



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 70 Årgång 59



2008

Jubileumsnummer

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 14, 724 69 Västerås. 076 - 561 97 64

* 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 2009 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro 34 02 04 - 7

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

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: Från kamratträffen 2008. Biskopen Claes-Bertil Ytterberg och föreningens ordförande 6336 Leif T Larsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Ett år har åter passerat!	Styrelsen
Sid 2	Propellerbladets tillkomst 1945	Ove Ahlgren 4307 Sigvard Hansson
Sid 5	Kamratträffen 2008	5858 Åke Tedesjö
Sid 8	Årsmötesprotokoll	5858 Åke Tedesjö
Sid 13	Hur en tillfällighet resulterade i en återförening mellan två FFV:are borta i Sydostasien	5221 Jan Rosmark
Sid 18	Östersundsträffen 2008	5732 Kjell Landgren
Sid 20	Den flygande pannkakan	Ur TIFF
Sid 25	Genväg över fjärden	Ur VLT
Sid 26	Kamratträffen 2008	Bildsidor
Sid 28	Gyrokoptern en luftfarkosternas särling	4307 Sigvard Hansson
Sid 47	J26 Mustang och J28 Vampire	4413 Rune Lundberg
Sid 50	Märkliga händelser med lätta bombplanet B5	4307 Sigvard Hansson
Sid 51	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 52	IN MEMORIAM	
Sid 56	Bildsida	

Ett år har åter passerat!

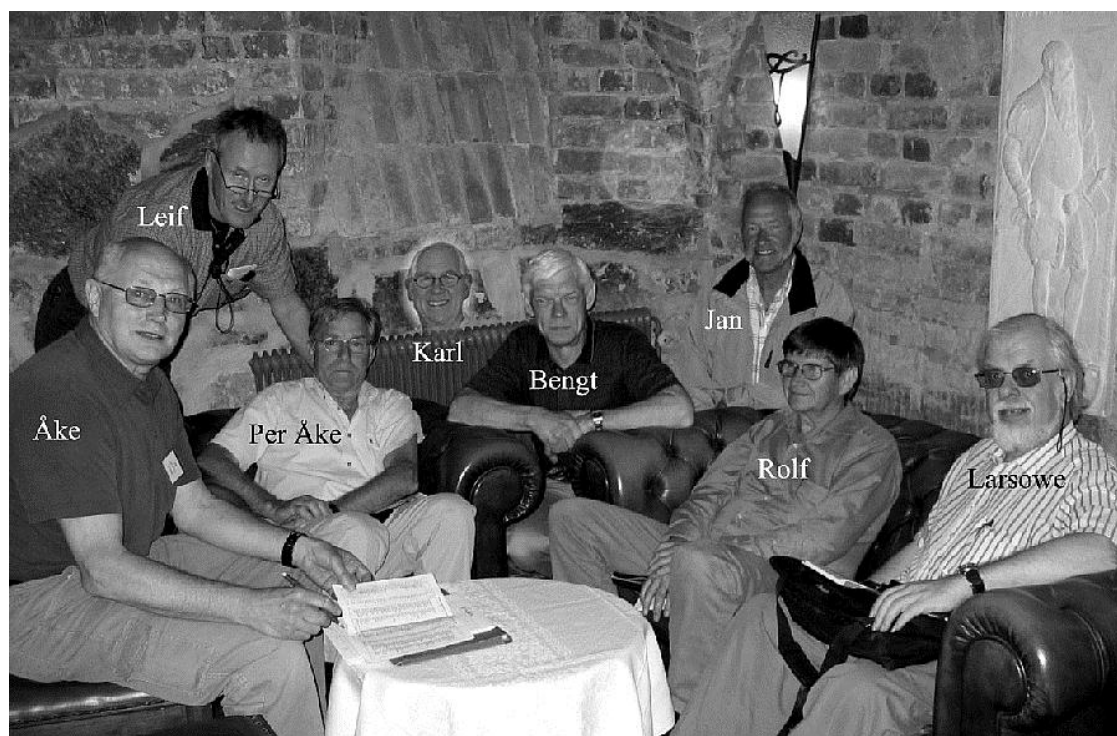
2008 med Kamratträff och ett välbesökt korum där vi fick lyssna till en lysande betraktelse av avgående biskopen Claes-Bertil Ytterberg. Han reflekterade över människans roll som del av naturen och ansvaret det för med sig. Ger idag en extra dimension med bolånekris i USA och en värld i ekonomisk gungning.

Sigvard Hansson, vår mesta artikelförfattare, har med sitt goda minne och skrivarglädje starkt bidragit även till årets nummer, läs och njut!

Med Pb:s jubileumsnummer 70 i handen och snart ny president installerad i USA siktar vi på 2009.

God Jul och Gott Nytt År till Er alla!

Styrelsen



Propellerbladets tillkomst 1945

Med anledning av att årets tidning är nummer 70 sedan starten 1945 vill vi återuppleva det första numret med dess förord från Ove Ahlgren och den programförklaring som ansvarig utgivare Sigvard Hansson skrev till läsekretsen. Kanske dagens Pb inte riktigt lever upp till vad som sades 1945.

Förord

PROPELLERBLADET, FFL-elevernas egen tidning, presenterar härmed sitt första nummer.

Under de cirka fyra år, som gått sedan skolan startades, ha eleverna sammanlänkats och knutit vänskapsband, som säkerligen i flera fall komma att hålla hela livet igenom.

Efter utbildningen vid skolan komma eleverna att utplaceras vid olika flottiljverkstäder för att där göra sina insatser till vårt lands försvar.

Denna splittring gör sig mycket kännbar i kamratkretsen. Vad är då naturligare, än att detta organ kommit till stånd för att befrämja sammanhållningen och kontakten mellan elever och före detta elever.

Tidningen, som helt och hållet kommer att utarbetas och redigeras av eleverna, gör ej anspråk på allmänhetens gillande. Säkerligen kommer mycket av innehållet att vara obegripligt för en utomstående och mången satir att gå under humorns täckmantel.

I förhoppning att PROPELLERBLADET skall bli den sammanhållande länken mellan eleverna önskar jag redaktionen och dess medarbetare lycka och framgång i deras arbete med tidningen.

Ove Ahlgren

Till Läsekretsen

På ett samkväm, som ägde rum här på Johannisberg för en tid sedan och under vilket bl. a. skolans föreståndare ingenjör Ove Ahlgren var närvarande, framlades ett förslag av denne, att FFL, i likhet med en del andra skolor av motsvarande slag, skulle utge en egen tidning.

Detta förslag mottogs med stor entusiasm av alla de närvarande eleverna och man beslöt att tillsätta en kommitté, som skulle svara för redigeringen och utgivningen av tidningen. Till redaktör valdes herr Harald Carlsson (4303) och till ansvarig utgivare Sigvard Hansson (4307). Dessutom valdes till bitr. utgivare herr Ture Sandberg (4417).

Första problemet, som uppstod i samband med den blivande tidningens tillkomst, var sökandet efter ett lämpligt namn till densamma. En mängd mer eller mindre goda förslag sågo härvid dagens ljus, såsom FFL:s Månadsblad, Luft-Posten, Fönster-Posten (red. Carlsson förstås) samt sist men inte minst Kom-Posten. Till sist kom dock herr Rune Lundberg (4413) med ett synnerligen bra förslag, som också blev det slutgiltiga namnet, nämligen PROPELLERBLADET. Ett mera karakteristiskt och slående namn kunde väl knappast tänkas för en tidning som denna.

Så började då arbetet på tidningen, vilket sedan pågått oavbrutet på lediga stunder intill dags dato. Hur resultatet utfallit överlåter jag åt den ärade läsekretsen att själv avgöra. Vi hava emellertid gjort vårt bästa och skall även söka göra detta i fortsättningen.

Som synes på tidningens innehåll, så intager skämtet och humorn en synnerligen dominerande ställning, varför tidningen nog kommer att få en viss prägel, starkt påminnande om en liknande kollega med Grönköping som hemortsadress.

För att börja med omslagssidan, så har vi tänkt oss, att i varje nummer låta denna illustreras av något utav Flygvapnets flygplan. Inuti tidningen ägna vi en särskild sida åt detta, vilken upptager närmare

uppglysningar om flygplanet i fråga, i form av data och prestanda, i den mån det finns dylika att tillgå.

För att vara litet originella ha vi skrivit dessa på vers, vilket vi sannolikt också komma att göra i fortsättningen.

En sida, under rubriken DIKT och DATT, ha vi reserverat för den mera poetiskt betonade läsekretsen, vilken här har ett lämpligt tillfälle att giva luft åt sina eventuellt slumrande anlag på området i fråga. Vi hoppas därför på så många bidrag i den vägen som möjligt till kommande nummer.

I likhet med de flesta andra tidningar, ha vi också, givetvis en frågespalt, där vår gode vän BRUTUS bredvilligt står till läsekretsens förfogande.

Vidare ha vi ett flertal skämtsidor under rubriken SKÄMT och OFÖRSKÄMT, där ett flertal mer eller mindre sanna historier införs. Det bör märkas, att flera av de där berättade historierna faktiskt hava inträffat i verkligheten, under det att andra få hänföras till ”att de mycket väl kunnat inträffa”.

Till skämtsidas program får väl även annonssidorna räknas, då de ju sakna verklighetsbakgrund.

Dessutom ägnas några sidor till idrottsnyheter av olika slag, samt till div. andra saker, såsom PROBLEM och TANKENÖTTER och PERSONALNYTT m.m.

Under rubriken I PROPELLERDRAGET på denna sida, komma för tillfället aktuella saker att behandlas.

Med tiden kommer det sannolikt att bliva mera under förutsättning att allt går, som vi hoppas, och tidningen skulle därigenom på ett, om möjligt ännu bättre sätt, fylla de fordringar, som böra kunna ställas på densamma.

Sigvard Hansson (4307)



Kamratträffen 2008

Årets kamratträff med årsmöte hölls den 24 och 25 maj på Johannisbergs Herrgård samt Lövudden i Västerås. Närmare 70 personer några med respektive hade mött upp i Västerås denna helg. På



söndagen hade vi nöjet att få besök av fd rektor Ove Ahlgren 96 år, som tillsammans med sin dotter Ulla-Gun hade rest till Västerås.

En klass som var väl representerad var 58:orna som passade på att fira 50 år sedan skolstarten. Tillsammans med 48:or, som för övrigt firade 60 år sedan starten, och några 57:or firades detta på lördagskvällen

med en herrgårdsfest i källarvalven på Johannisberg.

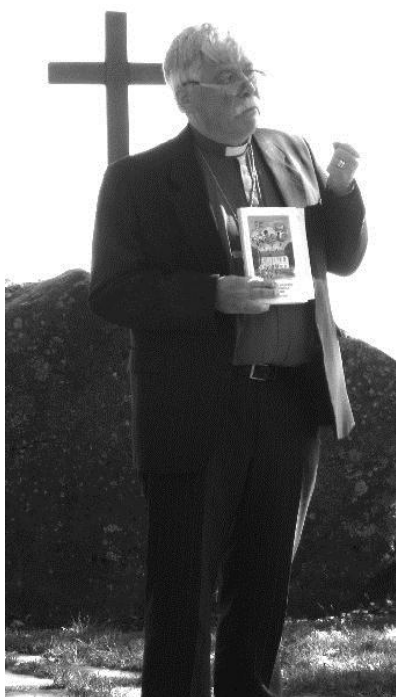


Föreningens utställningsmaterial var som vanligt uppställt i gamla matsalen på Johannisbergs herrgård, som vi för detta ändamål med tacksamhet fått låna av nuvarande ägare.

Söndagen började som traditionen bjuder med korum på Lövudden.



Äntligen, kan man säga efter flera förfrågningar, kunde vi hälsa avgående biskopen Claes-Bertil Ytterberg välkommen till Lövuddens friluftskyrka. Han var påläst om vår skola via vår bok och höll en passande morgonandakt.



Efter korumet serverades kaffe med smörgås. Det fanns också tid för utställningen innan det var dags för årsmötet.

