags igen att samlas!

Jämnt år och därmed kamratträff igen. 2006 blir den lite tidigare än vanligt, den 13-14 maj! Eftersom Lövudden är basen vill vi inte kollidera med andra evenemang då vi behöver både förtäring och utrymme.

Läs mer på annan plats i Pb. Under våren kommer sedvanlig inbjudan, men notera datum redan nu!

Förra årets prov med färgomslag blev så bra att vi fortsätter även i år men lite tunnare är Pb i år till förmån för Namnförteckningen.

God Jul och ett Gott Nytt Kamratår!

Styrelsen



Lyckad kamratträff i Göteborg

Gamla kamrater från klasserna 2 och 3 strålade samman.

I början på juni 2005 samlades delar av klasserna 2 och 3 till en kamratträff i Göteborg, eller ”Metropolen på Sveriges framsida” som Göteborgarna själva gärna benämner sin hemstad. Det blev ett i alla avseenden lyckat och intressant evenemang med huvudinriktning av besök på Volvos bilfabrik och d:o bilmuseum.

Som guide och allfixare under de två dagar som besöket varade fungerade en gammal FFV:are från 3:dje årsklassen, nr 4318 Gunnar Andersson, under skoltiden 1943-1945 mest känd under tillnamnet ”Kuli”. Hans namn blev sedermera efter slutad skoltid känt i betydligt vidare sammanhang i egenskap av Volvos och en av Sveriges framgångsrikaste rallyförare genom tiderna. Han blev känd under namnet VOLVO-GUNNAR för svenska folket och inom motorvärden.

Det var, som av här framgår, en synnerligen väl kvalificerad guide som vi fick oss till del. På ankomstdagens eftermiddag blev vi inbjudna till fest i familjen Gunnel och Gunnar Anderssons vackra och naturskönt belägna villa ute vid Torslanda med utsikt över inseglingens leden till Göteborg, samt några av de kända öarna i arkipelagen där utanför, bl.a. Brännö. Ett namn som gamle visdiktaren Lasse Dahlkvist odödliggjort med sin visa ”Dans på Brännö brygga”.

Det smakade synnerligen bra efter vår resa med den förplägnad som bjöds på. Det var fru Gunnel som varit i farten förstod vi, och det med ett synnerligen gott resultat. Som vanligt när alla gamla FFV:are möts berättas det alltid gamla minnen från skoltiden och historierna tenderar att bli allt mera kryddade för varje gång. Så även vid detta tillfälle. Ingen kamratträff skulle vara komplett annars.

Efter detta anhöll vi om att få beskåda Gunnars, som vi visste, enorma pris samling som tillkommit under tävlingsåren. Detta beviljades och vi fick gå en trappa ned till baren som också utgjorde förvaringsrum för den största prissamling tillhörande någon enskild person som de flesta

av oss någonsin sett. Det var priser i alla dimensioner, alltifrån normalstorlek till jättepokaler med ”hinkvolym”, som någon uttryckte sej. Man ställde sej frågan hur han kunnat hinna med att delta i så många tävlingar som detta utvisade. Det är resultatet av 30 framgångsrika år inom bilracing. Att här räkna upp alla segrarna skulle taga alltför stor plats, men några axplock ur listan utgörs av 2st Europa Mästerskp i rally. Mille Miglia (Ferrari.) Argentina Gran Premio. Landsvägslopp 4650km. Midnattssolsrallyt. Deutsche Rally och 12-tim. Skarpnäck (Racing.) M.fl. M.fl.



Midnattssolsrallyt 1958, som Gunnar vann

Man har nästan svårt att tro när man ser denne lugne och lite lågmälda man som Gunnar alltid varit och är, hur han uppenbarligen har kunnat förvandlats till denna ”vilding” så fort han hamnat bakom en bilratt i tävlingssammanhang. Men prissamlingen talar sitt ovedersägliga språk, att så har det varit.

Vi samlades så småningom i villans uterum där vi kunde njuta av den tidigare omtalade utsikten. Vi ställde här upp till den obligatoriska bilden på deltagarna i träffen som ju brukligt är när vi mötes.



Från vänster: 4304 Harry Frohm, 4313 Lennart Fogelberg, 4309 Sture Stridsberg. Fru Gunnel och en av sönerna, 4213 Örnhem, 4318 Gunnar Andersson, 4208 Karl-Erik Johansson och 4218 Folke Sjögren. Fattas på bilden: 4307 Hansson som skötte kameran.

Vi tog så farväl av familjen Andersson för att söka oss mot staden och vårt blivande natthärbärge. Lennart Fogelberg hade i jakten på hotellrum där alla kunde bo nära samlade lyckats finna ett överraskande originellt ställe, nämligen det pampiga gamla segelfartyget barken ”VIKING” som ligger förtöjt vid kajen nära operahuset och för vilken man nu år 2005 firat 100-årsjubileum. Efter en inre ombyggnad är fartyget klassat som hotell sedan ett antal år tillbaka. De gamla manskapshytterna har byggts om till visserligen små, men ändå trivsamma rum.

Enligt reklambroschyren är ”VIKING” det enda hotell i världen som rundat Kap Horn. (Ett påstående som man kan sätta full tilltro till när man vet hur hotell i allmänhet brukar se ut.)

Men det fyrmastade och med rår försedda ”hotellet” utgör en ståtlig syn där det ligger med sin över 55 meter höga stormast. Såväl skrovet som

master och rår är byggda i stål. Byggår 1905 vid Burmeister & Weins i Köpenhamn. Längd med klyvarbom 108m. ”VIKING” har bl.a. tidigare ägts av skeppsredare Gustav Eriksson, Mariehamn, den i sjöfartskretsar betraktade originelle man som på sin tid köpte upp allt seglande tonnage han kunde hitta, medan alla andra rederier gick över till maskindrift. Vinden är förvisso en billig framdrivningsmetod. Förutsatt att den blåser på rätt håll!

När man från kajen beundrar Viking erinrar man sej Evert Taubes gamla paradvisa ”Möte i Monsunen” med slutversen: ”Jag räkna alla segel, jag räkna dem igen, ifrån flying jibb till röjel och mesan. Det var summa tjugotvå vita segel som där gick på den glittrande blåa ocean”. Men hans fullriggare ”TAIFUN” slår inte ”våran” bark ”VIKING” vad det gäller antalet segel. ”VIKING” har burit 34 segel med en sammanlagd yta av nära 3700 kvadratmeter. Så släng dej i väggen Taube, för här ligger du i lä! (Kanske att betrakta som en hädelse att tala så om våran nationalskald).

Det var stämningsfyllt riktigt när vi avslutade första dagen med hela gänget av oss som bodde på båten sittande på akterdäcket och intog kvällsmaten i närheten av den väldiga skeppsratten. Vi blev serverade av unga, snygga och trevliga servitristjejer från staden. Som ”extra-förplägnad” delade de ut filter att värma oss med mot den lite raa kvällsluften. En skämtsam konversation uppstod angående filtarnas ändamål tills en stämningsförstörande manlig hovmästarpolitruv stack ut huvudet ur kabyssen och avbröt med den inte helt okända meningen: ”Ä dä nå't mera som önskas nu innan vi stänger?” Det var det tydliga inte. Men vi fick sitta kvar en stund ändå innan vi drog oss tillbaka var och en till sin hytt.

Hytterna var trivsamma men knappast att betrakta som rymliga. En rund ventil av sedvanlig fartygsmodell fungerade som fönster och man började nästan känna sej som en djupvattenseglare som väntade på att få lämna hamnen för avfärd mot vidare horisonter när man tittade ut

och såg Göteborgs ljus glimma utanför.

Men var skulle man ligga? Det var en av de första funderingarna som uppstod tills man upptäckte fällkojen på väggen upp under taket. Efter att ha löst problemet med att fälla ned densamma uppstod ett ännu större problem: Hur ta sej dit högt upp?

En stege gömd i klädsåpet verkade vara lösningen. Men det vart ändå inget lätt jobb. Trots två års liggande i överslaf på Johannisberg med klättring morgon och kväll, visade sej detta vara ett rejält mandomsprov för en åldrande f.d. FFV-elev. Och ännu värre blev det att klättra ned baklänges, dubbelvikt upp under taket på morgonen. Man fick känslan att man nog borde tagit bättre vara på gymnastiklektionerna man fick under tiden på skolan.

Innan sömnen inställde sej kunde man i gränslandets halvdvala förnimma hur sjöfolk hade haft det på sin tid under stormens ylande i riggen och vågornas dån mot stålskrovet. Tänk att bli purrad upp mitt i natten och bli beordrad upp i riggen och ut på rårna för att beslå en del av seglen. Hemska tanke! Till sist kom sömnen som en befriare.

Dag två grydde. Nu var det besök på Volvos bilfabrik som gällde. Samling vid en bensinmack som låg nära Volvo, under Gunnars ledning. Besöket började med en stunds information av volvopersonal om vad vi skulle komma att få se. Samt även något om vad vi av sekretesskäl inte kunde få se. Våra kameror fick vi lämna ifrån oss innan tillträdet till fabriken kunde börja. (Man ville uppenbarligen inte riskera att någon ny, ännu premiärvisad bilmodell skulle få utseendet avslöjat i "PROPELLERBLADET" som första tidning.)

Vi blev mycket imponerade av hur stort VOLVO-fabrikens område egentligen är. En annan sak som också förvånade oss var att det var så få människor i arbete på vissa avdelningar, bl.a. på materialhanteringen. Det var till största delen robotar som gjorde grovjobbet. Det såg nästan spöklikt tomt ut i den stora byggnaden.

