



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 71 Årgång 60



2009

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif T Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

* Ordförande: 6336

Leif T Larsson, Elektriska Gatan 33, 136 91 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 2010 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro 34 02 04 - 7

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

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: Årsklass 1955s Jubileumsträff i Västerås, juni 2009

Främre raden: 5501, 5503, 5509, 5510, 5511, 5512

Mellanraden: 5513, 5518, 5520, 5524, 5526, 5528

Bakre raden: 5531, 5533, 5534, 5535

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	2009 snart till ända	Styrelsen
Sid 2	55-ornas jubileumsträff i Västerås	5524 Roland Rehnback
Sid 5	Genväg över fjärden	4502 Kurt Börjesson
Sid 7	Dramatiska händelser – länge sedan	4307 Sigvard Hansson
Sid 15	På tjuvjakt i Rio	5827 Ronny Idoffsson
Sid 18	PS-08 vad har det med oss att göra?	6060 Bengt Svensson
Sid 22	Sjöbo marknad, Laban och SvinOlle	5107 Sten Erik Svensson
Sid 25	Kristen inblandning kan vara bra!	5524 Roland Rehnback
Sid 27	Östersundsträffen oktober 2009	5732 Kjell Landgren
Sid 29	Mitt liv med AvioComp eller en FFVare drar världen runt	5221 Jan Rosmark
Sid 42	Det blev en fortsättning	5313 Sören Larsson 5325 Jan Welin
Sid 46	Med tåg genom Sydafrika	5209 Stig Hertze
Sid 49	Funderingar	4220 Arne Yngvesson
Sid 50	En hälsning från KFUK-KFUM	Larsowe Roman
Sid 51	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 51	Kamratträffen 2010	Styrelsen
Sid 52	IN MEMORIAM	

2009 snart till ända

När inget är som vanligt med ekonomiska kriser, världsomfattande influensa och jorden i klimatobalans kommer här Pb i vanlig ordning.

Så också med kamratträffen och årsmötet.

Dags igen, 29-30 maj 2010, för att mötas och fräscha upp minnet!

Arkiverandet fortskrider och vi hittar ständigt överraskningar.

Välkommen till 2010 års kamratträff med årsmöte och ta del våra filmer från 50-talet och av inte tidigare visat material!

God Jul och Gott Nytt kamrat-träff-år!

Styrelsen



55-ornas jubileumsträff i Västerås

Eftersom vi tog examen 1959 tyckte vi västeråsare att det skulle sitta fint med ett femtioårsjubileum i år. Efter en del förberedelser – som vid ett par tillfällen ägde rum på ”lokal” – enades vi att bjuda in våra klasskamrater. ”Vi” var undertecknad, 5503 Lars ”Biffen” Dahlström, 5511 Lars-Ove ”Lången” Johansson och 5534 Lars-Olof ”Nenne” Wikström. Redan före jul skickade vi ut den första uppmaningen, som följdes av flera påminnelser. Resultatet blev att vi så småningom var 16 ynglingar som träffades lördagen den 13 juni, nästan på dagen 50 år efter examen. Vi tycker nog att det var en bra anslutning, det var bara sex som av olika anledningar inte kunde vara med.

Vi hade förmånen att utnyttja F1 Kamratförenings klubbhus Gula Villan på Hässlö för träffen. Många timmar gick åt för att prata gamla minnen och äta lunch. Dessutom hade ”Lången” redigerat en bildserie som visade bilder från skoltiden, samt en film från skolan och Västerås från slutet av femtioalet. Då blev det mycket snackande!



5501, 5509 och 5511

Senare på eftermiddagen gjorde vi Västerås Flygmuseum. Naturligtvis var intresset stort, men mest drog FFVKs monter där igenkännandets glädje präglade oss alla. Tänk att vi kunde göra så fina grejer när vi en gång var elever på FFV!

En annan sak som drog var den linktrainer från 30-talet som några entusiaster på museet har restaurerat! 5509 Hugo Hellberg tillbringade lång stund i cockpit för att flyga! Ett par andra som ”flög” var 5513 Göthe ”Tacke” Karsin som i Metropolitan-simulatorn övade starter och landningar – det gick åt många försök innan han kunde både starta, flyga och landa utan haverier – och 5511 Lars-Ove ”Lången” Johansson som provade DC 10. Men jag måste erkänna att de flesta föredrog att snacka om gamla tider efter någon timme på museet. Men det var väl egentligen därför som vi träffades, eller hur?



5509



T.v. 5511 flyger DC10 simulator

Framåt femtiden var det dags att inta hotellet på Lövudden. Somliga hade tur och fick faktiskt bo i sina gamla luckor. Efter att alla hade återställt den vätskeförlust som uppstått efter en hel dags samvaro, var det tid för middagen. Vi hade tillgång

till Johannisbergs herrgård, där vi först kunde titta oss omkring i de lokaler som var öppna, innan vi bänkade oss i potatiskällaren. En lokal cateringfirma serverade en fantastisk måltid med förrätt, varmrätt, dessert och kaffe till mycket förmånligt pris. Måltidsdrycker fixade vi själva. Vad tror ni hände under och efter middagen? Fortsatt snack, förstås!