Årsmötet samlade 45 deltagare. Till årsmötets ordförande valdes 5409 Conny Johansson. Styrelsens ledamöter vars mandattid gått ut omvaldes i sin helhet. Vad som övrigt behandlades framgår i årsmötesprotokollet, som finns på annan plats i tidningen.

Årsmötet avslutades som vanligt med FFV-visan.

5858 Åke Tedesjö





Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 25 maj 2008 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK).

§ 1 Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif T Larsson, som hälsade alla deltagarna varmt välkomna. Årsmötet samlade 45 deltagare.

§ 2 En minnesstund för avlidna kamrater inledde mötet och Leif uppmanade till en tyst minut.

§ 3 Dagordningen fastställdes.

§ 4 Till årsmötets ordförande valdes 5409 Conny Johansson, som tackade för förtroendet.

§ 5 Till årsmötets sekreterare valdes 5858 Åke Tedesjö.

§ 6 Till att justera årsmötesprotokollet och tillika rösträknare, valdes 4220 Arne Yngvesson och 5406 Kjell Holmberg.

§ 7 Kallelsen till årsmötet har skett helt enligt stadgarna. Varje medlem har fått sig tillsänt en inbjudan till såväl en kamratträff som föreningens årsmöte.

Även i vår tidning Propellerbladet och på vår hemsida har årsmötet varit annonserat.

§ 8 Styrelsens verksamhetsberättelse med en kassarapport för tiden 2006-04-01 till och med 2008-03-31 presenterades av styrelseordförande 6336 Leif T Larsson och föreningens kassör 5746 Rolf Olsson. Kopior på verksamhetsberättelsen och kassarapporten fanns tillgängliga för mötesdeltagarna.

Verksamhetsberättelsen och kassarapporten godkändes av årsmötet.

§ 9 Revisorernas berättelse lästes upp av 5713 Per-Ove Björkman. Revisorerna föreslog att:

- resultaträkning och balansräkning fastställs
 - årets överskott överförs i ny räkning
 - styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för ifrågavarande period.
- Årsmötet godkände revisorernas berättelse.

§ 10 Ordföranden framförde ett varmt tack till styrelsen för ett väl utfört arbete under verksamhetsperioden. Styrelsen fick mottaga en stående applåd.

Därefter föreslogs ansvarsfrihet för den avgående styrelsen, vilket enhälligt godkändes av årsmötet.

§ 11 Valberedningen genom 5732 Kjell Landgren presenterade sina förslag på valbara medlemmar.

Till föreningens och styrelsens ordförande för en period om två år omvaldes 6336 Leif T Larsson.

§ 12 Till ledamöter i styrelsen för en period om fyra år omvaldes 6060 Bengt Svensson och 5858 Åke Tedesjö.

§ 13 Till KFUK/KFUM:s representant i styrelsen för en period om två år omvaldes Larsowe Roman.

§ 14 Till styrelsesuppleanter för en period om två år omvaldes 5325 Jan Welin och 5716 Per Åke Angelöv.

§ 15 Till revisorer för en period om två år omvaldes 5713 Per-Ove Björkman och 5524 Roland Rehnback.

Till revisorsuppleanter valdes 5511 Lars-Ove Johansson och 6441 Carl-Gustav Carlsson.

§ 16 Till valberedningen omvaldes 4802 Bengt Björk (sammankallande) och 5732 Kjell Landgren.

§ 17 Medlemsavgiften

Ingen förändring utan gällande årsavgift är även i fortsättningen 100 kr.

§ 18 Förslag från styrelsen

Inga förslag förelåg.

§ 19 Förslag från medlemmarna

Inga förslag förelåg.

§ 20 Rapporter från styrelsen

Kassören 5746 Rolf Olsson rapporterade att föreningen nu har ett räntebärande konto utöver pluskonto och kassa.

Arkivarbetet.

Styrelseordförande 6336 Leif T Larsson berättade om dagsläget.

Genomgång, listning och gruppering av allt material är i stort sett klart.

Mycket detaljarbete återstår innan det är dags för överföring av originalhandlingar i säkert förvar till ”Arkiv Västmanland”, som är slutmålet. Smalfilmerna är överförda till filmarkivet i Grängesberg och vi har i utbyte fått en kopia i form av en DVD film.

5822 Ruben Hansson undrade om arkivmaterialet kommer att göras digitalt för att göra det tillgängligt för alla via Internet.

Leif svarade att det inte är tänkt så men är fullt möjligt men kräver en inskanning som tar mycket tid. Hänsyn måste också tas till personuppgiftslagen.

Monter på Västerås Flygmuseum.

Styrelsen fick i uppdrag från föregående årsmöte att gå vidare med ett monterarrangemang på flygmuseet.

En glasmonter har anskaffats och därutöver har en skärmpelare tillverkats.

I montern har materiel och information om vår skola placerats.

Elevarbeten som har skänkts från elever finns också. På skärmpelaren har klassfoton placerats i sk bläddermappar. Avsikten är att efterhand komplettera utställningen.

5409 Conny Johansson frågade om utställningen är flyttbar för att t.ex.

kunna lånas ut till Linköpings flygmuseum.

Leif svarade att det inte går eftersom glasmontern är skör.

§ 21 Övriga frågor

Larsowe Roman rapporterade från KFUK/M.

En upprustning på Lövudden pågår i samförstånd med entreprenören.

Föreningens ekonomi är ansträngd och man överväger att sälja byggnaderna till Västerås kommun som tidigare har köpt marken.

Under året har en konstauktion ägt rum som har inbringat en del pengar. Nu inför sommaren rustar man för stor ungdomsaktivitet på dagtid. Föreningens dubbeldäckade buss kommer att pendla mellan staden och Lövudden. Idrottsaktiviteterna i olika sektioner går bra och utvecklas. Medlemstalet har ökat från 615 till 672.

Larsowe framförde en hälsning från KFUK/M.

4220 Arne Yngvesson förmedlade en hälsning till alla från 4219

Gunnar Wikström.

Han tackade också styrelsen för ett bra arbete med föreningen.

5303 Sven Andersson tyckte att vi borde pressa de som inte betalar medlemsavgiften hårdare. Det är ungefär 17000:- som vi inte får in.

5746 Rolf Olsson svarade att vi i samband med tidningens utskick bifogar en påminnelse om obetald medlemsavgift för föregående år.

Detta brukar medföra att ett 30-tal medlemsavgifter tillkommer. Några andra åtgärder görs fn inte.

5826 Åke Hännestrand frågade om vi kunde se om det är åldersrelaterat.

Rolf svarade att det är möjligt men det har vi inte gjort.

4218 Folke Sjögren refererade till en annan förening som alltid skrev: medlemsavgiften är så låg att den är lätt att glömma, men Du har väl betalt?

§ 22 Årsmötets ordförande 5409 Conny Johansson tackade för sig genom att lämna över till styrelseordförande 6336 Leif T Larsson som

förklarade årsmötet 2008 avslutat med att föreslå att alla deltagarna står upp och sjunger FFV visan.

Vid protokollet
5858 Åke Tedesjö

Justeras
4220 Arne Yngvesson

Justeras
5406 Kjell Holmberg



Hur en tillfällighet resulterade i en återförening mellan två FFV:are borta i Sydostasien

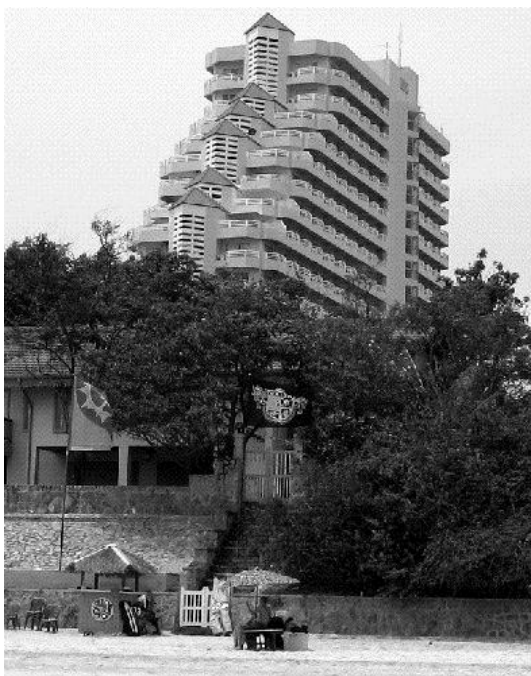
Bakgrunden till det hela är givetvis vårt kära FFV där vi en gång i livets vår fick vår start i flygets värld. Närmare bestämt 1952 då bland ett 30-tal förhoppningsfulla ynglingar jag själv, 5221 Jan Rosmark och 5211 Olle Norling, började vår utbildning till flygmontörer. Efter de två första åren i Västerås förflyttade vi oss till Malmslätt och de Centrala Flygverkstäderna (CVM), där de två sista skolåren ägnades åt praktikutbildning vid de olika specialavdelningarna. Året vi kom dit var således 1954. De flesta av oss flygmontörer kom till Malmslätt. Efter skolans slut våren 1956 flyttade Olle och jag samt några till ur kullen till det som då hette Fc eller Försökscentralen för att bli riktiga flygmekaniker vilket ju var vår verkliga dröm.

En väsentlig del av vår bakgrundshistoria är ju vårt boende och liv på FFV:s elevhem som var beläget mycket nära Fc. Olle och jag delade inte rum men var båda ändå med i det kotteri som tillsammans gjorde Malmslätt men givetvis också den närbelägna staden Linköping. Jag själv träffade, dock på ett tidigt stadium, Gunilla som sedermera blev min hustru och fortfarande är så. Detta hindrade inte att vi fortfarande hade mycket roligt tillsammans både i samband med elevhemmet som jag lämnade hösten 1957 och jobbet på Fc. Olles och mina vägar skildes hösten 1962 då jag flyttade över till SAAB medan Olle blev Fc trogen till sin pensionering. Den sista gången vi hade kontakt var hösten 1969 då vi träffades med familjer på Fc som hade något jubileum. Jag själv tillbringade sedermera en stor del av min tid under de sista 25 åren till pensioneringen flängande runt i världen, mestadels i Sydostasien och marknadsförde Aviocomp men det är en annan historia. Olle bodde i Vikingstad och jag i Malmslätt samt från september 2000 inne i Linköping, men trots att vi bodde i samma region sprang vi aldrig på varandra. Dessutom försvann Olle för något år sedan och ryktet förtäljde att han flyttat till Thailand. Då vi hade

umgåtts mycket i vår gröna ungdom hade jag och Gunilla ofta, under de nästan 40 åren till nutid, undrat över vart Olle tagit vägen.

Nu går vi över till ”modern” tid. Året är 2007.

Jag och Gunilla har tillbringat flera semesterperioder i Thailand, de första åren på Phuket, men de senare åren i HuaHin (se karta) som är en trivsamt och härlig liten stad på ostkusten c:a 28 mil söder om Bangkok. Vi hyr där en lägenhet i ett condominium, som heter Condochain (se bild).



Vi har definitivt förlorat våra hjärtan till Thailand och har för avsikt att åka dit varje år så länge vi orkar. I Linköping ett kvarter från vår bostad finns en affär som heter Siam Shop, ägs av en thailändska ”Ong” och givetvis är specialiserad på thailändska varor, mestadels livsmedel. Ong är gift med en svensk, ”Kecke”. Siam Shop är givetvis ofta samlingsplats för thailändare i förskingringen och deras makar/makor. Vi

handlar givetvis våra behov av thailändska matvaror där och är ofta där och pratar Thailand och minnen därifrån. Speciellt träffas vi en och annan lördagseftermiddag då Kecke som då sköter butiken själv stänger klockan 15 och har några timmar att fördriva innan han tar bussen hem. Vi har då med oss lilla ölväskan för att fira att veckan gått bra. Oftast kommer då andra besökare ur vänkretsen in och det berättas mycket om olika levnadssomständigheter för våra thailändska vänner. En speciell lördag, 1/12 2007, var där en svensk, bosatt i Thailand, av en ren tillfällighet på ett kort besök i Linköping. Han droppade in i shoppen just den dagen när vi var där. Vi satt alla och pratade som vanligt om det ena och det andra. Han kom sedan att undra över min bakgrund och

jag berättade att jag gått i något som hette Flygförvaltningens Verkstadsskola samt att jag jobbat på Fc under vissa år. Han reagerade och avbröt mig då och sa ”då måste du känna Olle Norling”, javisst. Han kände Olle väl och delar av hans levnadshistoria och båda nu var gifta med thailändskor och bodde i Thailand. På så sätt fick jag reda på var Olle fanns Han bodde med sin hustru i en stad som heter RoiEt (se karta) så där en 45 mil nordost om Bangkok.