Så småningom hamnade vi i en av de intressantaste avdelningarna, den där krocktesterna utfördes och något som VOLVO är världs ledande på. Vi hade tur att en sådan test sammanföll med tiden för vårt besök eftersom testerna bara sker med vissa mellanrum.

Inför krocktesten kändes stämningen laddad på något sätt bland åskådarna i hallen. Teknikerna jobbade målmedvetet in i det sista med att rikta in ”offerbilen” i den förutbestämda vinkeln samt med att alla mätkablar låg som de skulle m.m. samt att höghastighetsfilmkamerornas inställning och placering var rätt.

Så ljud en skarp lystringssignal som förkunnade att krocktesten nu var nära förestående. Ett flertal ljusstarka strålkastare tändes runt om och under bilen. Detta för att höghastighetsfilmkamerorna behöver få högsta möjliga ljus för att bilderna skall bli skarpa. Så ljud då till sist slutsignalen. Direkt därefter hördes i bakgrunden rasslet från den tunga, spårbundna krockvagnen. Denna kom nu rusande i omkring 60km/timmas fart och träffade med en dov olycksbådande duns ”offerbilen” i sidan. Denne studsade bort ett antal meter, ungefär som var att förvänta. I bilen satt en provdocka med mängder av mätkablar inkopplade som bruk är vid sådana biltester.

Vi hade därmed fått vara med om en spännande krocktest. Strålkastarna slocknade och teknikerna strömmade till runt kring bilen. Vi fick tyvärr inte titta på bilen på nära håll efter krocktestet. Det hade sinkat personalen allt för mycket eftersom de skulle förbereda arbetet med ytterligare en krocktest. Tid är pengar även på VOLVO!

Efter att ha beskådat de tillåtna delarna av fabriken ställdes färden till VOLVOs bilmuseum. Här fanns alla av VOLVO tillverkade bilmodeller genom åren, alla i mycket fint skick. Många kände man igen sedan gammalt och andra hade man bara hört talas om eller kanske sett på bild. Där var också prototyper som aldrig nått fram till serietillverkning av olika orsaker. Där fanns också flygmotorer, både av kolvmotor och för readrift. Även detta var ett mycket sevärt besök.

Efter allt vad vi fått vara med om under dessa två koncentrerade dagar var det klart att taga avsked av varandra och draga iväg var och en till sina resp. hemorter. Även om vi alla börjar att bli litet till åren bör vi förhoppningsvis kunna ses på flera kamratträffar framöver. "Så länge skutan kan gå, så länge hjärtat kan slå" får vi väl säga, för att citera Taube ännu en gång i detta sammanhang.

Slutligen ett tack till 4318 Gunnar Andersson, alias VOLVO-GUNNAR, med familj för all medverkan i denna trivsamma och lyckade kamratträff.

4307 Sigvard Hansson



PS

Steget mellan kamratlig glädje och sorg är ibland inte så stort får man stundom en påminnelse om. En ganska kort tid efter denna vår kamratträff nådde oss budet att en av deltagarna här, Harry Frohm hade gått ur tiden. Man blir överraskad och nedstämd när sådant händer. Men sådant är ju livet. Ingen vet hur långt vars och ens tid är utstakad. Harry har varit en mycket god kamrat alltsedan vi började på skolan i vår klass år 1943.

Vi delar sorgen med hans familj och önskar frid över hans minne.

DS



Hälsningar från KFUK-KFUM i Västerås

Här kommer en hälsning från ett KFUK-KFUM, som efter några magra år, har fått vind i seglen. Det tidigare sjunkande medlemsantalet har nu äntligen vänt, så nu i skrivande stund är det cirka 700 medlemmar totalt.

Föreningens ekonomi är nu stabil efter ett mycket hårt arbete av föreningsstyrelsen och håller fortsatt hårt i kassan och ekonomin. Sommarverksamheten haft flera sammankomster med ökat antal besökare jämfört med de tidigare somrarna 2003 och 2004.

Sommarskolorna i Jollesegling, Vindsurfning, Basket och Innebandy har nästan alla varit fulltecknade och det har varit en bra ledarstab till skolorna.

Västerås Stad har långt gångna planer på att flytta ett antal båtuppläggningsplatser från motsatta sidan Mälaren till en plats mellan Lövudden och Johannisberg, där föreningen hoppas på att få bli arrendator.

Arosorkestern hade i våras en fint sammansatt jubileumskonsert med Wienermusik i en fullsatt Konsertsal i Västerås nya Konserthus.

Skogsvårdsstyrelsen hade en endags Prova på kurs, där scoutledare deltog för att visa scouting inte bara är att ”knyta knopar” och leda Gamla tanter över gatan”. Det också är möjligt, att med enkla medel ha ett bra och fint friluftsliv.

Barbro Magnusson och ett par andra ledare bakade och sålde s.k. pinnbröd från Kl.09.00 till Kl.17.00.

Intresset för scouting blev så stort att det under året bildats två helt nya scoutpatruller på Lövudden.

Föreningens innebandylag både på herr- och damsidan fortsätter att vara framgångsrika, och ligger i topp i sina respektive serier. Sedan ett år tillbaka finns ett ”dagis” i lokalerna vid infarten till Lövudden.

Deras verksamhet har gått så bra att de har lämnat in önskemål till föreningen om att få tillgång till mera lokaler på Lövudden.

Två av föreningens verkliga medlemsprofiler har under året avlidit; nämligen Harry Lööv och hans hustru. Jag tror nog att flera av Er FFV:are känner igen dem. Harry ledde i många år vuxenverksamheten inom Triangelföreningen och hustrun deltog flitigt i den kvinnliga arbetsgruppen KAK.

Personalen och ledarna och jag önskar alla FFV:are EN GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR .

Hälsningar från KFUK-KFUM genom Larsowe Roman



Biskopsvisitation på Lövudden 1952

CVA 25 år

Från trollberg till flygverkstad

Följande artikel är hämtad ur Bergtrollet Nr 2 1970 Årgång 21 Personaltidning för CVA-UHF. Tyvärr finns inte någon författare angiven utan materialet får tillskrivas redaktören med kommitté.

Hur CVA blev till

Den 1 juli 1926 blev det militära flyget ett självständigt vapenslag, Flygvapnet. Först 1936, organiserades Flygvapnet enligt försvarsbeslut till den form, som i princip gäller än i dag och byggdes därefter ut i etapper. Efter krigsutbrottet 1939 forcerades flottiljuppsättningarna och då visade sig de centrala verkstäderna i Malmslätt och Västerås otillräckliga. En bidragande orsak härtil var den alltmer utvecklade flygmaterielen. 1941 undersöktes hur ytterligare en flygverkstad skulle utformas. Ett av grundvillkoren för denna var att den skulle förläggas i berg.

Efter omfattande utredningar och förslag bedömdes Arboga (Säterbo) som den lämpligaste platsen framför Eskilstuna, Köping och Örebro. Försvarsutredningens betänkande och framställningar förelades riksdagen, vars båda kamrar utan debatt lämnade bifall. Därmed hade beslutet fattats att en ny flygverkstad skulle anläggas och förläggas till Arboga. Det var den 20 juni 1942.

CVA bygges

Först av allt träffades avtal mellan Flygförvaltningen och Arboga stad. Därmed försäkrades stadens stöd och hjälp med att dra fram kraft och vatten, ordna trafikleder samt bereda bostäder för personal, som kommer att flytta hit.

Planerings- och konstruktionsarbetet av verkstaden med kringliggande områden samt förberedelser för byggnation hade redan påbörjats före riksdagens beslut. Förhandlingar inleddes med markägare och köpekontrakt tecknades redan kunder mars månad, så att omedelbart efter beslutet kunde markköpen slutföras. Dessa omfattade:

1. Hela Åsby gård med skogar.	
Denna gård har anor ända från 1300-talet.	205 hektar
2. Större delen av Igelsäters gård	100 hektar
3. Skogsområde vid Igelsäters gård, tillhörande Arboga Bryggeri	18 hektar
4. Fastigheten Ektorp.	
Byggnaderna är rivna	8,9 hektar
5. Åkerjord från Hjälmare	
Kanal- och Slussverk	80 hektar
6. Markremsa från Västerås stiftsnämnd	13,7 hektar
7. Fastigheten Zachrisberg 23,5 hektar	
8. Skogsområde av O. Rosenqvist,	
V. A. Hedlund och L. A. Jönsson	40 hektar

Allt som allt	489 hektar
till en total summa av 554.000 kronor.	
Lägger man härtill det område,	
som erhöles av Arboga stad	37 hektar
upptog hela området,	

CVA disponerade, till	526 hektar
-----------------------	------------

På hösten började sprängningsarbetena i berget av de båda byggnadsfirmorna AB Skånska Cementgjuteriet och AB Armerad Betong. Samtidigt schaktades för flygfältet av entreprenören Bergendahl & Höckert. Detta hade tidigare avvägts av Flygförvaltningens Byggnadsavdelnings fältbyrå.

Mot slutet av detta första år var hela området redan en livlig arbetsplats, fylld at byggnadsfolk.



Trollberget april 1943

Under 1943 ändrade naturen, där CVA anlades. Sitt utseende. Schaktningarna krävde en dubbelspårig järnväg mellan Igelsäter och Åsby gård. Här transporterades bergskrot på långa tippvagnståg. Som dragare fanns sex lokomotiv. En del av denna järnväg finns kvar i vägbanan mellan Igelsäter och flygfältet. Själva tippen är i dag utomhusförråd för tyngre och oöm marktelemateriel.