Några av oss var dessutom tvungna att fortsätta konversationen när vi återvänt till Lövudden. För oss blev det tidig morgon innan sängen famnade oss.

Söndagen var planerad att omfatta rundvandringar i omgivningen för att väcka andra minnen till livs, men tyvärr var vädrets makter inte på arrangörernas sida. Efter en stunds meditation i kapellet efter frukost skildes vi därför på allmän begäran och var och en drog hemåt.

Men innan vi skildes för den här gången, bestämde vi att vi måste satsa på fler träffar. Nästa gång vi träffas blir troligen om ytterligare fem år.

5524 Roland "Valle" Rehnbeck



Ahlgren, 4217, 4220, 4312 och 4307

Genväg över fjärden

Fortsättning från förra numret

4502 Kurt "Knallen" Börjesson hörsammade vår vädjan om mera fakta om båtar och färder till skolan på andra sidan fjärden. Han berättar följande:

På vintern fick vi åka buss till och från skolan men på sommaren så cyklade vi eller om vädret tillät rodde alternativt seglade vi över till andra sidan en sträcka på ca 4,5 km. Vi hade två båtar av samma typ som Marinen hade för deras utbildning. Segelbåten hade två master, fock, storsegel och mesan med total segelyta av 36 kvadratmeter.



Roddbåten var en 10-huggare. Det första vi fick börja med på gymnastiktimmarna var att lära oss att ro. Tio grabbar med 4 meter långa åror som skulle ros taktfast. Vilket slit innan vi kunde ro båten. Blåsor i händerna, skavsår i ryggen efter kompisen bakom och en hel del träningsvärk. Vi blev ett sammansvetsat gäng och det hände på sommaren att vi lånade roddbåten och rodd in till Västerås hamn och upp i Svartån och "stilade" iförda skolans tröjor. Vi nådde mellan 5-7 knop i fart vilket inte var dåligt med dessa båtar.

Vi var några som fick ansvaret att sköta om båtarna och jag var en av dem, så andra året på skolan var jag "kapare" på roddbåten och utöver att lära de nya eleverna att ro så satt jag bekvämt och styrde till och från skolan, vilken lycka!

När det blåste så tog tvåorna den segelriggade roddbåten, ettorna rodde som vanligt. Det var vid dylikt väder alltid problem att hinna till skolan i tid. Vi försökte också vid några tillfällen att ro i tät dimma där jag försökte att styra efter kölvattnet. Vid ett tillfälle kom vi tillbaka till Lövudden. Det blev inte uppskattat av de som rodde därtill kom vi inte i tid till skolan.

Ett annat minnesvärt tillfälle var när segelbåten hade bråttom att hinna i tid till skolan och seglade rakt in i den med pontoner omgärdade hamnplatsen framför sjöhangaren. Problemet var att rorsmannen inte uppmärksammade att pontonerna var hoplänkade med vajrar så en av masterna seglades av. Ingen kom till skada, men att tillverka en ny mast tog tid.



Vad jag har hört så byggdes båda båtarna på skolan. De som gick flygplansmontörlinjen behövde praktik. Under min tid tog vi därtill in en stor segelbåt, 40-fotare, för omdäckning. Båten vid namn "Dunungen" tillhörande en god vän till skolan. Det tog en vinter att lägga på nytt däck. När våren kom så skulle den åter sjösättas. Den togs ut till den stora kranen utanför skolan och hängdes upp i stora selar och sattes i sjön. Den flöt ej efter vinter i rumsvärme med stora sprickor i skrovet så att vattennivån inne i båten blev lika med den på utsidan. Den fick hänga i kran några veckor innan den flöt.

4502 Kurt "Knallen" Börjesson



Dramatiska händelser – länge sedan

Det var en vanlig arbetsdag vid Centrala Flygverkstaden, CVM, i Malmslätt. I hall C, den stora flygplanshallen, pågick verksamheten i normal omfattning och golvytan upptogs av ett stort antal flygplan av typ B17 som var inne för översyn vilket ombesörjdes av ett flertal arbetslag av montörer och elektriker, med flera yrkeskategorier. Arbetet fortskred i god takt och hallen genljöd av ylandet från tryckluftsdrivna bormaskiner, ibland avbrutet av de öronpinande slagserierna från plåtslagarnas nithammare. Jag arbetade tillsammans med ett par äldre montörer och mitt första praktikantår efter avslutningen på skolan i Västerås hade i det närmaste gått till ända.

Jag trivdes bra med både arbetet och arbetskamraterna. Flygplanmontörsyrket var ett förhållandevis fritt jobb. Man fick röra på sej rätt mycket, men också vänja sej vid att arbeta i mycket trånga utrymmen när så fordrades. Efter sådana tillfällen kändes det behagligt att kunna ta en paus och gå upp och sträcka på benen och kanske kombinera med ett kortare besök hos något av de andra arbetslagen i den stora hallen, i och för utbyte av tankar av inte alltför djupsinnigt slag – eller kanske en eller annan ekivok vits, ofta hämtad ”söder om bältestrakten”, vilken trots sin begränsade geografiska area tycks kunna ge upphov till en aldrig sinande ström av historier – som regel alltid berättade av män!