Jag fick Olles telefonnummer och på söndagsmorgonen ringde jag upp numret. Vi hade ju en tidsskillnad på 6 timmar med Olle före oss. Nåväl, en svensk mansröst svarade hallå och jag öppnade med ”hej Olle här är en röst från det förflutna” varvid det först blev tyst en lång stund och sedan kom det ”vem är det, är det Nisse?” ”Nej det är Janne Rosmark, hur har du det?” Och sen drog det igång. Vi pratade nästan en timme och berättade hur vi levde och hade det. Vi konstaterade att vi båda passerat 70-årssträcket men väl mindes ungdomens glada dagar i Västerås och Malmslätt.

Olle berättade att han hade en thailändsk hustru, Wilaiwan, som han faktiskt var gift med flera år i Sverige innan dom flyttade till Thailand. Han trivdes gott tillsammans med hennes familj och bodde i ett stort fint hus.

Efter det första samtalet hade vi flera och med utnyttjande av ”Skype-telefoni” blev det nästan gratis trots avståndet.



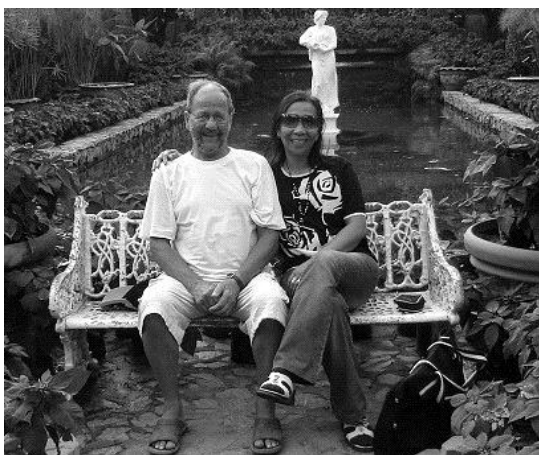
Nu var det så att Gunilla och jag som vanligt skulle ned till HuaHin 6 veckor, i princip vecka 807 till och med vecka 813 varför Olle bestämde sig för att han och Wilaiwan skulle ta sig ned dit någon vecka under den perioden.

Efter att vi kvicknat till efter resan och jag skaffat det lokala telefonkortet till min mobil så ringde jag upp Olle för att vi skulle lägga upp det hela.

Vår andra vecka kom dom ner per buss och fick hotellrum i ChaAm, två mil från oss, så vi alternerade mellan de två orterna under den veckan.

Första mötet skulle ske hos oss och en tid bestämdes när dom skulle komma vilket skulle ske med taxi. I god tid gick Gunilla och jag ut och satte oss vid entrén och väntade.

En taxi svängde in och stannade och vi tittade. Vad skulle komma ut? Först en något kortvuxen litet gråhårig herre med en fin liten



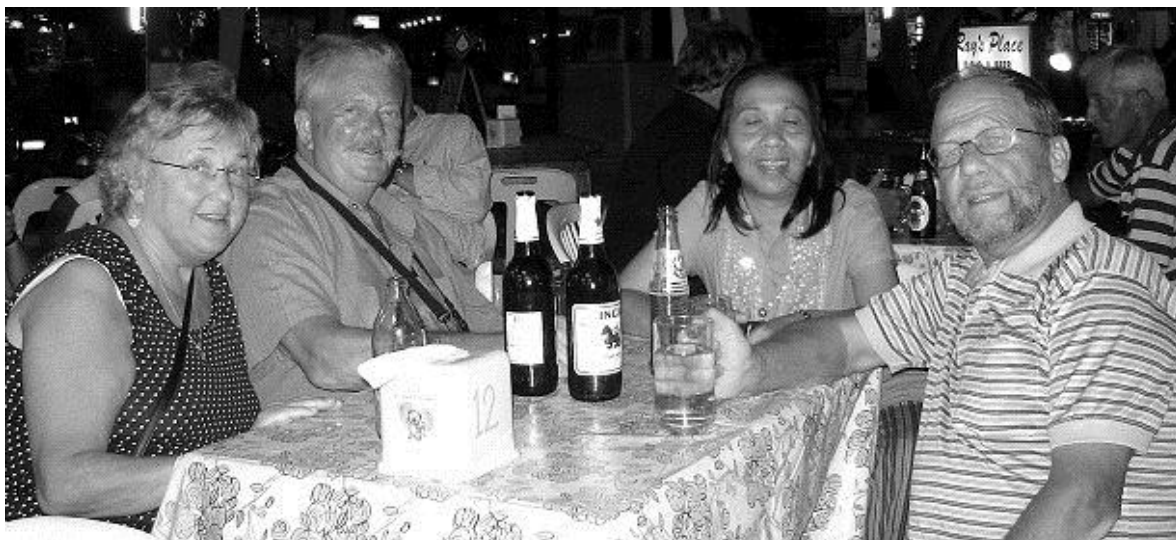
”pondusmage” och skägg som inte såg helt bekant ut och vi tvekade litet men när en thailändsk dam också klev ut så var det ingen tvekan längre. Visst var det Olle och vi rusade fram och vi klappade om varandra som de värsta sydlänningar.

Det var ett fantastiskt ögonblick som möjliggjorts av ett slumpartat möte i Linköping. Vi konstaterade givetvis raskt att jag hade väl så mycket ”pondus” med åtföljande rondör som Olle och att detta måste bero på en välmående tillvaro. Här skall förklaras att trots att en massa bilder togs av första mötet såväl som våra äventyr tillsammans så finns inget kvar då min kamera blev stulen veckan efter. Vi kan ändå visa något med en bild på mig och Gunilla, i HuaHin samt ett par bilder från Wilaiwans kamera.



Samvaron ägnades givetvis åt nostalgi och vi nystade tillsammans upp massor av gamla minnen och återkallade så gott det gick ”Verkstadsskolans glada gosse” som vi (Olle och jag) sjöng till våra fruars och andras förtjusning (?). Givetvis for vi runt en hel del i HuaHin bl. a njutande av riktigt svängig jazzmusik på Ray’s Café. Men allt har sitt slut och till slut var veckan gången och det var dags att gå skilda vägar igen. Men vi håller kontakten och skall träffas igen nästa år.

5221 Jan Rosmark



Gunnila och 5221 Janne

Wilaiwans och 5211 Olle



Östersundsträffen 2008

Måndagen den 25 augusti samlades vi i Optands Flyg och Lottamuseum för prat och fika. Museiföreståndaren Per Björkqvist berättade om planerna för de nya utbyggnader som museet står inför. Efter garnisonens nedläggning i Östersund, har det tagit fart vid Optand med att samla allt som rörde regementena samt dessutom att tillföra något nytt, nämligen en veteranbilsavdelning.

Området kommer att tillföras fyra nya lokaler framöver. En gemensam servicebyggnad med samlingslokaler, reception plus cafeteria. En veteranbilsbyggnad, en byggnad för regementena A4 och I5 samt en utökning av redan befintliga flygmuseet då speciellt för 37an. Det vill säga all Viggenmateriel blir samlat i en enda hall, som kommer att bestå av fyra Viggen (AJS 37, SK 37 samt två st JA 37) och en mängd kringutrustning, verktyg, reservdelar, simulator mm. Utöver detta kommer det att stå ytterligare en JA 37 vid E14 som ett monument över Viggeneperioden i flygvapnet. Allt ska stå klart 2010.

För servicebyggnaden var redan grunden lagd vid vårt besök. Flygdelen har således ett ointagligt försprång fortfarande, tack vare Hans Björkqvist start av flygmuseet för flera år sedan. Hans, gick tyvärr bort för några år sedan, men hans son Per har tagit över pappas roll som den drivande för flygdelen. Per lovade oss, på stående fot, att vi får fortsätta våra träffar på museet! Träffen här i Östersund kommer att fortsätta att bli i augusti, strax efter museets sommaröppethållande.

Vampire:n vi står bredvid, är det senaste tillskottet. Den kommer från F5 i Ljungbyhed, och har aldrig varit bestyckad med kanoner. I stället har den innehållit barlaster. Per höll just då på med att få den målad, på rätt sätt för aktiv tjänst.



5651 Janne Nowen 5709 Ture Andersson 6017 Ulf Hansson 6148
Morgan Nöjdberg 6643 Göran Olsson 5732 Kjell Landgren 6125 Göran
Henriksson 4511 Ingvar Olofsson 6047 Lars Nilsson 6523 Dag
Lindström 4211 Stig Madberg

Optands flygfält som sådant, anlades under hotet om ett anfall mot Sverige i slutet av 1930-talet. Alla byggnader och värn är fortfarande intakta vilket innebär att besökare kan vandra runt i omgivningen och känna sig förflyttad tillbaka till den tiden. Totalt finns det 10 hangarer i originalskick samt 15 st. värn uppbyggda av jordmassor. Platsen är unik i Sverige i och med att Flygvapnets olika bassystem finns bevarade intakta från andra världskriget fram till Kalla krigets slut.

5732 Kjell "Micro" Landgren



Den flygande pannkakan

Följande artikel har varit införd i TIFF nr 2/1998 och är författad av Tommy Tyrberg då Celsius Aerotech.

Denna gång beskriver vi ett flygplan som skulle få både extrema STOL-egenskaper och hög toppfart. Normalt betraktat som en omöjlighet. I stället för att vingens färd genom luften skapar lyftkraft skulle den nödvändiga luftströmmen åstadkommas av propellrarna. Planet kom att bli nästan omöjligt att ställa eller få i spinn och landningshastigheten var så låg om 50 km/h.

När det gäller Vought V-173/XF5U-1, kanske mera känd som ”The Flying Flappjack” eller ”Zimmer’s Skimmer” är det i stället en fråga om ett i och för sig funktionsdugligt och intressant koncept som av omständigheternas makt aldrig fick någon praktisk betydelse.

Upphovsmannen till konceptet var Charles H. Zimmerman, anställd vid NACA (NASA:s föregångare) och tanken bakom projektet var att åstadkomma ett flygplan som både hade extrema STOL-egenskaper och hög toppfart, normalt betraktat som en omöjlighet.

Propellrarna åstadkom luftströmmen

Idén bakom ”den flygande pannkakan” var lika enkel som korrekt: en vinge ger upphov till lyftkraft genom luften som rör sig runt vingen, men det är inget som säger att vingen som sådan måste röra sig. Zimmermans idé gick ut på att den nödvändiga luftströmmen i stället skulle åstadkommas av propellrarna. Om hela vingen skulle kunna täckas av luftströmmen från propellrarna måste den, p. g. a. propellerbladens begränsade längd, göras mycket kort och därmed också mycket bred om inte vingbelastningen skulle bli för hög.

Det låg då nära till hands att göra vingen cirkelformig eftersom detta ger den största ytan (och volymen) i förhållande till vikten. Vingen

gjordes så pass tjock att praktiskt taget allt utom föraren kunde placeras inne i vingen. I vanliga fall skulle en så tjock vinge ha lett till orimligt högt luftmotstånd i hög fart, men tack vare vingens extrema bredd blev den relativa tjockleken trots allt liten och dessutom slapp man flygkroppens parasitiska motstånd.



Vought V-173

Förlängda axlar

De båda motorerna var sålunda placerade inne i vingen med kylluftintag i vingframkanten medan föraren var placerad i en liten gondol mellan luftintagen. De stora propellrarna hade förlängda axlar och var placerade långt ut på vingarna och de långa propellerbladen gjorde att slipströmmen från propellrarna täckte hela vingen.