I början av april hade schaktningsarbetena fortskridit så långt, att insprängning i berget kunde börja. Först sprängdes en provtunnel, som därav ännu i dag kallas P-tunneln. Därvid användes en fotomätmetod, som arbetschefen Lennart Hägglund själv uppfunnit och tillämpades här för första gången i världen. Vid årets slut var hela P-tunneln och nuvarande tunnel 1 helt utsprängd.

Påföljande år – 1944 – ökades arbetsintensiteten och under oktober månad var alla tunnlarna helt klara. Den 17 februari ägde ett stort evenemang rum. Då genombröts , där nuvarande bergsinfarten är belägen, och därefter kunde man gå in i berget genom en öppning och ut genom en annan.

Under tiden byggdes också utanför berget. Där uppfördes den stora ladugårdsliknande monteringshallen med intilliggande oljeförråd. I norra änden av området timrades den lilla stugan – vaktbyggnaden – som blev första kontoret för CVA styresman, Otto Dahlin.

Administrationsbyggnaden dröjde en tid, då den först avsågs bli i stil med en västmanländsk herrgård. Planlösningen för lokalerna blev dock omöjlig varför byggnaden fick den nuvarande utformningen som en skolbyggnad.

På våren besåddes flygfältet och efter en hel del dräneringsarbete landade det första flygplanet, en Sk 25, fört av flygvapenchefen, generallöjtnant Bengt Nordenskjöld, med verkstadsdirektör Peter Kock som passagerare. Det var den 16 november 1944.

Hela projektet CVA hade nu fått stora proportioner. Flygförvaltningens byggnadsavdelning med överste Magnell som chef ledde utvecklingen. Resurserna räckte inte till och vissa arbeten lades ut hos civila företag, bl a Vattenbyggnadsbyrån för konstruktioner för bergsbyggnation och Hugo Theorells ingenjörbyrå, Stockholm, för värme och ventilation. Antalet entreprenörer var mycket stort.

Parallellt med dessa arbeten byggdes genom Arboga stad nya bostäder, bl a i Ekbacken. I början av 1944 var folkmängden i Arboga 5.845 personer.

Personalen

Redan 1943 har Flygförvaltningens verkstadsbyrå börjat organisera CVA. All expertis och erfarenhet från CVM och CVV utnyttjades. Detta gällde givetvis byggnationen, men också personalen. Därvid kom CVA start att intimt hänga samman med FFVS – Flygförvaltningens Flygverkstad i Ulvsunda – där det av FF konstruerade fpl J22 tillverkades. När denna verkstad började avvecklas, blev styresman Otto Dahlin chef för CVA, varvid han tog med sig en del av

personalen. Denna var till att börja med tveksam att flytta till Arboga och delegationer undersökte de lokala förhållandena. Det blev också långa förhandlingar, då de intresserade begärde flyttningssersättning, kompensation för nedflyttning i dyrort etc. Slutligen träffades överenskommelse för 55 tjänstemän och 90 kollektivanställda. Då FFVS måste avsluta sitt uppdrag, förelåg dock svårigheter att avvara alla dessa genast och endast en del av dem kom före nyåret 1944-45 till Arboga. Dessa blev ”UR-CVA:arna”.

De utgjorde en flygverkstad i miniatyr i monteringshallen. Expeditionen låg i kontorsutrymmena och den stora ytan reserverades för uppställning och arbeten på flygplan.

Den första beställningen kom från FFVS redan i oktober och avsåg reparation av delar för J22:

- 1 sidoroder
- 1 höjdroder
- 1 vingklaff
- 4 skevroder
- 1 skelett till fena
- 4 fjäderben
- 5 vingspetsar

Trots att CVA kommit igång, var allt fortfarande en jättelik byggnadsplats med många entreprenörer i arbete. Över hela området fick man balansera på landgångar och plank över lervälling och gytta. Med förtjusning hälsades kylan då marken frös och bar.

Bespisningen hade ordnats dels genom ”Futten” – en ”saloon i klondykestil” samt Kempes kiosk, som då låg i Ekbacken.

Vattnet från diket, där branddammen nu ligger, var brunt och under all kritik. Dricksvatten hämtades från en källa vid berget.



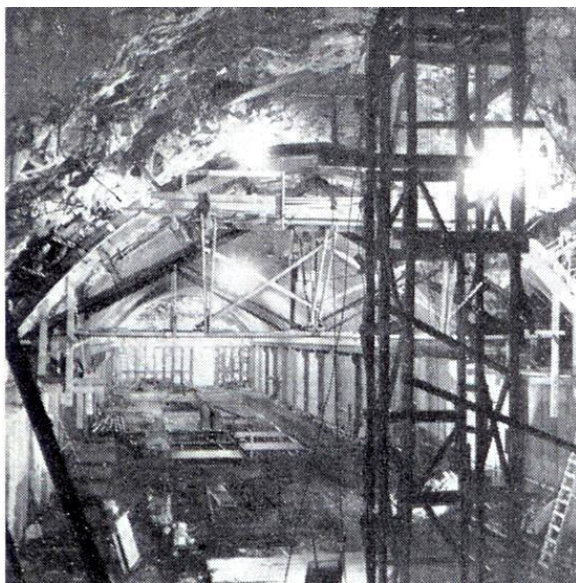
CVAs mäss 1944

Personalökningen i början av 1945 gick långsamt, då avvecklingen av FFVS inte gick programenligt. Den 1.7 skulle allt vara klart, men det blev förseningar på grund av en konflikt mellan Verkstadsföreningen och Metallindustriarbetarförbundet. CVA fick därför överta alla FFVS funktioner med bl a färdigställande av de återstående 18 fpl J22. Detta var slutfört i mars 1946.

I juni månad 1945 kunde administrationsbyggnaden tagas i bruk och den 17 augusti invigdes CVA av dåvarande generalmajor Nils Söderberg. Det var födelsedagen för 2 år sedan.

Hur CVA utvecklades

Med invigningen var allt inte klart utan utbyggnaden fortskred.



P-tunneln börjar skönjas

Samtliga tunnlar i berganläggningen var 1946 i stort sett klara och tagna i bruk.

1947 kördes den första motorn DB 605 i motorprovbyggnadens provrum nr 4. Provrummen 2 och 3 blev snart därefter klara och då kunde full kapacitet uttagas.

1948 gjordes stora undersökningar av FOLKHÄLSAN om värme- och ventilations-

systemet, som inte var nöjaktigt. Även belysningsförhållanden studerades. Allt tillrättades senare med ledning av de resultat som framkom då.

Som en sammanfattning hade konstaterats att ingen direkt hälsofarlig lokal fanns, men trots detta ökades specialevakueringen för att få större säkerhetsmarginal och ny belysning infördes. Samtidigt kom riksdagens andra lagutskott för en förberedande behandling av ett för riksdagen framlagt förslag om ny arbetsskyddslag, som härrörde till tidigare bergverkstadskonferens.

Arbetsobjekten strömmade in. Efter J22 fick CVA bygga om och iordningställa en serie på 100 flygplan, som inköpts från USA. De fick beteckningen Sk16. Det första levererades den 27 jan 1947. Därefter gjordes översyn på J21 (1948) och modifierades B18 (1949). Radarverkstaden inreddes 1948 i tunnel 2 och propellerverkstaden nedlades 1949. Den första försöksroboten Rb 310 tillverkades (1949), och detaljer för J29, producerades åt SAAB/L. Detta pågick ända till 1955.

Den 27 augusti 1955 firade CVA 10-årsjubileum med en fest i P-tunneln med både jubileumsprolog och festrevy. I anslutning till jubileet var det flygdag.



10-årsjubileum firas i berget

Omorganisation

Den 1 jan 1958 fick CVA en ny organisation. Huvudtemat var att de tre centrala verkstäderna i princip skulle ha samma uppbyggnad. Från sakbyråerna överfördes nya arbetsuppgifter, som krävde teknisk bearbetning. För enhetlig ledning och samordning härav bröts rent teknisk persona ut från produktionsavdelningen till en gemensam teknisk avdelning.

Hit fördes då också teknisk beredning och kontrollgrupperna. Första tekniska överingenjören var Sixten Granath. Samtidigt gjordes även en strukturrationalisering så att inga flygplanöversyner eller liknande arbeten skulle utföras på CVA. I stället blev CVA specialverkstad för framförallt elektronikradio, radar, länk, telefoni samt robot och beväpning. Att fpl senare kom till CVA för installationsarbeten var bara ett led i specialiseringen.

Året därpå blev CVA också huvudverkstad för underhåll av luftförsvarsrobotar. Rb 365 "Bloodhound". Dessutom blev fpl 35 och 32 B:s kraftiga jetmotorer RM6 nytt arbetsobjekt. Redan året därpå kunde denna motor köras i den nya provboken i berget. Dit hade man också förlagt motorapparatverkstaden.

Men denna strukturrationalisering följde också att exempelvis nitare omskolades till elmontörer.

Den 1 juli 1961 lämnade styresmannen Otto Dahlin CVA med pension och efterträddes av överingenjör Anders Högfeldt, som är verkstadschef än i dag.

Flygförvaltningen bedömde att underhållet av telemateriel skulle komma att få ett mycket stort uppsving och gjorde en utredning, FATU. Ett resultat härav var att TELUB uppsattes i Växjö. Sedan denna tillkommit visade det sig att modern telemateriel inte fordrade så mycket underhåll och CVA fick avstå en del arbetsobjekt dit. Vidare

planlades att CVA skulle överföras till Försvarets Fabriksverk. När och hur detta skulle ske framgick inte av utredningarna. Vidare framkom rykten att CVA arbetsgrupp i Östersund skulle växa ut till en verkstad. Allt skulle innebära arbetsminskning för CVA.