Roderkonstruktionen är intressant med sidoroder i två små fenor och höjdroder i vingbakkanten mellan fenorna. Skevroderna placerades på små ”vingar” som stack ut från den cirkulära vingen, förmodligen för att få en tillräckligt lång momentarm. Samtliga roderytor kunde hållas

små eftersom luftströmmen från propellrarna gav god rodereffekt även i låga farter.

Några nackdelar finns dock med konceptet. Det extremt låga sidoförhållandet bör leda till mindre goda egenskaper på hög höjd och vid bortfall av en motor skulle asymmetriproblem sannolikt göra flygplanet oflygbart.

Fullskalemodell till US Navy

Vought-Sikorsky aircraft som hade anställt Zimmerman lyckades intressera US Navy för konceptet som verkade mycket lovande för användning på hangarfartyg genom den låga landningshastigheten i förening med hög toppfart. Flygplanets form gjorde också att det tog upp litet utrymme – också en viktig faktor ombord på ett hangarfartyg. I februari 1940 beställde US Navy en fullskalemodell, Vought V-173 för att prova konceptet i praktiken.

Flögs av Charles Lindberg

V-173 flögs för första gången 23 november 1942 och inalles gjordes mer än 200 flygningar med typen. Flygegenskaperna visade sig vara mycket goda och topphastigheten var hög relaterat till den svaga motorstyrkan. Planet var nästan omöjligt att ställa eller få i spinn och landningshastigheten var så låg som 50 km/h. Som en kuriositet kan nämnas att planet förutom av Vought's testpiloter också flögs av Charles Lindberg.

Provflygningarna ansågs ha bevisat konceptets hållbarhet och 1944 beställde US Navy två prototyper av jaktplanet XF5U.-1, baserat på V-173.

Notabelt är att med den specificerade landningsfarten (64 km/h) skulle den relativa hastigheten vid landning på ett hangarfartyg med 30 knops vind över flygdäck bli ca 9 km/h!

Ett intressant drag var att i stället för skalkonstruktion som var det normala på 40-talet var XF5U-1 byggd i sandwichkonstruktion. ”Metalite”-sandwichen skilde sig dock från senare tiders sandwichkonstruktioner genom att vara fylld med balsaträ i stället för aluminiumhoneycomb.

Jetmotor sänkte projektet

De båda flygkropparna levererades i augusti 1945, men de specialpropellrar som krävdes för att uppnå specificerade prestanda var ännu inte färdiga och under tiden fick man nöja sig med taxiprov och något enstaka kort ”luftskutt”.

Först 1947 levererades propellrarna och meningen var att prototyperna skulle skeppas till Edwards AFB (eller Muroc Dry Lake som basen hette på den tiden) för flygprov, med vid det laget var ingen längre intresserad av propellerdrivna jaktplan, konceptet kunde av naturliga skäl inte anpassas för jetmotorer och hela projektet lades följaktligen ned 1948.

De båda XF5U-1 prototyperna skrotades medan V-173 finns bevarad i National Air & Space Museums samlingar i Suitland, Maryland.

Fortsättningen

Idén med ”blåst vinge” för STOL-flygplan har sedermera dykt upp i flera varianter, bl. a. den franska Breguet Br 941 i slutet av 1950-talet och de amerikanska Boeing YC-14 och McDonnell-Douglas YC-15 samt den sovjetiska An-72/An-74 i slutet av 1970-talet men i samtliga fall har det rört sig om mera konventionella flygplan.

Med tanke på de framgångsrika proven med V-173 och de potentiella fördelarna med ”pannkakskonceptet” är det egendomligt att ingen hågad hembyggare i USA tagit upp idén, men problemen att få en så okonventionell konstruktion godkänd avskräcker troligen. Man erinrar

sig att Beech på sin tid hade problem med certifieringen av Starship. Man kunde inte utföra ett godkänt stallprov eftersom flygplanet var omöjligt att stalla!



Vought XF5U-1

TEKNISKA DATA

Vought V-173

Längd: 7,11 m vingspann: 8,13 m Vingyta: 39,7 m² Tomvikt: 900 kg
Tjänstevikt: 1025 kg Motor: Två Continental A-80 OM 80 HK
Besättning: 1 man Maxfart: 222 km/h Landningshastighet: 50 km/h.

Vought XF5U-1

Längd: 8,55 m Vingspann: 9,91 m Vingyta: 44,1 m² Tomvikt: 5945 kg
Tjänstevikt: 8510 kg Motor: Två Pratt & Whitney R-2000-0 om 1350
hk Besättning: 1 man Beväpning: Fyra 20 mm akan eller sex 12,7 mm
ksp, två 227 kg bomber maxfart: 685 km/h Landningshastighet: 6 km/h
Tjänstetopphöjd: 9750 m Max flygsträcka: 1465 km.

Genväg över fjärden

*Denna artikel var införd i VLT den 5 maj 1943. Sjövägen var den närmaste vägen till skolan som fram till branden 1949 låg på andra sidan Västeråsfjärden i en sjöhangar på CVV
Stämmer detta med båtbyggeriet? Ni som var med hör av Er!*



En del av eleverna vid Flygets Lärlingsskola, närmare bestämt elva stycken, ha själva tillverkat ovan avbildade farkost för att få lite bekvämare förbindelser mellan Centrala flygverkstaden och förläggningssorten vid Johannisbergs gård.

Det tar 20 minuter att ro över fjärden och pojkarna tycker det är roligt att komma på sjön, säger kursledaren ingenjör Sven Nylander. De har haft hjälp av en verkmästare vid CVV, som har hand om snickeriarbetena inom verkstaden, men hopsättningen och själva arbetet i övrigt har de utfört själva. Det stipuleras nämligen att eleverna skall lära sig en del träarbete vid sidan om det mekaniska området.

Den 19 juni avslutas terminen vid lärlingsskolan och första årsklassen får då ge plats för en ny kull pojkar. Den nya kursen tager sin början den 25 juli och under tiden har den årsklass, som går in på sitt andra läroår, tre veckors härlig semester, varunder de får resa till sina hem på olika platser i landet.

Bilder från kamratträffen 2008

Till höger: 4208 och 4220

I mitten: 5324, 5420, 5406, 5409

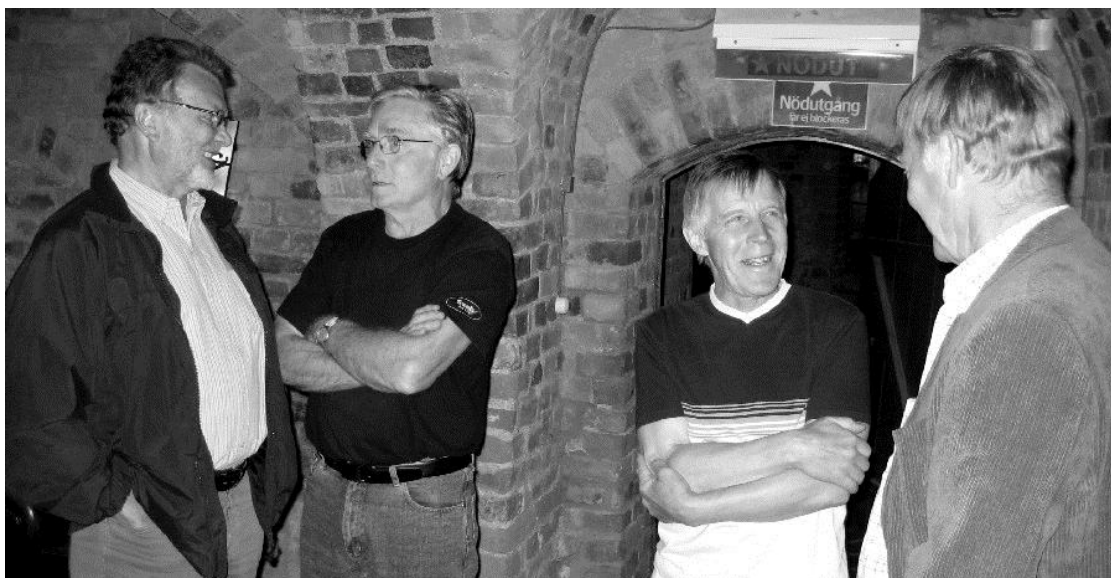
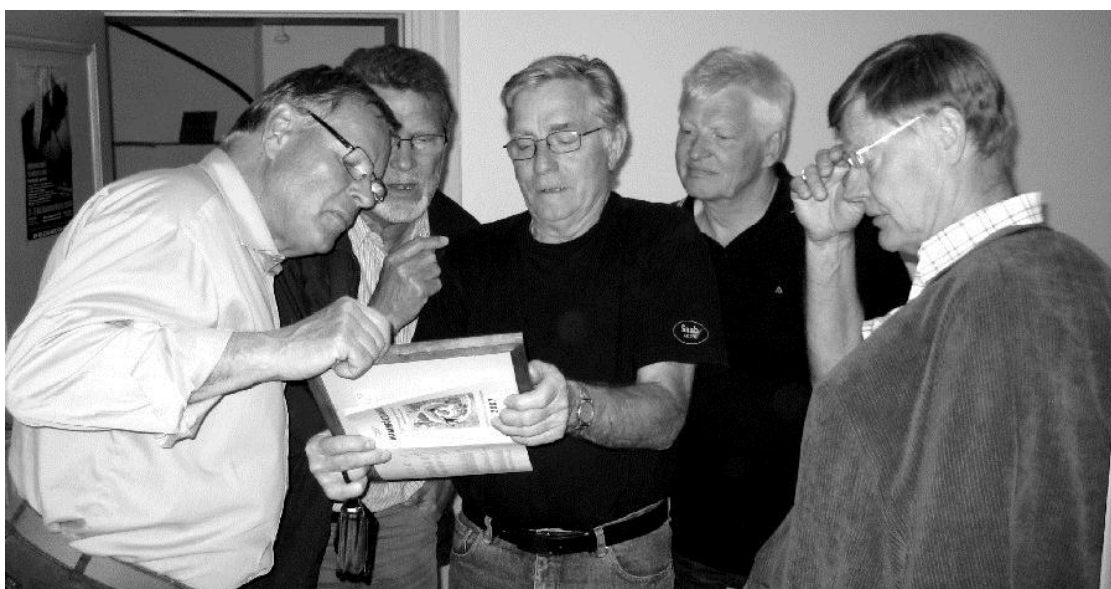
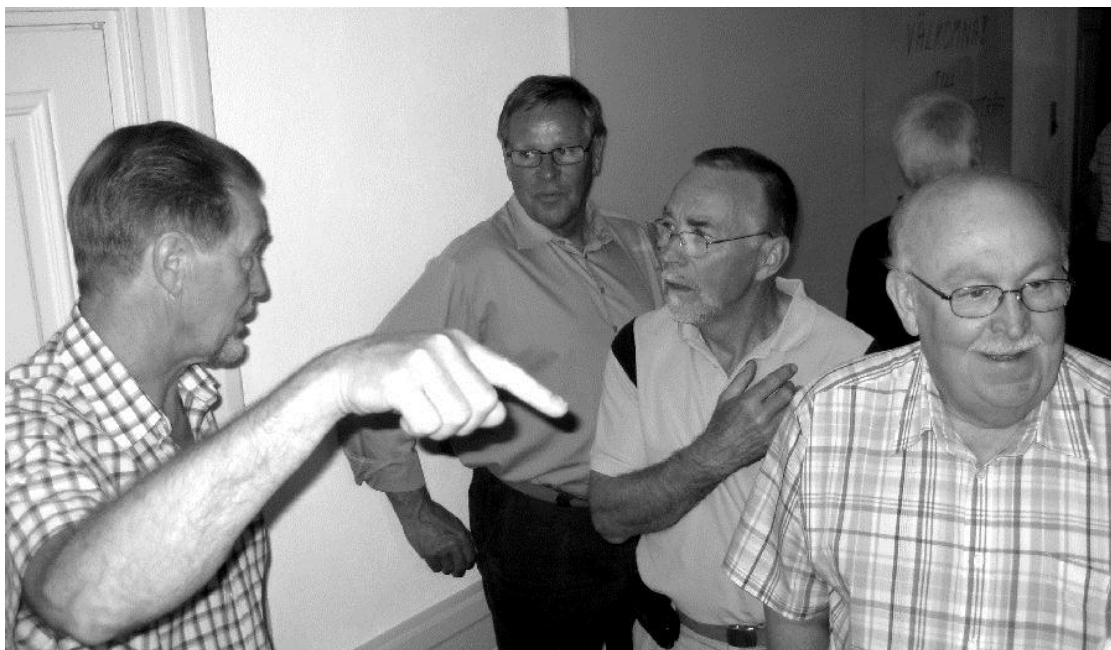
Nederst: klart för fest på
Johannisbergs herrgård

Överst nästa sida: 5853, 5838, 5808,
5823

Mitten nästa sida: 5838, 5828, 5716,
5846, 5805

Nederst nästa sida: 5828, 5716,
5732, 5805





Gyrokoptern en luftfarkosternas särling

I slutet av augusti detta år stod att läsa i pressen om ett flyghaveri av det Mera ovanliga slaget. Det var en gyrokopter som hade totalhavererat, varvid besättningen - en kvinnlig pilot och hennes far - fick svåra skador. Olyckan skedde vid landningen när rotorn slog emot några trädgrenar, varvid ett rotorblad slets bort.

En gyrokopter skiljer sej som bekant från en helikopter genom att den har en separat motordriven propeller som svarar för framåtdriften och en helt frigående rotor som svarar för lyftkraften. Det förekommer även motorlösa varianter av gyrokoptrar, oftast då i form av hembyggen. Dessa är avsedda att bogseras upp i luften med hjälp av bil eller båt. Väl uppe på höjd kan föraren koppla ur bogserlinan och glidflyga - eller autorotera ned och landa.

Gyrokoptern kan sägas vara en enkel variant av dess gamla föregångare - autogiron. Skillnaden är att den senare har möjlighet att koppla in huvudrotorn i starten med hjälp av en slirkoppling till den framåtdrivande propellerns motor och därigenom ytterligare förkorta startsträckan. Den motorlösa typen kallas gyroglider.

Den motorlösa gyrokoptertypen har väl aldrig kommit till någon praktisk nytta, utan får väl betraktas som en hobby-flygapparat för hembyggare.

Men det lär finnas ett undantag från detta i dess historia. Det har skrivits om att en del tyska U-båtar under andra världskriget skull ha varit utrustade med en ihopfällbar variant av gyroglider med vars hjälp man kunde skicka upp en man när U-båten gick i övervattensläge och därmed avsevärt vidga överblickande t mot horisonten i spaningen efter fientliga sjöstridskrafter eller handelsfartyg.

Det torde ha varit en mycket utsatt position som mannen i gyroglidern hade om han per telefon rapporterade att fientliga fartyg siktades. I det läget måste U-båten omedelbart göras klar för dykning. Då gällde det att pallra sej ned fortast möjligt för gyroglidermannen och att se till att

komma med på resan. Annars måste han offras! Man kunde ju inte riskera hela U-båten med resten av besättningen för en enda mans skull. Krig är ju krig!

När undertecknad läste om gyrokofterolyckan i tidningen väckte detta en del minnen till liv. Denna berättelse handlar om hur en flygning med en motorlös gyrokofter kändes. En ovanlig upplevelse med en spännande typ av luftfarkost som kunde bjuda på en del överraskning om den inte behandlades rätt.

Höga krav! Då, på 1970 talet, fanns endast en gyroglider som var godkänd av Luftfartsverket i Sverige. Den här beskrivna väntade på besiktning. Gyroglidern saknade instrument. En varvräknare för



rotorvarvet hade varit en stor tillgång, vilket framgår av denna berättelse.

Människans eviga drömmar om att flyga har under tiderna tagit sig många olika former. Till

exempel som den här: Bilden visar gyroglider/gyrokoftern som denna berättelse handlar om.

Rotorns diameter var 7 meter. Konstruktör: Igor Jensen, en till USA emigrerad ryss. Den har kallats "Den flygande järnsängen!"

Vintrig familjedag med en flygande avslutning

Det var en strålande fin vintermorgon i mitten på 70-talet. "Snön lyste vit på taken" - precis som i Viktor Rydbergs dikt "Tomten". Det var i villasamhället Bergs Slussar, Vreta kloster Nära Linköping. Ute på den intilliggande sjön Roxen låg isen blank och jämn så långt ögat kunde

nå sedan en storm dagarna innan sopat bort snön.

Solen korn fram tidigt på förmiddagen och det artade sej till något som kunde bli en verkligt fin familjedag.

Äldsta dottern hade fått ett par länge önskade vita konståknings skridskor i födelsedagspresent och nu hade det äntligen uppstått ett drömtillfälle att få prova dessa. Själv letade jag fram ett par gamla sk bandyrör i ett uthus. Dessa hade bara varit i bruk ett fåtal gånger sedan tiden på Johannisberg där de ristat sina mönster i Mälarens is nere vid Lövudden. Det märktes också på skicket. De verkade ha krympt ett nummer och lädret var uttorkat och hårt. Dessutom hade råttorna, dessa överlevnadskonstens mästare, medverkat till att fullborda förfallet under de gångna åren.

Frun gjorde i ordning en matsäck med varm dryck i en termos och någonting i smörgås och bullväg, samt en ”laddram” med korvar, för nu skulle det sportas ordentligt. Tändstickor och något brännbart ingick också i rekvisitan. När allt var klart bar det av med våra båda flickor på sparkstötting ned mot sjön. Det hade redan hunnit samlats en hel del folk ute på isen. ”Alla som sovit på enslig gård” verkade ha vaknat till. Det var pappor och mammor, ungar och hundar, grannar och okända. Flera strömmade till alltefter som tiden gick.

Göta kanals slussportar stod öppna och kanalen gapade tom på vatten som den brukar göra vintertid på sista sträckan ned mot Roxen. Sveriges längsta slusstrappa såg mäktigt mörk och dyster ut på sin branta väg upp emot den stora slussdammen där mängder av båtar brukar trängas sommartid. Göta kanal har kallats Sveriges största byggnadsverk genom tiderna, i bland också landets längsta dike. Den gör skäl för båda benämningarna, detta Baltzar von Platens livsverk som klyver Sverige i två delar. Den förvandlar faktiskt landets nedre halva till en Ö. En stor sådan, som vid jämförelse förvandlar Gotland till en liten kobbe. Att ingen kommit på detta geografiska faktum tidigare? Upptäckternas tid är tydligen inte ännu förbi!

Längst ut på kanalpiren fann vi en lämplig omklädningsplats. Äldsta flickan fick snart på sej sina skridskor och kunde snart överlycklig snubbla omkring i sina försök att göra något som skulle likna piruetter, så som dom riktiga isprinsessorna brukade göra på film. Men vägen dit visade sej dessvärre vara mycket lång. Själv lyckades jag med hjälp av ett medfört skohorn med stor vända bända på mig mina trånga hoptorkade bandykängor. De hade med tiden blivit definitivt för små. Det var svårt att med oberörd min åka omkring med dessa tortyrredskap på fötterna, när det föreslogs att vi tillsammans med några bekanta skulle åka ut till vågbrytaren där det samlats en del folk. Säregen plats - någon sorts ingenmansland.

Uppstigande röksignaler, som förde tankarna till pojkårens indianböcker, visade att det pågick någon speciell verksamhet där ute. Förklaringen fick vi vid framkomsten! Man grillade - eller rättare sagt - sotade korv. Det blev att hala fram den egna "laddramen" med korvar ur matsäcken och deltaga i gemenskapen och låta senapstuben gå laget runt. Detta med korvgrillning var redan vid denna tid något av en ursvensk ritual som ingen fick missa i samband med en friluftsdag. Här ute hade man nu samlats i sportslig förbrödring, med korvbröd i munnen och slottssenap i blick. Så småningom var det dags, att med sotränder kring hakan och med värkande fötter, stappla in mot land igen. Det hade hunnit bli en bit in på eftermiddagen när min kära hustru korn underfund med att det var dags att draga hemåt och laga en sen middag. Hon bestämde på stående fot att alla MÅSTE vara hungriga nu! Flickorna som hade fått "rosor på kinderna och solsken i blick" protesterade och sade - att det var dom inte alls! Åka hem NU när det var som roligast. Dom hade ju träffat en massa kompisar och inte åker man väl hem då. Men order var order! Av med skridskorna och samla ihop prylarna! Den som inte hörsammar kallelsen fick skylla sej själv. Bli utan mat och gå en grym svältdöd till mötes var alternativet. Ja, mammor är mammor och dorn förnekar sej som bekant aldrig i sina omsorger. Men tur att dom finns!

För mej var det en skön känsla att byta ut de trånga skridskokängorna mot mina vanliga d:o och jag gjorde mej beredd att följa med familjen hem till de hägrande köttgrytorna.

Men då hände någonting som förändrade hela planeringen!

Utför strandbrinken som sluttade ned mot badplatsen kom en bil, en Saab 95:a kanande med en släpkärra efter sej. På flaket stod ett kantigt föremål dolt under en presenning. Väl ute på isen steg ett par bekanta grabbar ur bilen som jag träffat i Linköpings flygklubb. De ville inte alls lyssna på att jag var på väg hem. De tyckte jag skulle stanna kvar och vara dem behjälplig. De hade en överraskning på gång sade de och pekade på släpkärnan. Presenningen lyftes av och där stod en märkelig apparat. Jag var inte helt främmande för vad det rörde sej om. Det hade visats bilder på liknande hembyggda ”monster” i en del flygtidningar. Men det var första gången jag fick se en sådan i verkligheten. Det var en GYROGLIDER. Det var mycket intressant att få se en sådan på nära håll.

Jag lyckades avtala bort den planerade middagen för egen del, med löfte om att komma hem ”lite senare”. Inte helt populärt förmodligen, eftersom min kära hustru och jag erfarenhetsmässigt visste att vi i sådana fall inte använde oss av samma typ av tideräkning.

Gyrogliern lyftes av kärnan och rotnr monterades på. Grabbarna hade gjort ett fint jobb, konstaterade jag. Men nog såg ”apparaten” rätt primitiv ut. Jag skämtade och sade att den liknade en bit av en allmogegårdsgård från en hembygdsgård med en propeller på toppen! Men de förklarade att skenet bedrog. Den flög bra och det var ju huvudsaken. Den saknade motor i dåvarande utförande och var avsedd att bogseras upp i luften med hjälp även bil eller motorbåt om den försågs med flottörer.

Ritningar och byggbeskrivning kom från Amerika. Rotorbladen var tillverkade av flygplansplywood av bästa kvalité; inköpt på reparationsverkstaden för segelflygplan på Ålleberg. Bredden på

rotorbladen verkade ganska liten vid en första anblick. Rotorn var utbalanserad med pålimmade 10-öringar i bladändarna. En smart ide' - men kunde man lita på att dessa verkligen satt kvar? Om de lossnade under flygning skulle ju detta resultera i obalans av rotorn, och vad skulle hända då? Skulle det bli "småväxel" av alltihop? Eller? Rotornavet verkade väldigt enkelt, men ändå välgjort. Det fanns styrspak och pedaler och ett förarsäte med fastspänningsremmar. Styrningen skedde med sidoroder samt genom att luta på rotorn - framåt - bakåt, samt åt sidorna. ett trehjuligt landningsställ fanns också, samt en infästningsanordning för bogserlinan. Utlösningshandtaget för bogserlinan satt på styrspaken.