För att ge all CVA personal en saklig information från Förvarsdepartementet ordnade FCTF:s och FCPF:s lokalavdelningar tillsammans med Arboga stad ett möte – ”ENGELBREKT” – den 8 febr 1967. Över 900 åhörde informationen. Därvid visade de ansvariga stor optimism.

Från Krigsmakten till Fabriksverket

Den 1 juli 1967 bytte CVA ”huvudman” och lämnade Flygwapnet och Krigsmakten till Försvarets Fabriksverk. Själva övergången skedde helt obemärkt. Först därefter började överläggningar med personal från huvudkontoret för att likrikta i första hand administrationsrutiner.

Alldeles utan smärtor gick inte övergången då det varslades om friställningar av viss personal. Detta drabbade dock inte CVA så hårt utan det blev ett 30-tal man ur personalen, som uppnådde pensioneringsperiodens nedre gräns, som skulle få gå med full pension och detta trädde inte i kraft förrän i aug 1968. Detta skedde således efter det att CVM och CVV också överförts till FFV.

Specialiseringen vid CVA och vid CVM fortskred: CVA blev ensam motorverkstad för flygmotorer. Det första objektet blev RM 9, Som överfördes från CVM. Övriga motorer har följt senare. Verkstaden har etablerat speciellt underhåll för elektroniska instrument för kalibrering och jämförelse med arbetsinstrument.

Nu överses även alla flyginstrument i Arboga.

CVA har gått vidare framåt. Nu senast vid årsskiftet 1969-70 startade CVA filial i Östersund, som har till huvuduppgift att underhålla markelektronikmateriel, vridbord och specialfordon.

CVA i dag

CVA har i dag en ungefärlig omsättning på 90 miljoner kronor och erhåller ca 31.000 beställningar.

Personalen är ca 800 månadsavlönade och ca 600 timavlönade.

Lokalerna är under ständigt ombyggande och utökande. Nu senast har två förrådsskydd tillkommit på den hårdgjorda marken på områdets södra del. Bergsutrymmena har tillvaratagits till det yttersta. För personalen och materielens välbefinnande är luftomsättningen via ventilationsanläggningen utbyggd till 440.000 m³/tim. (500 ton luft/tim., varv 70 % friskluft). För att värma alla lokaler (även de utom berget) åtgår ca 1.400 m³ olja/år.

Energiförbrukningen på hela CVA är ungefär 9 milj kwh/år med en inkommande spänning på 20kV. För att få arbetsström finns 25 transformatorer i storlek mellan 15 och 100 kVA. Totalt finns här ca 12.000 lysrör.

Filialen i Östersund inryms nu i lokaler i Odenskog i Östersunds sydvästra del, som har ställts till förfogande av Östersunds stad. 1971 kommer dessa att återlämnas och verksamheten flyttar till egna lokaler, som föreslås uppföras i Lungvik norr om Östersund.

Vad framtiden kommer att utvisa är svårt att sia om, men dagsläget visar på stabil beläggning så långt det inom försvaret är möjligt att skåda.

Kamratträffen för årsklasserna 57-58

Helgen den 20-21 maj samlades årsklasserna 57 och 58 med respektive för en träff i Västerås. Ja, redan på fredagen hade de flesta redan anlänt till Scandic hotell, som var samlingsplatsen för träffen.

På fredagskvällen träffades vi i baren för att diskutera samt att titta på bilder och film från förr.

På lördagen gjordes en rundtur med buss för att se hur Västerås förändrats med tiden. Ett stopp gjordes vid vårt minnesmärke nere vid Mälarens strand på gamla CVVs område.

Lördagens huvudpunkt var kvällens middag. Vår toastmaster 5703 Arne Brahm hade nöjet att hälsa vår fd rektor Ove Ahlgren välkommen till bords. Ove var på besök hos sin dotter i Järna och till vår belåtenhet kom han tillsammans med dotter och måg till Västerås för denna träff. Trots sin höga ålder, 93 år i augusti, var han i god form för många diskussioner under kvällen med sina gamla elever.

Söndagen startade med korum vid Lövuddens friluftskyrka. 4220 Arne Yngvesson hade vänligheten att ställa upp och säga några minnesvärda ord. I övrigt under söndagen var det många som tog chansen att besöka Hässlö flygplats för årets flygdag.

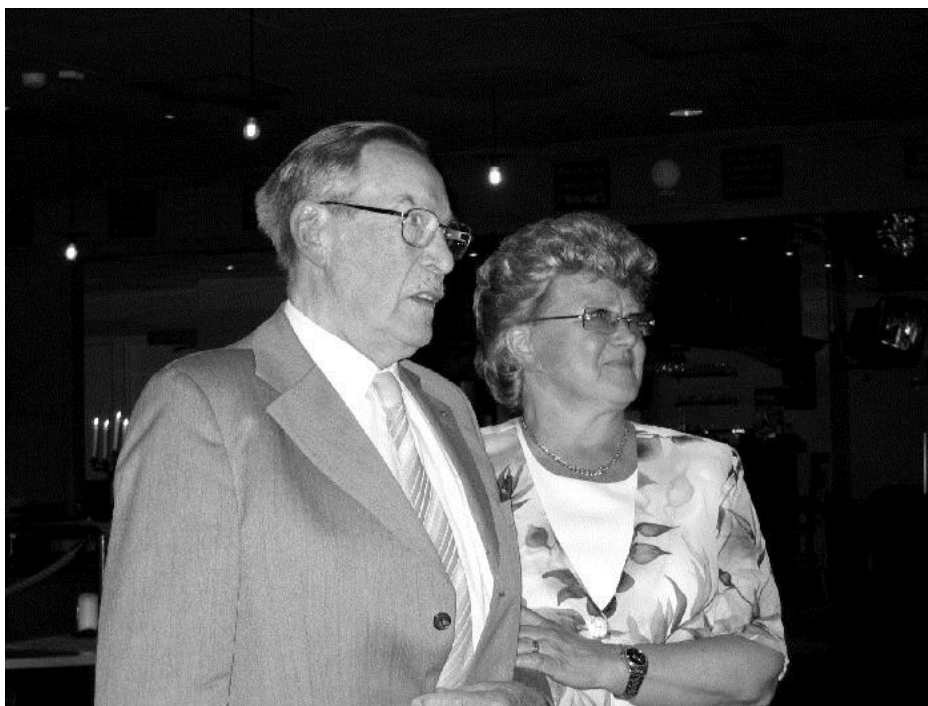
5858 Åke Tedesjö



5739 Sune Magnusson
Ove Ahlgren
5703 Arne Brahm

En hälsning från pensionären Ove i Höllviken

Med stor tacksamhet och glädje accepterade jag inbjudan till årets kamratträff i Västerås för årsklasserna 57 och 58, till vilken jag, min dotter Ulla-Gun och hennes make Stig infann oss.



Ove Ahlgren med dotter Ulla-Gun

När jag, för 60 år sedan, som rektor åtog mig uppgiften att ansvara och vidareutveckla den då tämligen nystartade lärlingsskolan, kunde jag knappast tänka mig hur stor betydelse denna utveckling skulle få för Flygförvaltningens centrala verkstäder och flottiljer.

Yrkesutbildningen har, tack vare skickliga lärare, skol- och elevhemspersonal blivit mycket uppskattad på flygvapnets och många andra arbetsplatser.

Vi skall heller inte glömma den fina anda som under åren präglat alla inblandade, elever som lärare. Det har knutits många vänskapsband som fortfarande håller och om detta vittnar den senaste FFVK träffen. Trivsel och angenäm samvaro har under de gångna åren varit

föreningens, FFVK, målsättning och detta håller ännu, det har jag själv bevittnat.

Den senaste kamratträffen jag deltog i, försommaren 2005, var en angenäm upplevelse. Jag träffade f.d. elever, som nästan nått pensionsåldern och vi samtalade om och påminde varandra om det som varit och hur det blivit. Det tog en stund innan jag kunde identifiera och minnas alla jag träffade, det var ju numera mogna män. Efter någon timma klarnade dock minnet och det blev många ”kommer du ihåg det och det...”. Jag kunde också konstatera att omtanken om varandra och vänskapen er emellan bestod.

Jag måste få säga att det pös i det gamla rektorshjärtat när jag såg och hörde om era levnadsbanor. Jag känner ju att jag har varit en fungerande kugge i era livs maskineri.

Det var en underbar träff.

Jag vill nu via Propellerbladet hälsa till alla f.d. elever och önska en God Jul, ett Gott slut på det gamla året och ett mycket Gott Nytt År.

Ove Ahlgren

**Sverre ”Berka” Bergqvist
på besök 1952
Rektor Ahlgren med familj**



Från tidigare kamratträffar



Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2006

Nästa år 2006 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 klassvis 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.

Våra goda kontakter med ägaren till Johannisbergs Herrgård gör det möjligt att använda herrgården för vår traditionella utställning både under lördagen och söndagen. Detta är vi mycket tacksamma för. För den som önskar finns det också möjlighet att hyra källarlokalen under lördagskvällen för någon enskild klass eller grupp. Lokalen med de tjusiga valven tar drygt 40 personer. Var ute i god tid och boka direkt till föreningen.

Skriv redan nu in i din almanacka lördagen den 13 maj och söndagen den 14 maj för ett besök i Västerås.

Separat kallelse med program kommer att sändas ut under april.

Väl mött den 13-14 maj 2006 i Västerås!

Styrelsen



Kamratträff för årgång 1963

Tiden går otroligt fort, och nästa år är det 40 (!) år sedan vi i årgång 1963 tog vår examen på FFV. Vi är några stycken som tycker att nu är det hög tid att ses igen, eller hur??

Tänk att få ses efter 40 år och återuppleva gamla minnen från våra händelserika år tillsammans på FFV i Västerås. Vi var då unga och ivriga, livet låg framför oss, men efter skolans slut så försvann vi snabbt ut i livet på olika vägar. Mycket vatten har runnit under broarna sedan vi skildes åt i Västerås försommaren 1966, och massor har hänt.

Mängder av frågor finns, vad hände honom, och var blev han av, som jag inte sett sedan skolans tid?? Svaren på många undringar och funderingar kan du få till livs när du kommer till Kamratföreningens träff i Västerås den 13-14 maj 2006, och träffar det ”gamla gänget” igen.

Som vi uppmanade i utskicket till alla så vill vi snarast ha kontakt med Er alla för att få en bra uppfattning om intresset för att göra en bra planering och prispförhandling. Kontakta oss på e-mailadressen **FFV63@hotmail.com** alt. vanligt brev el tfn. KOM IGEN!!

Alla ja, som ni såg i utskickets namnlista och även som ni ser i den nu uppdaterade Pb-Namnlistan så saknar vi uppgifter på 6305, 6309, 6328, 6345, och 6355. Kan någon hjälpa oss med uppgifter och kanske ta direktkontakt för att få med alla??

Vi hoppas på en rasande kul helg med mycket nostalgi och minnen, men även återupplivade kontakter för framtida gemenskaper.

På snart återhörande och sedermera återseende !!!

Hälsar Leif (6336), Tore (6337) och Paul (6365)

Östersundsträffen 2005

Den 25 augusti var det dags för den årliga Östersundsträffen, denna gång på Östersunds nya träffpunkt Arctura, 55 meter över marken, belägen vid Östersunds skidstadion.

Tyvärr var vädrets makter inte nådiga denna kväll. Gråa moln och dis förstörde den annars fina utsikten.

Ett samtalsämne av många var nedläggningen av F4. Samtliga kvarvarande 1400 personer inom den militära verksamheten i Östersund kommer nu de närmaste dagarna att bli uppsagda. Kjell berättade sedan, till bilder, om 57-58 träffen i Västerås den 20-22 maj i år.

Nästa års Östersundsträff kommer att hållas den 24 augusti.

5732 Kjell Landgren



Vi som var med är från vänster:

4815 Assar Ågren, 6047 Lars Nilsson, 6017 Ulf Hansson, 6147 Morgan Nöjdberg, 6125 Göran Henriksson, 5740 Lennart Mowerare, 5732 Kjell Landgren, 4211 Stig Madberg, 5644 Karl-Åke Modig, 5651 Jan Nowen, 5627 Bengt Håkansson, 4511 Ingvar Olofsson

Storuppfinnaren Svensson offer för det Galna 80-talet

Följande artikel är hämtad från tidningen "Uppfinnaren & Konstruktören" nr 1 1994

Den här intervjun med storuppfinnaren 5107 Sten-Erik Svensson speglar på ett tragiskt sätt en uppfinnares inte helt unika situation i dagens Sverige.



Tragedin har sin uppkomst i Det Galna 80-talet och orsakades inte minst på grund av att Sten-Erik Svensson och dåvarande STU inte alltid talade samma språk. Plus att STUs rutiner tydligen inte varit klara och rationella i olika avseenden. Intervjun skall läsas som ett partsinlägg. Andra har en annan uppfattning om vad som hänt, vilket redovisas på särskild plats. Men kvar står faktum: en uppfinning med en fantastisk potential har bara gett arbete åt jurister och byråkrater sedan Svenssons projekt hamnat i högst olämpliga händer.

Sten-Erik Svensson, 57, Volkswagen 73-års modell, 23000mil, är en världskänd uppfinnare bland bilindustrins utvecklings- och konstruktionschefer. Hans automatiska bromsregulator för bussar och tunga fordon är världs ledande och har hittills sålts för mer än 10 miljarder kronor. Den ger jobb åt 100-tals människor icke minst i Sverige.

Själv är han arbetslös och lever på A-kassan i en andra omgång. Han fick chansen till en förnyad period sedan han gått på uppfinnarkurs i Grimslövs folkhögskola.

Olle Wallerius, f d VD i SUF, var kursledare och tycker att alltsammans är upprörande. Samma tycker arbetslösa tjänstemän i en TCO-grupp i Ängelholm som nu ger Svensson sitt stöd efter bästa förmåga.

På STU/Nutek, som ställt upp helhjärtat för en nu avslöjad ”affärsman” och dennes f d kompanjon, tycker en ledande tjänsteman att Svensson borde ha rätt till socialvårdens tjänster precis som andra svenskar. En annan säger i en intervju att Svensson borde vara tacksam för allt som man gjort för honom.

Sten-Erik Svenssons situation har till avgörande del orsakats av en märklig handläggning av hans ärende. Illa utformade avtal tolkade han som licensavtal, hos STU som köpeavtal.

Jag litade givetvis blint på att man hos STU skrev ett avtal som jag kunde tro på, säger Sten-Erik Svensson. Jag är uppfinnare och inte jurist eller affärsman.

STU vägrade att lyssna

Men på STU har man vägrat att lyssna på Svensson när han senare kom underfund med att han kopplats samman med personer som han fann vara oseriösa.

Hos STU/Nutek har Svensson tydligen blivit en synnerligen besvärlig person, som man blivit grundligt trött på. Tidigare titulerades Sten-Erik Svensson, en av de stora välståndsbyggarna i landet, för ingenjör och Broder och allt det där.

Men i sista brevet från Nutek kallas han rätt och slätt för ”stödmottagare”!

- Jag känner det som en grov kränkning från samhället, säger Svensson, vars uppfinningar gett stat och kommun 100-tals miljoner i skatter och avgifter och arbete och trygghet för många familjer särskilt värdefullt idag med en halv miljon arbetslösa i landet.

TV-reporter avslöjade

I finalen på första akten, som varat i sex helvetesår för hr Svensson,

steg en ung kvinnlig reporter på TV 4 i Malmö in på scenen för att berätta om Sten-Erik Svenssons helt otroliga situation.

Medan kamerafolket jobbade med Svensson satt hon vid hans köksbord och ringde en massa samtal på sin nalle. Bland annat till Patentverket i Sundsvall för att kontrollera de båda, ”affärsmännens” bakgrund.

Resultat: bara sedan 1992, då PRV införde vad som kallas Historiska uppgifter har de båda männen tillhört ett 50-tal bolagsstyrelser där nästan alla företagen antingen satts i konkurs eller likviderats!

Sten-Erik Svensson hade rätt! En normal kontroll från början av Vidali AB från STUs sida borde ha räckt för att stoppa de båda männens framtida härjningar. Bolaget var likvidationspliktigt redan då.

Gissa vem av dem som landets en halv miljon arbetslösa anser skulle ha samhällets stöd? Den som skapar nya säkra jobb eller de andra som bidragit med att producera arbetslösa. De båda fick allt stöd de kan önska sig av staten. Men också en snygg skylt utåt, säkert mycket användbar. Och Svensson har blivit av med sitt inflytande över ett ytterst värdefullt patent, om det kommit i rätta händer, för futtiga 100000 kronor av vilka han är skyldig Nutek hälften.

Bortåt 300 prototyper av uppfinningen står nu och samlar damm på en hylla i en malmöfabrik. En av ”affärsmännen” ordnade 1.5 miljoner i bidrag för att få igång en tillverkning av uppfinningen hos malmöföretaget.

- Loppet är kört fruktar Sten-Erik Svensson. Det här klarar inte en antikhandlare.

För att placera produkten i världens bilindustri krävs nämligen professionalitet och ett gott rykte bland synnerligen kräsna kunder. Sådana har för övrigt hört av sig i Svenssons telefon.

- Det där har Nutekfolket aldrig fattat, säger Sten-Erik Svensson. Det handlar ju inte om att sälja julgranar.

- Men det blir aldrig något av med det här projektet så länge Nutek och antikhandlaren får härja. Det här hade jag tänkt som min trygghet på äldre dar.

- Men då måste jag snart på något sätt få tillbaka mitt patent och alla arbetsritningar och annat. Och jag vill inte ge upp trots att jag genom STU tvingats på ett avtal som jag aldrig velat acceptera. Jag visste ju då att det var tvivelaktigt folk jag hade att göra med. Men alla mina varningar uppfattades bara som gny och gnäll även tokig uppfinnare.

Att se folk i ögonen

Sten-Erik Svensson kommer från en mjölnarfamilj på skånska landsbygden. Efter folkskolan lärde han till flygmekaniker på Kungliga Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV) i Västerås. Sedan studier vid Högre Tekniska Läroverket i Karlskrona. Konstruktörsjobb på Volvo Köpingsverken, sedan



Bromsregulator i Malmö 1961-74. Där fick han i uppdrag att konstruera en automatisk bromsregulator för tunga fordon och det blev en världssuccé. Själv verkade han i flera år med att marknadsföra uppfinningar i USA och övriga världen. Bolaget övertogs av Haldex som byggt fabriker för tillverkningen inte bara i Sverige utan också i USA, Italien och England. I USA bygger man f ö en ny fabrik med fördubblad kapacitet. Vid hemkomsten fanns inget kvalificerat jobb för Svensson i organisationen. Så han valde att satsa på ett jobb som utvecklingschef hos Bröderna Ottosson i Klippan.