Snart var det klart för första start. En av grabbarna hade byltat på sej en massa kläder och såg ut som en "Michlingubbe" när han spände fast sej på förarplatsen. Draglinan från bilen kopplades fast i gyroglidern varefter den andre grabben för hand vevade igång rotorn så fort han kunde. På det sättet förkortades startsträckan en hel del om rotorn redan var igång när bilen började att bogsera. Därefter hoppade han in i bilen och spände sakta upp bogserlinan. Jag fick ta plats i den uppfällda bakluckan som observatör och säkerhetsutlösare av linan om problem skulle uppstå med gyrogliderns egen fränkopplingsanordning. Bilföraren gav en signal och gyroglidermannen svarade med en vinkning, och därefter bar det iväg. Jag tyckte att det hela verkade spännande. Skulle den ynkligt smala rotorn klara av det här? Fast OK. Den hade ju flugit ett antal starter förut, så varför oroa sej. Men ändå... Men svaret kom snabbt. Rotorn gick ganska fort upp i varv av fartvinden, gyrokoptern lättade och steg överraskande fort upp mot eftermiddagshimlen. Linlängden medgav en flyghöjd av 70-80 meter hade det sagts och snart verkade den ha uppnått någonting ditåt och såg nu ganska liten ut. Det såg egentligen inte riktigt klokt ut. Men flög gjorde ju "apparaten" och därtill riktigt bra. Bilföraren körde ett par varv i en stor triangelbana varvid gyroglidern hängde med riktigt fint. Efter detta kopplade gyrogliderföraren loss draglinan och gick över i

glidflykt. Även detta gick över all förväntan. Efter en stund kom föraren in för landning. Han satte ned gyroglidern helt perfekt på isen. Det såg verkligen imponerande ut.

Sedan var det den andre mannens tur. Även denne gjorde en mycket fin flygning. Dom var verkligen tuffa och initiativrika dom här två grabbarna och jag började på alvar få upp förtroendet för denna märkliga ”flygapparat”.

När de båda hade flugit färdigt framförde jag att det var imponerande att en så till synes enkel ”apparat” kunde flyga som den gjorde, samt deras sätt att kunna handskas med densamma. Båda sade då med en mun att den var ganska lätt att flyga. Den kändes väldigt lik en Schulgleiter SG38 glidflygplan. Den som har flugit en sådan klarar lätt av att flyga en gyroglider som denna också. Jag blev erbjuden att på stående fot få prova att detta verkligen stämde. Det hela lät som ett skämt, men jag tackade för erbjudandet och tillade att jag nog passade bäst stående bland publiken! Men nu var frågan väckt och jag förstod att man menade alvar. Självklart att jag måste prova! Ett sådant här fint tillfälle skulle aldrig återkomma. Tänk bara på den fina isen. Hur ofta ser man Roxen ligga så här? Jag skulle ångra mej i all min tid om jag inte tog den här chansen. Det hjälpte inte att jag åberopade att mitt SG38-flygande låg många år tillbaka i tiden, samt att jag ville ifrågasätta om det verkligen var fullt så lätt att flyga gyroglidern som det sades. Det handlade ju trots allt om två helt skilda typer av flygfarkoster. SG38:an var ju väl utprovad, men hur var det egentligen med den här ”apparaten”?

Men de här glada gossarna avfärdade alla tvivelsmål och tillade att de inte förväntade sej att jag skulle backa ur från ett sådant här sällsynt tillfälle att få prova på att flyga en så ovanlig grej som en gyroglider. Det var inte större risk än andra sysselsättningar som de sade sej veta att jag hållit på med. Den mest pådrivande hade som argument att han sett mig när jag åkt över vattenskidhoppet flera gånger här vid Bergsbaden, och även åkt barfota efter vattenskidbåten i 60 km fart.

Det borde väl vara mera riskabelt än det här med gyroglidern. Likaså, anförde han, ävenså att jag deltagit i flygandet med den där draken som dom bogserar upp på bra höjd efter vattenskidklubbens båt. Det ser ju livsfarligt ut! Så varför skulle gyrogliderflygningen vara farligare? Det är väl flygning som flygning.

Jag minns jag sade att jag beundrade hans övertalningsförmåga och att han borde att satsa på att bli försäljare av något slag. ”Ja, men det är ju det jag är! Visste du inte det?” blev det glada svaret.

Konsten att flyga lågt och sakta.....

Efter en stunds fundering kom jag fram till att det låg faktiskt någonting i det som sagts, att ett bättre tillfälle än det här att prova på att flyga en gyroglider, det skulle jag aldrig få. Det borde ju gå att prova att flyga den på extremt låg höjd, en 3 till 5 meter över isen, precis så som vi lärde oss på Johannisbergs flygfält att flyga med. SG38:an. Då hade man ju i alla fall fått känna på hur det var. Vi bestämde så till sist att jag skulle prova att flyga gyroglidern, men med ett förbehåll: Jag skulle inte behöva taga något ekonomiskt ansvar för eventuella skador på farkosten. Samt att flygningen till att börja med skulle ske på mycket låg höjd. Gick detta bra så fick vi se hur vi skulle göra vidare. Jag lämnade över min ”super-åtta” filmkamera samt min vanliga kamera som jag förut använt att fotografera familjen med, till den ene av grabbarna för att denne skulle kunna taga några foton och filmstumpar på mitt gyrogliderflygande.

Och därmed kunde äventyret börja!

Jag fick låna en tjock jacka. Fick därefter hjälp med fastspänningen i stolen. Sedan följde en mängd instruktioner att belasta minnet med. Bogserlinan spändes upp och rotorn handvevades igång och klartecken gavs till bilen. Mössan drogs ned över öronen och sedan bar det iväg. Det skumpade på med god fart över isen och rotorn gick snabbt upp i varv av fartvinden. Gyroglidern lättade fint efter en liten bakåtrörelse på styrspaken. Det blev plötsligt tyst och lugnt omkring mig. Det

hördes bara ett svagt ”plupp-plupp-plupp” från rotorn när den roterade. Jag kunde också se bladspetsarna i ögonvrån under varje varv när de passerade synfältet. Det kändes även små vibrationer i styrspaken som åstadkoms av rotorn. Jag höll gyroglidern kvar på låg höjd, omkring 4-5 meter. Den rörde sej mjukt och fint för mindre spakutslag och kändes faktiskt förvånansvärt lik en SG38, precis som grabbarna sagt.

Det här kändes ju riktigt roligt. Vi hade väl kommit ett par kilometer ut på isen när grabben i bakluckan på bilen signalerade att jag skulle koppla ur bogserlinan. Gyroglidern flöt ut fint så länge bärkraften från rotorn varade och landningen var inget problem. Att flyga den här märkliga farkosten verkade så här långt inte särskilt svårt.

Det första jag fick höra, blev som väntat: ”Såg du nu då hur lätt det var!” Efter detta vändes bilen och gyroglidern åt andra hållet.

Startproceduren upprepades och så gick kursen in mot land igen. Denna gång på lite högre höjd. Nu kändes det om möjligt ännu lite roligare. Jag började nu förstå grabbarnas entusiasm och glömde den ynkligt smala rotorn med sina pålimmade 10-öringar som så glatt ”pluppade på” över huvudet. Landningen gick bra även denna gång.

Tredje starten blev en höjdare

Mina första trevande försök som gyrogliderförare blev uppenbarligen godkända för efter detta bestämdes det att nästa steg skulle tagas i ”utbildningen”. Nu skulle ekipaget och jag upp till så hög höjd som bogserlinans längd medgav, ca 70-80 meter. ”Inga problem!” sades det i vanlig ordning. Men själv kände jag som om att detta måste; väl vara själva mandomsprovet.

Men ingen tid att fundera. Vi hade nu kommit in en bra bit på eftermiddagen och snart skulle solen börja sjunka. Dom satte på mej en motorcykelhjälm av integraltyp med visir, hakrem och lite andra små finesser. Därefter blev det tillägg av nya instruktioner och annat om vad som var att tänka på. Men i all sin välmening hade de, trots allt, glömt en viktig instruktion, skulle det visa sej!

Dragbilen skulle nu köra på isen i samma triangelformade bana i riktning som de själva flugit tidigare. Den ene hjälpte till med att handveva igång rotorn på samma sätt som förut - hukade sej ned och sprang undan - och hoppade så in bak i bilen. Linan spändes, signal från bilföraren ock så iväg för tredje gången.

Starten gick bra och stigningen var överraskande god. Utsikten blev fort riktigt imponerande med vidgad horisont och folk som rörde sej som små myror nere på isen. Samma känsla av frihet inställde sej som för länge sedan upplevdes i början på SG38-epoken i luften över Johannisbergsfältet, med Mälaren i bakgrunden. Men här var det Roxen i stället! Långt där nere stretade och drog Saab 95-an som såg ut som en liten tändsticksask. Grabben som satt i bakluckan hade, som förut, uppdraget att försöka filma och taga kort på mina ”utsvävningar” med min ”super-8” filmkamera och stillbildskamera. Ingen lätt uppgift när bilen skakade och krängde. (Men resultatet kom att bli ganska hyggligt, skulle det visa sej senare).

Uppkommen på höjd märktes en sak. Integralhjälmens medförde en allvarlig nackdel! Rotorbladspetsarna som jag vid de två första starterna upplevt som att ha en viss kontroll på rotorvarvet, syntes inte längre på grund av att visiret minskade synfältet, och ”pluppandet” från rotorn hördes nästan inte alls. Nu återstod bara de små vibrationerna i styrspaken som åstadkoms av rotorn. Ev. varvtalsvariationer blev därmed mera svårtydda för en ovan man som jag.

Att vara ”ute i svängen”...

Bortsett från problemet med hjälmen fungerade flygandet bra. Snart var första vinkelbenet på triangelbanan avklarat och nu började bilen svänga där nere och nu gällde det att följa efter. MEN SVÄNGA JA? Det hade vi ju inte talat om, trots mängden av instruktioner! Hur svänger man relativt brant med en sådan här avvikande luftfarkost? Bäst måste väl vara att ta ut svängen i en betydligt större radie än bilen och därmed öka luftströmmen genom rotorn för att upprätthålla varvet.

Ingen tid nu för fundering. Så fick det bli! Det kändes att lyftkraften ökade vilket betydde att rotorvarvet gått upp något. Men var detta rätta sättet? Det kändes inte något vidare behagligt att luta utåt relativt brant i svängen åt ena hållet, medan gyroglidern svängde åt motsatt håll genom dragningen i bogserlinan. Det var ungefär som när ett flygplan gör en sk vingglidning med korsade roderutslag för att taga ned höjd inför en landning. En manöver, som när det gäller flygplan, kräver en van förare.

Titta jag flyger...titta jag flyger...

Nu var vi inne på rak kurs igen på nästa ben i triangelbanan. Det här var verkligen roligt. Gyroglidern lydde spakrörelserna så mjukt och fint, och vid flygning rakt fram kändes den mycket stabil. Nu var det snart bara sista svängen kvar. Jag bestämde mej för denna gång att inte



gå så långt ut i svängradie för att slippa så mycket som möjligt av obehagskänslan att luta åt fel håll. Det gällde att prova sej fram. Men detta visade sej vara ett mindre bra val! Det började att gå lite för sakta och det kändes som om rotorvarvet höll på att gå ned.

Sjunkhastigheten ökade märkbart vilket märktes på att isen närmade sej på ett sätt som verkade långt ifrån normalt, samtidigt som bogserlinan började att slakna. I det läge som höll på att uppstå var det bäst att koppla ur bogserlinan och fort fram med styrspaken för att genom dykning få upp varvet på rotorn. men detta kändes samtidigt frustrerande, för nu vart sjunkhastigheten obehagligt hög! Men bäst var att hålla spakläget framåt så länge som möjligt tills det närmade sig landning. Bakåt med styrspaken NU! Sjunkandet minskade, men inte fullt ut!

Rotorn hade inte hunnit helt upp i tillräckligt varv. Det blev en mycket hård landning som resulterade i ett flertal studsar innan ekipaget stannade. Vid stöten mot isen ”flappade” rotorn ned mycket kraftigt och landningsställsaxeln av aluminiumrör fjädrade upp hårt. Det var

ingen värdig avslutning på den i övrigt stolta luftfärden.

Jag minns ännu att jag satt kvar på gyroglidern en kortare stund för att tänka igenom händelseförloppet och varför det blev som det blev på slutet med den nästintill okontrollerade höga sjunkhastigheten. En incident som nu gav upphov till en tankeställare Tur ändå att det gick så bra som det gick!

Bilen med grabbarna körde snart upp bredvid mej och jag gratulerades till landningen, med ett ansträngt leende, av den ene. Jag undrade vilken av landningarna som avsågs - det vart ju flera stycken i följd genom studsarna!