Bl a utvecklade han en ide som fanns i företaget om en bakvänd barnsits i bilarna. Ny succé. Åtminstone 300 000 såldes under de sex år Svensson jobbade i företaget innan det gick i konkurs.

På en mässa i Malmö upptäckte drottning Silvia barnstolen. Hon ville prompt ha den för sina egna barn. Efter en tid kom ett brev från hovet där kungen och drottningen ville se Svensson och en avdelningschef på middag.

- Jag var verkligen nervös men det blev en avslappnad och fin tillställning inte minst tack vare drottning Silvia, säger Sten-Erik Svensson.

Därefter projektarbete för bl a BESAM i Landskrona, där han arbetade med eget ansvar för framtagning av en automatisk vikdörr med säkerhetsfunktion av ny typ. Ny succé.

Under tiden verkade han som fri uppfinnare med att utveckla bromsregulatorn efter nya idéer. För det fick han STU-stöd och ett av Idéstipendierna 1978 på 15 000 kronor.

Vidali AB en katastrof

Sten-Erik Svensson säger att han är dålig på att sälja in uppfinningar på företag. Så han tog kontakt med STU och bad om hjälp.

Det var inga problem. För 40 000 kr ställde STU upp. Svensson säger att han fick en utmärkt kontaktperson som skötte uppdraget bra och hade och har hans förtroende.

Man tog kontakt med Saab Scania i Södertälje. Förhandlingarna gick bra men i slutskedet hoppade företaget av.

Då fick man kontakt med ett verkstadsföretag i Stockholm som jobbade seriöst med projektet efter ett bra licensavtal enligt Svensson. Men efter två år gick företaget i konkurs.

På Scania i Södertälje var man emellertid intresserad av uppfinningen och en ledande tjänsteman där bad det lilla försäljningsbolaget Vidali AB om hjälp att finna en seriös tillverkare.

Sten-Erik Svensson:

- Efter ett tag tog ägaren till Vidali AB kontakt och erbjöd sig att själva ta hand om exploateringen. Vi var inte helt nöjda men eftersom laboratoriechefen på Scania Vabis med sitt brev ställt order i utsikt nappade jag.

Vidali AB fick ett villkorslån på 445 000 kronor och ett avtal skrevs som jag betraktade som ett licensavtal. I samma veva lämnade min kontaktman projektet inför sin pensionering och sen blev det bara elände. VDN för Vidali hörde inte av sig. Ingen svarade i telefonen.

(I ett senare PM hävdar Nuteks jurist att det var Sten-Erik Svensson själv som skapade kontakten med Vidali AB vilket torde få ses som en

dålig glidning för att komma från ett ansvar för fortsättningen. För övrigt hade ju STU både godkänt avtalet och gett ett villkorslån till Vidali AB.)

Sten-Erik Svensson skickade ett rekommenderat brev till Vidali AB för att få veta vad som pågick. Då svarade en person (här kallad hästhandlaren) att han och en antikhandlare hade övertagit bolaget medan den förre VDn helt hastigt flyttat till Österrike.

Check utan täckning

- Jag var redan från början misstänksam mot de båda, berättar Svensson. Jag ville bryta det licensavtal jag hade med Vidali AB men det var ogörligt så som det skrivits.

Detta skedde 1988. När bolaget sedan gick i konkurs 1992 var allting i en sådan röra att patentverket i Sundsvall först nu kan registrera konkursen.

Efter konkursen i det förra bolaget hade Svensson fått diverse delar till den tilltänkta produktionen av regulatoren som ersättning för sina fordringar. Detaljerna hade bara skrotvärde i konkursen men var värdefulla för Vidali AB som köpte dem för 90 000 kronor. Svensson fick 45 000 kronor kontant och resten på en check som visade sig vara utan täckning. Vid en civilprocess halverades beloppet men Svensson fick ändå inte några pengar eftersom bolaget senare gick i konkurs. STU underrättades om saken, säger Svensson men ingen reagerade genom att söka efter information på vanligt sätt.

Nog var det här en signal man borde lyssna på. Var Vidali AB konkursmässigt redan då, frågar sig Svensson. Hade STU-pengarna använts på rätt sätt? Då hade mitt patent kunnat hamna hos mig igen genom en kraftfull åtgärd från STU, hävdar herr Svensson.

Vidali Development AB

Under tiden hade Vidali AB utökats med Vidali Development AB med samma ägare. I slutet av oktober 1990 kom ett brev där femton

personer kallades till sammanträde hos STU den 11 november. Man skulle diskutera hur man skulle främja projektet. Automatisk bromsregulator stod det. Detta var skrivet på STU s brevpapper. Det stod ingenting om att avtalsfrågor skulle tas upp. I så fall hade jag givetvis tagit med en advokat, säger Svensson.

Svensson trodde givetvis att det var ett möte som STU tagit initiativet till. Senare framkom det emellertid att det handlade om att Vidali AB begärt det, säger Svensson. De företrädde vid mötet av en jurist som tidigare arbetat på STU men nu var deltidsanställd på Statens Energiverk. Något protokoll från mötet finns inte!

Svensson berättar:

- Jag prickar alltid av möteslistor men juristen fanns inte med på denna. Han sa inget under hela tiden men han placerade glasögonen på nästippen och sen satt han och stirrade på mig hela tiden som för att psyka mig.

Svensson kände sig tvingad att skriva bort sin stora uppfinning.

- Föredragande var alltså en av direktörerna på STU. Snabbt kom han helt oväntat för mig in på att avtalet mellan mig och Vidali AB var luddigt och måste skrivas om. Jag protesterade. Men då fick jag veta att om jag motsatte mig det skulle projektet omedelbart läggas ner.

- Det nya avtalsförslag som man ämnade lägga fram för mig skulle varken bli bättre eller sämre för mig, sa STU-direktören flera gånger, säger Svensson.

- Vad juristen, som jag kände väl, hade på mötet att göra begrep jag inte då. STU s verksjurist fanns ju där och den här sa inte ett ord. Han satt ju bara och glodde argt på mig.

Personlig konkurs eller...

- Konsekvensen om jag nekat att skriva på avtalet var att jag riskerade att ruinerats. Jag själv var ju skyldig STU 50 000 kr, som man ju kunde kräva av mig genast.

- Någon dag senare kom det nya avtalsförslaget som jag ombads skriva under. Jag ansåg mig tvingad att göra det men gjorde det under protest.

Ni får ta ansvaret för följderna, sa jag. Jag begrep att det nya avtalet var liktydigt med att jag helt överlät mitt patent och allt som hörde till det åt "gentlemännen" i Vidali AB, må vara att licensintäkterna skulle vara kvar. Men jag hade ju förlorat allt också om jag gått i personlig konkurs. Det var ett värre alternativ.

Jag skrev på och det var dumt. Därmed tycks det som om jag förlorat allt som jag skapat och att jag i fortsättningen bara skulle bli springpojke åt antikhandlaren och hästhandlaren. Jag var helt förtvivlad.

- Den viktigaste ändringen låg däri att Vidali AB hade full rätt att överföra min skapelse till annan part d v s - fattade jag snart - till Vidali Development AB, som ju inte hade resurser att driva projektet. STU undertecknade avtalet med "För STUs del". I det tidigare avtalet stod det att "STU godkänner avtalet", en väsentlig ändring.

Jag fick senare veta att mötet sammankallats på begäran av Vidali AB och inte STU och att juristen satt där som ombud för detta bolag och att det var han som skrev det avtal som berövade mig allt.

Jag fick också veta att han hade uppdrag för Svenska Uppfinnareföreningen och följaktligen borde ha avstått från att vara ombud för mina plågoandar. Han borde ju företrätt mig i stället.

Fick nej av Nutek

Efter konkursen, som lär ha varit synnerligen besvärligt att utreda, fick Sten-Erik Svensson erbjudande att köpa tillbaka sitt patent och alla ritningar, material anvisningar och allt annat som hörde till. Han vände sig till Nutek och bad om ekonomiskt stöd men fick inte någon hjälp. I stället kunde Vidali Development AB överta alltsammans för fattiga 50000 kr.

Om man på Nutek kontrollerat antikhandlarens bakgrund och Vidali AB som hela tiden varit likvidationspliktigt enligt de offentliga handlingar som finns hade det då varit möjligt att rädda patentet - enda tillgången i konkursen - åt Svensson och därmed öppnat en möjlighet

att sent omsider få uppfinningen i produktion? Frågan tränger sig på. Hur Nutek bevakat konkursen vet vi inte men det borde vara synnerligen angeläget att det redovisas.

Om Svensson, som då visserligen var pank, hade fått möjlighet att få tillbaka sitt verk kunde mycket väl positiva saker ha hänt särskilt om han slapp ”hjälpen” från Nutek som han dock betalat 40 000 kronor för. Resultatet av lånet blev alltså att han i princip blev av med allt han ägde. Lånet är ändå inte avskrivet.

Hotades med skadestånd

Nå, konkursförvaltaren begärde att Sten-Erik Svensson skulle skriva under ett avtal med Vidali Development AB som en följd av det märkliga mötet på STU. Svensson vägrade och det ledde till ett argt brev från samma advokatfirma som konkursförvaltaren verkade i. Svensson hotades med hårda skadestånd om han vägrade att skriva på. Bidragsmottagare Svensson vägrade.

Då kom STU/Nuteks verksjurist flygandes till Växjö för att träffa eleven Svensson vid uppfinnarkursen på folkhögskolan i Grimslov. Han begärde att få Svenssons autograf på avtalet. Men nu fick det vara slut på skrivandet förklarade Svensson för den enligt honom mycket nervöse statstjänstemannen. Här har skrivits nog.

Gäller avtalet?

Nu frågar sig Sten-Erik Svensson och säkert också läsarna av det här eländiga ärendet - om avtalet fortfarande gäller. Varför erbjöds han att köpa sitt patent och allt som hörde till det när han sedan utsattes för att skriva under avtalet med Vidali Development AB?

Inga fler aktioner har gjorts för att få Svensson att skriva på det förhatliga papperet. Men Svensson har inte en enda krona till att själv försöka få svar på sina frågor.

Sten-Erik Svensson tror att här ligger en hund begravnen eftersom allt blivit så tyst.

Att JO och Statens Revisionsverk nu måste gripa in och syna den här

affären tycker han är en självklarhet. Staten har ju satsat stora pengar i projektet.

Fick 1,5 miljoner i bidrag

Hur ligger projektet till nu? Ja, sedan ett drygt år har ett företag i Malmö arbetat med det sedan antikhandlaren ordnat 1.5 miljoner i bidrag från Verkstadsdelegationen (man ger inte lån, bara bidrag) till projektet. Nu ligger nära 300 prototyper och samlar damm på en hylla i verkstaden. På Nutek hävdar man att projektet ligger i goda händer och att Malmöföretaget medverkar i projektarbetet. Detta är fel.

Pengarna skulle användas för att främja produktionen av Sten-Erik Svenssons uppfinning. Det handlar i stället om ett normalt legoupdrag som är slutfört.

En del av pengarna har enligt Svensson använts till att betala patentavgifterna med.

- Hittills har de räkningarna inte betalats i tid, 30 april löper patenten ut.
- Nu är jag rädd att patenträttigheterna upphört, säger Svensson. - Förresten har mer än halva patenttiden gått så jag lär aldrig få ut något gott av det här trots att jag har rätt till licensintäkter. Inte så länge Nutek finns med i bilden.
- Jag känner mig djupt kränkt av samhället.

Den minnesgode kommer ihåg en artikel från Pb 2003 där Sten-Erik berättade om sin vistelse i USA där han arbete med bromsregulatorn. Det handlade då om den automatiska bromsregulator som han utvecklade och konstruerade under sin anställningstid på Bromsregulator i Malmö, övertogs senare av Haldex, och som har omsatt mer än 20 miljarder. Denna artikel handlar om en förbättrad bromsregulator som Sten-Erik senare själv utvecklade med egna medel och som med hjälp av STU/Nutek skulle bli en succé på marknaden och ge Sten-Erik med familj en trygghet inför framtiden.

Bromsregulatorn tillverkas och marknadsförs i dag av Swedish Brake Technology i Landskrona. Läs mer om detta på internet: www.sbt.se.

PS.

En skopartisk utredning har gjorts efter en begäran av några arbetslösa i TCO-gruppen i Ängelholm. Nutek åtog sig att betala kostnaderna för en auktoriserad advokat och därtill begärde Torbjörn Larsson, VD hos SUF, att få delta.

Svensson fick utse advokat.

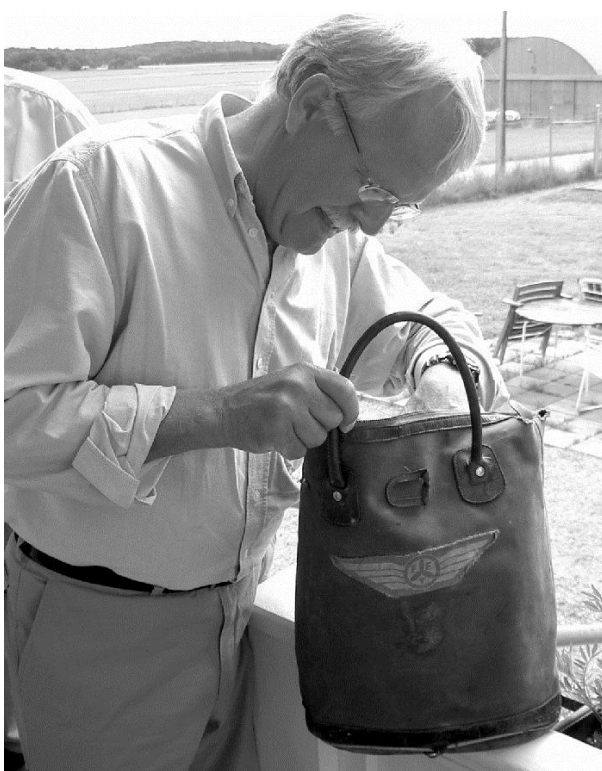
Som väntat anses det inte finnas juridiska tabbar i hanteringen av det här ärendet. Fast då visste man inget om konkursdirektörernas härjningar. Men tog man då hänsyn till Vidali ABs ekonomiska ställning vid avtalstillfället i december 1990. Advokaten som fick 1 200 kr i timmen talade inte ens med herr Svensson före utredningen.



55-orna har jubilerat!

Den 9 augusti 1955 samlades ett trettiotal grabbar i 15-16 årsåldern på Johannisberg för att börja på Flygförvaltningens Verkstadsskola, FFV. Femtio år senare – den 13-14 augusti – träffades 17 av dem i Västerås för att återuppleva gamla (och nya!) minnen. Återseendets glädje var inte att ta miste på: trots att vi lite till mans drogs med ökad volym kände vi igen varandra. Direkt!

Vi startade i F1 Kamratförenings Gula Villan på Hässlö med en enkel måltid, varefter vi tittade på ett bildspel på drygt hundra bilder från



skoltiden. Eftersom varje enskild bild skulle kommenteras, tog detta flera timmar i anspråk. Kommentarer som ”vilka upptåg det var på potatisplockningen”, ”titta vilka snygga grabbar i hatt och kostym”, ”där cyklade vi varje vardag fram och tillbaks till skolan”, ”och där är Molle som stod med klockan morgon och kväll och med sin anmärkningsbok redo” osv, följde på varandra.

5513 Göthe Karsin med sin gamla FFV bag

Vi bodde alla (ja nästan i varje fall!) på First Hotel i Skrapan, där vi lyckats få ett kanonpris. Alltså fortsatte umgänget där med återställning av vätskebalansen innan det var dags för middag. Där lät vi minsann inte ”maten tysta mun”, utan nya historier och gamla äventyr avbröt varandra hela kvällen. När vi väl bröt upp var det dags för sänggående,

men eftersom det var ganska många som hade mer på hjärtat, följde fortsättning med "nach-spiel" högst upp i Skrapan.

Söndag förmiddag följde traditionsenligt Korum i friluftskyrkan på Lövudden. Officiant var prästen Maj-Britt Rondal som med återblickar väckte en del tankar till liv. Vi är ju många som i efterhand har kommit att uppskatta den milda kristna värdering som präglade KFUMs sätt att driva elevhemmen.

Därefter hade vi turen att få Bertil Bertilsson som guide på Johannisberg. Hans företag som nu äger herrgården, försöker att i möjligaste mån återställa den till det skick som det var när vi bodde där. Visst var det spännande att återigen titta in i de utrymmen som då utgjordes av våra "luckor"!

Vi avslutade med lunch på Lövudden innan det var dags för oss att skingras, samtliga fyllda med minnesbilder och ett löfte att ses igen om fyra år då det är femtio år sedan vi tog examen!



5524 Roland "Valle" Rehnback



Hela gänget samlat på Lövudden

Hälsning från norr

När jag säger till min fru: jag tror jag börjar bli gammal, får jag svaret: Du är.

Hon vill att jag skall försöka anpassa mig till verkligheten, men när jag säger att vi måste se till att vi kommer till Västerås för att delta i kommande kamratträff, säger hon: Självklart.

Eivor och jag har ju inte undgått de krämpor, som kommer med åldern, men blir inte dessa alltför kännbara, kommer vi till kommande kamratträff. Naturligtvis hoppar vi, att vi då ska få träffa så många som möjligt av våra gamla FFV-vänner.

Åldern börjar nu, på olika sätt, att ta ut sin rätt, men det är och förblir lika nödvändigt att få träffas, så länge vi kan.

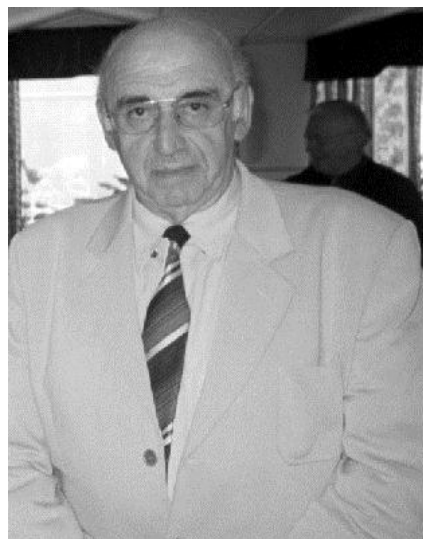
När vi nu fått vårt efterlängtrade Propellerblad, har vi ju ett antal månader på oss att förbereda resan och vistelsen i vår gamla skolstad

Det är underbart att få åldras med all härliga minnen, som FFV har gett. Låt oss så länge vi orkar, ta vara på kamratträffarna.

Tack alla i styrelsen, som gör det möjligt att få träffas och att få vårt kära Propellerblad.

God Jul och Gott Nytt År och väl mött under kommande Kamratträff.