Jag vart därefter vederbörligen avfotograferad vid avstigningen från "ekipaget". Det är roligt det här med fotografier. Det hjälper en att minnas.

"Örnen har landat"! Gyroglidern var mycket rolig att flyga, men måhända, inte helt riskfri. Det var det där med rotorvarvet....



Efter detta hjälptes vi åt att montera ned rotorn och att lyfta upp gyroglidern på släpkärran. Grabbarna gjorde en snabbundersökning att ingenting blivit skadat av den omilda behandlingen. Men så var inte fallet dessbättre. Jag kunde sent omsider vända hemåt till de dignande köttgrytorna. Vem kunde ana

på morgonen att man skulle få vara med om något sådant här. Får väl tillskrivas en av vardagslivets oförutsägbara överraskningar som stundom bara händer. Det vart verkligen en friluftsdag MED EN FLYGANDE AVSLUTNING!

Tungt vägande ord från en erfaren man i branschen!

Dagen därpå träffade jag min granne. Han hade också varit nere på isen och sett gyroglidern flyga. Han hette Arne Ewertsson och var vid denna tid en känd och mycket välmeriterad provflygare vid Försökscentralen i Malmslätt. Han hade flugit en mängd olika flygplanstyper, både propellerdrivna och rea. Jag frågade honom vad han hade för uppfattning om gyroglidern som flygredskap. Det visade sej att han hade en kluven inställning till hembyggen över huvud taget. Han tyckte att det allt för ofta handlade om stora brister beträffande säkerheten, vilket ofta visat sej i form av olyckor. Jag frågade då om han, som flugit allt ifrån Caproni - hemflugan genom trånga alppass i dålig sikt från Italien, och till Mustang och den stora fyrmotoriga Lancaster, plus Lansen, Tunnan och Draken med flera andra typer, skulle tycka att det skulle vara roligt att prova att flyga en så udda farkost som en gyroglider?

Men han svarade med leende, att det skulle knappast bli aktuellt. ”Inga amatörbyggen för mej - där går gränsen! Samt var försiktig om du tänker hålla på mera med det där. Vi vill gärna ha våra grannar kvar!” Så var det med detta!

En överraskande incident!

Påföljande helg var det dags igen för nya flygövningar med gyroglidern. Nu var isförhållandena inte lika bra. Det hade snöat en del under veckan och det hade samlats en del drivor ute på sjöisen. Men efter en rekognoseringstur med bogseringsbilen ansåg man sig ha hittat en bansträckning som skulle vara fullt användbar.

Gyroglidern gjordes klar för flygning i vanlig ordning och en av ägarna tog plats och spändes fast i förarstolen. Starten gick till en början helt normalt och gyroglidern hann komma upp en bit i luften. Men då hände någonting helt opåräknat! Bogserbilen fick helt plötsligt ett kast och sladdade därefter in i en snödriva, vilket resulterade i närmast tvärstopp. Föraren av gyroglidern insåg snabbt allvaret i situationen - att han riskerade att flyga på bilen bakifrån. Han valde därför att fortast

möjligt trycka ned gyroglidern mot isen.

Det blev en mycket brysk landning som förorsakade en del skador på denna. Bland annat ”flappade” rotorn ned så kraftigt av stöten att den klippte av övre delen på fenan och sidorodret, varefter gyroglidern kanade förbi bogserbilen - ganska nära och med full snurr på rotorn. Tursamt att den gick klar!

Dags för nya reparationer, samt ännu ett bevis på att Murphys lag tydligen gällde även här: ”Finns det minsta chans att någonting kan gå åt H-e, så gör det detta också!” Det låg nog en hel del sanning i bakgrunden av den erfarne provflygaren Ewertssons uttalande om sådana här flygövningar.

Visst kan man fundera...

Det väckte också en del tankegångar hos mej själv. Varför ger man sej, minimalt förberedd, i kast med sådana här saker som t.ex. detta med gyrogliderflygning och liknande äventyrligheter? Något omedelbart svar gick inte att finna. Men någon stans i botten kanske det finns en förklaring. Jag tror att den anda vi FFV-elever fick inplanterad i oss under åren på skolan medverkade till att göra många av oss till någon form av sökare som gärna ville prova på det för oss okända, även om det ibland kan medföra någon form av risktagning. Vi vill gärna ta reda på varför saker och ting fungerar som de gör och bakgrunden till detta. Känner lyhördhet och vill gärna försöka att kika fram bakom nästa hörn för att se vad nytt och spännande som kan dölja sej där. Det KUNDE ju vara någonting att taga vara på...Om inte - så har man ju i alla fall fått svaret! Då slipper man att dö nyfiken, då den dagen kommer - åtminstone på DEN punkten! Kan inte detta vara åtminstone en del av svaret?

Experimenterandet går vidare

Fram på försommaren blev jag kontaktad igen av grabbarna. Nu hade man byggt ett par flottörer till hydroglidern. En önskan framfördes att få göra ett test om det var möjligt att bogsera upp den i luften med hjälp

av Linköpings Vattenskidklubbs dragbåt med sin V8-motor på 290 hk. Svaret blev JA, och tid bestämdes.

En lugn kväll stävade så en märklig karavan ut mot öppet vatten på Roxen, utanför vågbrytaren. Det var dragbåten som kom sakta släpande på gyroglidern, vilken såg ut som en stor vattenspindel, med en av grabbarna på förarstolen. På stranden hade samlats en del av ”allmogen” i samhället som med undran i blicken följde våra förehavanden.

Killen i gyroglidern signalerade att han var klar. Jag drog försiktigt på gas med båten tills att bogserlinan spänts upp. Ny signal! Skulle det gå eller inte gå? Nu gällde det. Halvhårt gaspådrag resulterade i att pontonerna kom upp på steget. Mera gas nu. Men då hände det! Hela ekipaget ställde sej på näsan och höll på att dyka. Av med gasen och nytt försök. Men likadant igen!

Draglinans infästning flyttades då ned till en lägre punkt och ännu ett försök. Det såg ut att gå bättre inledningsvis. Men utan synbar anledning slutade även detta med en kraftig dyktendens. Vi avbröt ”dykproven” för att, som vi sade, gå hem och tänka. Han på förarstolen var dessutom vid detta laget helt dyngsur. Proven upptogs inte mera. Man bestämde sej i stället för att lägga krafterna på att förse gyroglidern med en motor och att därmed förvandla den till en gyrokopter.

Efter en tid ringde det på telefonen. Nu var det klart! En gammal Volkswagen Variant som stått länge på en loge hade fått släppa till sin motor. Denna hade lättats på allt onödigt samt gått igenom och modifierats för sitt nya liv som flygmotor. Batteritändningen hade ersatts med en Scintillamagnet och på svänghjulets plats satt nu en propeller - hemtillverkad som det mesta av det övriga.

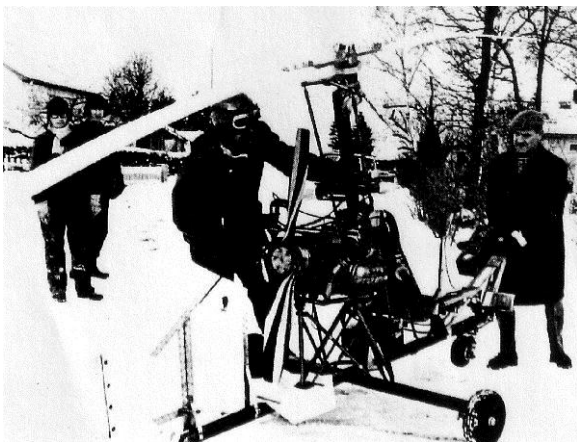
Motorplaceringen kom av nödvändiga skäl att bli bakom ryggen på föraren, vilket medförde att propellern blev av skjutande typ. Man höll dessutom på med att göra prov med ett dubbelt så brett säte för att kunna flyga med en passagerare. Detta borde vara möjligt, nu när

gyrokoptern blivit ”självförsörjande” på motorkraft och man inte längre behövde bogserbil.

Tillstånd hade ordnats att på helgerna få använda flygflottiljens startbana i Malmslätt när ingen flygverksamhet pågick där. Dessbättre inte heller någon trafikledare som kunde ställa till med besvär. Nu skulle det bli flyga av på allvar med gyrokoptern. Man hade redan flugit en hel del med motorn och allt sades fungera bra.

Man hade flugit runt trafikledartornet ett par varv på lagom avstånd så det gick att ”titta in”. Den gamla volkswagenmotorn spann hur fint som helst i andra halvlek av sin tillvaro och i sin nya roll som flygmotor.

Den uppförde sej mycket bra även med motordrift och kom att flygas med i åtskilliga timmar innan den såldes. Den hade en marschfart på 90-100 km/h. Maxfarten var ca 137 km/h. Med plastkåpa ökade maxfarten till 180 km/h. Det krävs motorflygcertifikat för att få flyga



den. Kontrollen av ett gyrokopterbygge är mycket omfattande och det går åt en mängd byråkratiska turer innan luftvärdighetsbevis blir utfärdat. Rotorn är självfallet den mest kritiska detaljen, eftersom en gyrokopter bokstavligen ”står och faller” med densamma.

BENSEN-gyrokoptern med påmonterad volkswagenmotor. ”Rolig leksak för stora pojkar!” Men det kräver att man tänker sig noga för. Det är en allvarlig lek!

Jag blev inbjuden att komma ut till flygfältet på Malmslätt för att prova på att flyga gyrokoptern efter det att den fått motor. Det sades att det var ännu lättare att flyga med motor, än utan. Det behövdes bara tränas lite markkörning först. De var entusiastiska och sorgfria som vanligt och levde efter principen ”att allting går!” Men jag tackade nej till

detta. Det krävdes enligt de bestämmelser som gällde vid denna tid, att man skulle flyga 15 timmar utan motor med gyroglider innan man fick gå över till flygning med motor. Man skulle också inneha motorflygcertifikat för vanligt flygplan. Det vore oklokt att bryta mot gällande bestämmelser och om detta blev uppdagat skulle detta drabba hela verksamheten för de här grabbarna.

Därmed var ”operation gyrokopter” över för min del!

Från gyrokopter till flygplan

Efter att ha flugits i åtskilliga timmar såldes gyrokoptern uppåt landet. Men de båda grabbarna vilade inte på lagarna. De satte igång att bygga ett flygplan istället. Även detta byggdes efter amerikanska ritningar och det vart en liten fin maskin som det flögs en hel del med. Men så småningom blev även detta flygplan sålt. Efter en tid köpte den ene av dem en byggsats till en MFI-9, en flygplanstyp som tillverkades av Malmö Flygindustri. Efter avslutad produktion hade de fått en del materiel över och detta såldes ut i form av byggsatser. Även detta blev färdigt så småningom och kom att flygas med ganska mycket, innan även detta blev sålt.

En del människor besitter en otrolig kreativitet och tycks hinna med hur mycket som helst på sin fritid. Det är bara att konstatera.

Men gyrokoptern då – vart tog den vägen?

Efter att ha skrivit denna artikel så här långt, slog mej tanken: Vad blev gyrokopterns öde till sist och var hamnade den? Detta borde undersökas. Sagt och gjort! Jag ringde upp den ene av dessa gamla tiders hobbyflygare och ställde frågan. Det var rätt länge sedan vi talats vid, men det visade sej att han var fortfarande vid god vigör, men hade för rätt länge sedan slutat att flyga.

Han skrattade och sade: ”Jo du, det blev faktiskt en ganska speciell historia av försäljningen av den där gyrokoptern som kan förtjänas att berättas”. Så här var det: Gyrokoptern hade visats på bild och beskrivits i några tidningar. En dag ring det på telefonen. Först vart det tyst i

luren i flera sekunder - sedan hördes en röst på sävlig och trygg norrländska: "Ja vill köp koptern"..... "Vad sa du - vill du köpa min gyrokofter?"... "Jo!" "Men vet du om den är till salu då?" "Nä...men ja vill köp han!".... "Men vad heter du - och har du gällande motorflygcertifikat?"...."Nä.... bara kort för lastbil!".... "Kort för lastbil säger du"... "Jo".... "Men då kan jag tyvärr inte sälja den till dej med påmonterad motor. Men är du intresserad av att köpa den utan motor så kan vi fortsätta diskutera.... Hur ställer du dej till det förslaget?"... "Ja måst tänk...." "Vore det inte en bra idé att du reste ned hit och kunde titta närmare på den?"... "Jo!".

Så blev det bestämt. Han korn hit ned och tog gyrokoftern i beskådande. Jag kunde snabbt konstatera att den här killen var inte dum. Han var föga verbal i telefonluren, vilket lätt kunde leda till en missbedömning, men det stod snart klart att det här var ingen dussinmänniska! Så lätt är det att misstaga sej!

Han hade lätt för att sätta sej in i funktionen och handhavandet av gyrokoftern. Han fick också prova på att markköra med den med motorn gående på lågt varv ute på startbanan. Priset uppgavs och att vi kunde montera av motorn med kort varsel om han bestämde sej. "Jo... ja tar han!" blev svaret.

Han lastade in "apparaten" och for iväg. Det kändes nästan lite vemodigt.

Det gick sedan ett år....

En dag ringde telefonen. Tyst i luren några sekunder och sedan: "Ja vill köp motorn!"..."Va - är det du. Vill du köpa motorn också nu?"... "Jo!"... Vi korn överens om att jag skulle kunna leverera motorn hemma hos honom, eftersom jag planerade att göra en semesterresa norrut i landet. Lite nyfikenhet var väl också med i bilden. Intressant att se på plats hur han levde och hur han planerade sitt gyrokofterflygande.

Det blev en lång resa, men efter en del letande var jag så framme. Det

visade sej att han höll till på en mindre gård som tillhörde hans morföräldrar. Där stod gyroglidern i gott skick och väntade på sin motor för att bli klassad som gyrokopter igen. Men där fanns något annat också som tilldrog sej mitt intresse. I en travers hängde en lång imponerande grej i svetsad plåt. Det var en U-båt! Han hade byggt den själv och lagt ned ett otroligt arbete. Allting verkade så fint och välgjort. Jag var mycket imponerad av det jag såg. Men han sade att han var int nöjd med den. På min undran varför, svarade han: ”Den dyk int så bra”. Jag frågade då hur djupt han varit nere med den. Han svarade: ”Jo..lit över 30 meter”. Jag blev verkligen fundersam. Lit över 30 meter, och han var inte nöjd med detta. Det handlade sannerligen om att ha höga krav! Ja, detta var faktiskt en märklig man. Åren har gått och jag hörde aldrig mera av honom.

Slutord

Efter detta givande samtal beträffande gyrokopterns slutliga öde, var min nyfikenhet stillad - nästan i alla fall. Återstår bara en liten ouppklarad bit. Lever den kvar ännu i dag - helt eller delvis? Står den kanske och rostar på någon loge där uppe i Norrland med slokande rotorblad och spindelväv kring rotornavets styrmekanism? Eller har någon skrothandlare för länge sedan fått in en märklig ”apparat” som han inte visste vad det var och betalat några kronor kilot för? Skulle vara roligt att veta svaret och därmed ha fått sista pusselbiten på plats.

I hobbymänniskornas värld kan man komma i kontakt med många märkliga och imponerande personligheter med olika kunnande. En och annan kanske lite avvikande och udda. Men det hör ju liksom till bilden och utgör en del av charmen i detta. Det sägs ju att alla vi människor är unika, var och en på sitt sätt. Sedan lever det kanske en och annan som är litet extra unik....

Men visst vore väl världen bra mycket fattigare utan dessa!

4307 Sigvard Hansson



J26 Mustang och J28 Vampire

Under min praktik på CVM Malmslätt så jobbade jag hela tiden på motorverkstan, och fick då även vara med om att ta emot alla 100 Mustangar som Flygvapnet hade köpt från Allierade överskottslager i Tyskland. Planen flögs av Amerikanska piloter till Malmslätt. Det var vilda människor och glada piloter som med ett väldigt då anlände, planen var en blandning av helt nya och även svårt skadade (mycket skottskador) Dom var ej i det skick som vi hade fått lära oss att ett flygplan skulle vara, vår första uppgift var att varmköra och konservera motorerna, och då fick vi se att det ej var så noga med säkerheten under krigsförhållanden.

Det var en hel del snabbreparationer med både isoleringsband och ståltråd som förekom, liksom kvarglömda verktyg mellan motorblocken, men efter helrenovering så tjänstgjorde J26 under



många år i vårt flygvapen, för att sedan åter slumpas bort på den internationella överskottsmarknaden, men då i ett utmärkt skick och även med renoverade reservmotorer (enligt uppgift för 25 tusen kronor per plan).

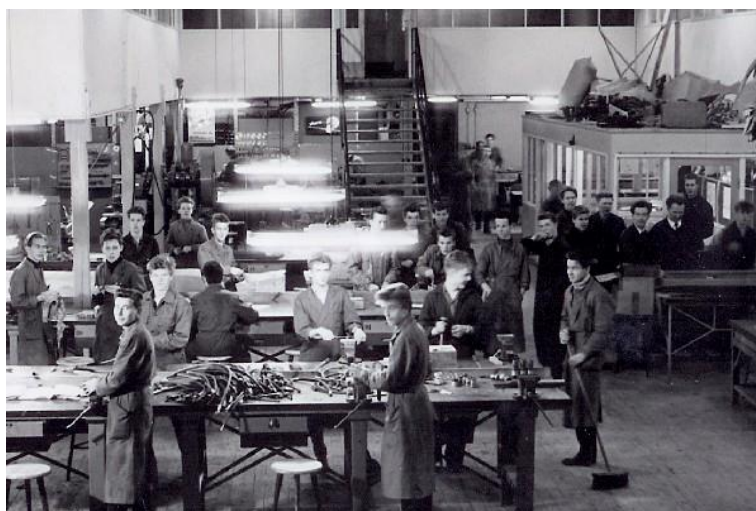
Efter skolan så blev det ju värnplikten på F13 och jag blev så småningom placerad i tillsynshangaren på fjärde divisionen, och fick

ansvar för en grupp som jobbade med översyn av motorerna, jag hade ju redan på CVM:s motorverkstad jobbat med dessa blåslampor, men det var en väldig skillnad att utföra byten av brännkammare när motorn satt i planet och det återkom var 25:e flygtimma, och det var väll lika med den totala livslängden som Vampen (J28) var konstruerad och byggd för, det var ju ett stridsplan, som i krig är en förbrukningsvara.



Disciplinen hos våra unga piloter var ej den bästa och det förorsakade många haverier, det var ej så ovanligt med besök i grantopparna. I ett fall förorsakade stenhård disciplin ett större haveri, fyra J28 brakade rakt igenom isen på sjön Glottern i Kolmården, alla följde rote ettan, och det blev stor militär begravning på F13 men det kan man ju ej belasta J28 Vampire för.

4413 Rune Lundberg



Märkliga händelser med lätta bombplanet B5

Liksom de flesta flygplanstyper i Flygvapnet, var B5 med om en del märkliga händelser väl värda att notera. Här följer några sådana:

Efter en navigerings flygning Abisko-Gällivare-Morjärv 1944-02-14 rapporterades flygplan, B5 nr 7004 från F4 som saknat. Efterspaningar förblev resultatlösa. Först 1948-12-11 anträffades vraket i skogen med den omkomna besättningen av en jägare, två mil SV om Överkalix. Det tog således 4 år och ca 10 månader innan det återfanns.

Sverige är ju ett ytmässigt relativt stort land med en hel del ödemarker. Men ändå, att det kunde ta så lång tid....



En annan lika säregen som tragisk händelse inträffade 1942-09-07. I samband med start inför en bombfällningsövning, passerade ett flygplan av typ B5 en ojämnhets på flygfältet vid Sävered, NO Lidköping, varvid en 50kg minbomb lossnade från bombstället under ena vingen. Bomben exploderade vid nedslaget och splittret fick ytterligare en kvarhängande bomb att explodera. Flygplanet söndersplitrades och fattade eld. Besättningen, två man.

kastades ur och hamnade vid sidan om vraket och deras kläder fattade eld genom utströmmande bränsle. Förmodligen hade besättningen redan omkommit i samband med explosionen. Men då räddningsmanskapet kom fram tog en kadett sitt tjänstevapen och avlossade ett skott mot den ene besättningsmannen, för att möjligen förkorta dennes lidande. Händelsen väckte stor uppmärksamhet. inte minst i pressen.

I samband med ett låganfall mot ett arméförband nära Järva fältet vid Stockholm hösten 1943, lyckades piloten på ett flygplan av typ B5 komma ned på en höjd som uppenbarligen var ”lägre än låg”. Sporrhjulet på hans flygplan träffade huvudet på en av K1:s hästar som stupade omedelbart. Ryttaren hade dessförinnan hunnit ta skydd i diket. Det blev givetvis krigsrätt, varvid domaren ställde frågan om kadetten hade något att anföra till sitt försvar? Denne svarade: ”Ja, Herr domare! Hästen stegrade sig!”

Det sista totalhaveriet med en B5-a inträffade 1948-08-22 med flygplan nr 7058 vid F12 i Kalmar. Det tillhör nog ett av de mest otroliga inom Flygvapnet. Två mekanikerutbildade korpraler bestämde sej en natt för att stjäla ett flygplan och bege sej ut på en flygning till Sydeuropa. Ingen av dem hade någon form av flygutbildning. Man inledde med att skjuta hangarhunden för att kunna få ut flygplanet. De tänk inte flyga ensamma. De lyckades att få med sej två flickor på den tänkta färden. (Hur dessa nu lyckades få plats i det trånga utrymmet?) Flygplanet lättade, men vek sej efter en kortare luftfärd varvid ena landstället bröts av. Alla fyra lyckades lämna flygplanet osedda och försvinna. På morgonen upptäcktes flygplanet ute på flygfältet, fortfarande med motorn gående på tomgång. Det upptäcktes vid den undersökning som följde, att även ena vingen var bräckt. De båda korpralerna ställdes inför krigsrätt och fick sina straff.

Man kan i efterskott ställa frågan: var går gränsen för hur dåligt vissa människors omdöme kan vara? Dessa korpraler tog ju en absolut dödsrisk när de gav sej in på detta företag som ju var dömt att misslyckas. Och tjejerna sen? De verkar inte ha tyngts av någon besvärande IQ-belastning. Händelsen besannar vad någon tidigare har sagt: ”Det finns folk till precis allting - det gäller bara att hitta dom!”

4307 Sigvard Hansson



Föreningsfakta

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

2007 gick det ut en påminnelse till 198st som inte betalat 2007 års avgift, av dessa betalade 31st.

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

Data för aktuellt år	08	07	06	05	04	03	02	01
Tidningen har gått ut till adresser	748	733	739	763	777	752	753	768
Så här många har betalat m-avgift	539	535	540	554	571	538	530	535
Efter en påminnelse så här många		566	559	586	603	558	544	561

Via inbetalningskortet kom det in 27 adressändringar och ett antal e-postadresser.

Många har meddelat ny adress per mail och då fick vi även den adressen.

Hittar du några felaktigheter i förra årets namnförteckning så var snäll att meddela mej så att vi får korrigera.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



Skol-DM 1960: 5828, 5902, 5716, 5746

IN MEMORIAM

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

4102	Erik Augustsson	2008-10-15
4112	Sven Olof Schedvin	2008-07-03
4214	Inge Görjevik	2008-06-10
4507	Arne Höög	2007-02-22
4703	Rune Bernving	2006-09-17
4803	Per-Åke Rundqvist	2007-08-03
4807	Lennart Fors	2007-11-30
4813	Göran Johansson	2007-03-16
4909	Uno Friberg	2007-04-02
4913	Sven-Erik Larsson	1971-06-05
5410	Erik Johansson	2007-10-30
5421	Lars Åke Noren	2008-01-02
6246	Billy Olofsson	2004-01-29
6305	Håkan Bylander	2008-04-09
PS13	Rolf Hjerter	2008-02-13

Frid över deras minne.