4219 Gunnar Wikström



I hundnattens mörker

Från senvåren 1953 till början av 1956 flög jag som signalist SAAB T och B 18 på Kungl. Blekinge flygflottilj, F 17, i Kallinge. Det var en fantastisk tid och varje ny dag var ett äventyr och ett oskrivet blad. Begreppet flygsäkerhet var ingenting som störde tjänsten i luften, och hade definitivt inte samma höga dignitet som idag. Sålunda omkom bara under mina år inom Flygvapnet (1950-62) 270 flygare, vilket gör 22 dödade per år, skrämmande siffror, som emellertid ingen då tycktes reagera inför, det verkade att vara det offer man fick och var beredd att betala för den ofta okontrollerade militära cirkusen i luften?

En eftermiddag beordrades jag att flyga besättning med flottiljchefen, en överste och för det mesta en bister skåning. Han var liksom sin studentkamrat, globetrottern och historierövaren Hans Ostelius, från Gaffelgränd i Ystad, och hade startat sin karriär i Försvaret inom Kungl. Flottan, för att i mogen ålder få flygutbildning och transport till det då nyfödda Flygvapnet. Detta faktum hade otvivelaktigt satt sina spår i den höge officerens beteende, flygning och ordergivning. Ibland kunde han dock vara mycket gemen (folklig) och t ex bjuda någon representant ur fotfolket på skjuts i ”tjänste-Amazonen” med chaufför in till staden.

Vi skulle denna dag åt nordnordväst, men jag kommer nu inte ihåg om det var till F 6 i Karlsborg eller F 7 i Såtenäs, hur som helst så måste det i tiden ha utspelats 1954 eller -55. ”Chefen” som vi i nåder fick kalla honom i samband med flygning skulle övervara en middag, och nästa dag på morgonen skulle vi återvända till hemmabasen.

Vi anlände till målet ungefär vid den tid då arbetet slutade på flottiljen och översten togs genast emot av en liten delegation f v b till Mässen. Med furirs högst minimala och betydelselösa, militära grad var jag hänvisad till mig själv allena och ingen annan brydde sig det minsta om överstens navigatoriska ledsagare, så var det då !



Vi hade parkerat vårt plan, en T 18 B ute på plattan, och när jag efter en stund i divisionsbyggnaden skulle gå ut i planet för att hämta min övernattningsväska fann jag att man dragit in det i en byggnad strax intill. Jag gick in i hangaren och cirka tjugo meter bort från dörren stod planet, öppnade därefter nosluckan och klättrade på en liten stege upp, cirka två meter i höjd. Man fick krypa akterut då min plats var placerad längst bak, föraren satt högt och i mitten, spanaren, om man hade en sådan, satt på golvet vid start och landning och i övrigt på en liten pall framme i nosen. Denne hade i motsats till förare och signalist ingen katapult vid eventuellt uthopp, och med hög militär logik hade då Flygvapnet tillerkänt honom ett lägre flygtillägg per månad än vad som gällde för de övriga två. Signalisten var samtidigt också navigatör och för att ytterligare underlätta hans arbete och framförallt möjlighet till orientering med hjälp av kartan hade man placerat hans stol bak och fram. Under flygning satt man alltså och tittade på en stor dubbelstjärt, vilken svängde hit och dit i sin infästning, speciellt vid upptagning efter bombfällning, då man hela tiden väntade på att den skulle flyga iväg på egen hand. Sendrag i nacken var inte ovanligt när man ständigt var tvingad att vrida huvudet 180 grader för att kunna blicka framåt i flygriktningen och därvid navigera efter kartan.

Jag fick så tag i min väska och kröp åter föröver mot nosluckan, men med ett ben på stegens översta pinne hörde jag ett rytande och kände smärta i ena hälen, man hade släppt lös de vakthundar som nattetid regerade i hangarlokalerna! Flygvapnet hade då för tiden två sorters hundar. Först de s k skyddshundarna vilka följde med nattvakten på hans rundor men i koppel. Många av dem var fega av sig och sprang för det mesta hem till hundgården om man av någon anledning släppte dem lösa, t ex när man som vakt fann något misstänkt. Men vakt-hundarna var i stället inte att leka med, och hade alltid munkorg, dock inte nattetid och när de löpte fria i hangarerna. Att komma nära dessa var näst intill förenat med livsfara, såvida inte djurets specielle förare, vanligen en beväring, fanns i närheten och kunde tygla hunden! För övrigt var nästan varenda värnpliktig med hundtjänst svårt biten, och när han som nyinryckt skulle vänja hunden vid sig, fick han börja med att under några veckor bara ge den mat genom ett hål i stängslet. Flygvapnet var i sanning ordnat och väl genomtänkt på den tiden!

Nu var det ingen överdrift att påstå, att goda råd var dyra! Snabbt fick jag in benen och lurade därigenom de båda bestarna på var sin extra köttbit och lädret i ett par svarta tjänsteskor av storlek 43. Alltså nu tillbaka in i planets nos och upp med luckan, för att hoppa två meter var inget som en hetsad vakthund i Flygvapnet på 1950-talet tvekade inför. Där satt jag följaktligen! Hundförarna hade lämnat sitt bevakningsområde och de flesta av personalen hade gått hem. Först försökte jag ropa ut genom det lilla pilotfönstret, men ingen som helst reaktion var att märka. Så kom jag på att man skulle försöka att slå på flygradion och anropa trafikledartornet för att förklara belägenheten och kunna få hjälp. Inget som helst svar, man hade stängt när vi som sista flygplan för dagen hade landat.

Mat, vatten, toalett? I en livbåtspacke som var placerad i botten av varje stol fanns en liten ask med nödproviant, mest små chokladbitar, någon saltablett och ett par karameller, inget att dricka. Det fanns också metrev och en fiskekrok och ett tag funderade jag på om jag

skulle kunna fånga hundarna med den, nöden har ju ingen lag, men idén var för spektakulär för att kunna lyckas.

Toaletten? I planet fanns en liten gummitratt och ett rör, vilket var avsett för om någon under en lång övning, planets maximala tid i luften var annars bara cirka 3 tim 15 min, skulle behöva stridspissa. Själv hade jag aldrig tidigare någonsin behövt att under flygning eller eljest nyttja detta geniala och genitala påfund, sannolikt var det menat för piloter som med pensionen i sikte ibland gjorde sin s k AFT (allmän flygtjänst) och kanske därför var mera benägna för prostatabesvär, och sådan flygning skedde minst tre gånger per månad, och var ordnad mest för att de äldre skulle få sitt speciella flygtillägg på lönen?

Den sena eftermiddagen övergick i kväll och kvällen i förnatt, varje försök jag gjorde att smyga ur planet via stegen och sedan göra en rusch till dörren tjugo meter bort resulterade i att två odjur med var sitt rytande och med fradga i käftarna kom sättande som mörka streck, om de i alla fall hade haft kvar sina noskorgar! Natten gick trots allt och när mörkret hade utbrutit tyckte jag att det verkade lite lättare. Kroppen knarrade dock och kved i de obekväma lägen man prövade för att i alla fall försöka få en blund i ögonen. Ett tag försökte jag spela musik via min ADF-pejl, en mottagare på långvåg, men den var så skorrande och falsk och även en musikanalfabet som jag måste avstå från den lågan.

Jag vill inte påstå att jag sov den natten, så visst var det en stor lättnad när hundbeväringen klockan tio minuter i sex på morgonen kom och betslade sina alltjämt skällande odjur. Jag försökte inte att förklara min belägenhet för den värnpliktige, han skulle ändå inte ha kunnat hitta på någon ursäkt för att han inte kontrollerat att hangaren kvällen innan var tom på folk, men jag kommer däremot särskilt väl ihåg den vänlige Överstens hälsningsfras när han vid halvtiotiden på förmiddagen anlände till omklädnadsrummet, kanske något i bakrus:

- God morgon, furiren, har natten varit god? - Ja, tack, Överste!
- Nå, det var ju för väl! Gott, då sätter vi så sakta kurs hemåt!

(Begreppet ”Sakta” gällde i Flottan och på ytgående fartyg, men definitivt inte inom Flygvapnet där vi rörde oss i lufthavet och där få objekt gick just långsammare än 150 knop eller 300 km/timme, men för många importerade sjömän av gamla stammen fanns det därvidlag ingen som helst skillnad).



*EN PENSIONERAD FLYGKAPTENS
BERÄTTELSE.*

*Det näst bästa i livet är att flyga så läs gärna
mina historier på: www.wighsnews.se*

Ulf Wiberg, Norrköping



Föreningsfakta

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

2004 gick det ut en påminnelse till 206 medlemmar som ej betalat 2003 års avgift, av dessa betalade 32.

Även i år påminner vi de som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	05	04	03	02	01	00	99	98
Tidningen har gått ut till adresser	763	777	752	753	768	788	790	793
Så här många har betalat m-avgift	554	571	538	530	535	546	537	541
Efter en påminnelse så här många		603	558	544	561	559	573	563

Via inbetalningskortet kom det in 7 adressändringar. Ett antal har även meddelat ny adress per mail och då fick vi även den adressen.

Det finns risk för att några nya adresser har missats, då kassören har haft ett diskhaveri, varför adressregistret har fått återskapas från en äldre version med hjälp av inbetalningskort och inkomna mail. Hittar du felaktigheter i namnförteckningen så var snäll att meddela mig så att vi får korrigera.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



Folke Sundholm
5524, 5518, 5522



IN MEMORIAM

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

4304	Harry From	2005-06-28
4317	Edgar Sebeniusson	2005-03-14
5108	Sten Gisselsson	2005-01-27
6514	Kjell Eriksson	2005-10-22

Frid över deras minne.





Johannisbergsskolan 2005



55:ornas klassträff 2005
här på Johannisbergs Herrgård



FFVs kamratträff
för årsklasserna 57-58
i Västerås den 20-22 maj 2005
4220 Arne Yngvesson håller korum