Ett oväntat möte på verkstadsgolvet.

Den här dagens förmiddag hade tidsmässigt avancerat fram till omkring klockan tio – halv elva. Jag var ute på ”långvandring” i hallen, troligtvis på väg till verktygsförrådet som låg i den andra ändan. Jag lade därvid märke till en man som trädde in genom en sidodörr i den borte ändan av hallen. Han stannade och såg sej sökande omkring – av allt att döma en främling. Detta framgick också av de kläder han bar. Det var uppenbarligen ingen man som hörde hemma här i hallen bland ”blåställsfolket”. Han verkade som en besökare ”utifrån” av något slag. Fastän kriget ute i världen var slut satt det väl kvar en uppmaning i bakhuvudet att man skulle vara observant om man såg okända personer uppträda på platser där de – enligt ens eget bedömande – inte borde befinna sej. Jag var just på väg att passera förbi honom på något tiotal meters håll när vi fick ögonkontakt. Vi stannade därvid upp tvärt och båda blev lika förvånade. Vi var ju bekanta sedan en tid tillbaka. Han skrattade och sade att han inte alls hade förväntat sej att finna mej på denna oväsenfyllda plats! Jag berättade att jag

jobbade här som praktikant och ställde samtidigt frågan: ”Men vad fasingen gör DU här?” Han omtalade att han sökt och fått ett bra arbete som ingenjör på Försökscentralen i Malmslätt. Han trivdes mycket bra och var verkligen glad över att ha fått detta arbete. Han sade att han dessutom hade haft en sådan tur så att han efter en relativt kort anställningstid nu fick vara med på en del flygprov med bombplanet B18B som besättningsman. Han verkade mycket positiv och nöjd med tillvaron. Nu var han här för ett ärende till CVM:s kontrollavdelning och ville veta var i byggnaden denna låg. Efter att jag anvisat honom detta beklagade han att det var dags att skynda vidare. Det skulle provflygas en B18B på Försöks-Centralen redan nu före middagen och han skulle vara med där. Han avslutade samtalet med att det var roligt och överraskande att ses så här oväntat, samt hoppades att det skulle bli bra segelflygväder i helgen och att vi då skulle kunna ses som vanligt ute vid Linköpings Flygklubb.

Han hette Lars Lennart Ehrnfelt och var några år äldre än jag, var mycket flygintresserad och innehade både segelflyg- och motorflygcertifikat. Han brukade tillbringa en stor del av sin fritid vid flygklubben ute i Tannerfors där han bl.a. sysslade med uppbyggsring av segelplan, samt även flygning med passagerare i motorflygplan – i den mån det fanns hugade spekulanter. Jag höll själv på med segelflygning i Linköpings Flygklubb – som en fortsättning sedan Västeråstiden – och det var där vi blivit bekanta. Senaste gången vi hade träffats där hade jag som passagerare flugit med honom i klubbens Klemm 35:a. Vid en sväng in över Linköping passerade vi över Domkyrkan och jag hade imponerats över hur enormt stor och dominerande denna var gentemot den övriga bebyggelsen. Klemm 35:an hade den dagen till ära – styrspak monterad i främre sittbrunen där jag satt, vilket inte var så vanligt. Detta möjliggjorde för mej att i dubbel kommando under en stund få känna på hur det var att styra ett sådant ekipage. Ehrnfelt var en hygglig och trevlig grabb och vi hade kommit bra överens.

Och dagen fortsatte sin gång....

Jag återgick till min sysselsättning och arbetstiden tickade iväg mot den väl emotsedda middagsrasten. Denna omfattade endast 36 minuter och uppfattades av många som varande i kortaste laget. Vi yngre låg därför i startgroparna för att kunna dra iväg i samma ögonblick som verkstadsklockan ringde. Det gällde att få en så framskjuten plats som möjligt i den långa matkön på mässen. Då kunde

man få en stund över att ligga och sola i gräset nere vid staketet som gränsade till flygfältet, eller ev sparka boll, som var populärt. Nu satt vi på mässen, jag och en annan grabb – välkänd bland det dåvarande CVM-folket – som lystrade till namnet Kalle Elf. Vi gick löst i en hårt uppdriven takt på vår inhandlade matanrättning och snart var ätandet undanstökat. Vi låg tidsmässigt bra till för en skön vilostund där nere i gröngräset, så som det var planerat. Men så skulle det INTE bli denna dag! Den som hade börjat så helt vanligt skulle komma att sluta på ett helt annat och mera dramatiskt sätt än vad både vi två och övriga anställda vid Centrala Flygverkstaden i Malmslätt kunnat förutspå och vars datum länge skulle komma att stanna kvar i minnet! Det var en fredag och det var den 2 augusti 1946.

Vi hade just börjat vår vandring på vägen från CVM-mässen när det hördes ett kraftigt motorbuller – i och för sej inget ovanligt i den här miljön, men detta lät mera än vanligt. När vi vänder oss om får vi se en B18B komma in på mycket låg höjd över verkstadsbyggnaderna. Dess vänstra motor är stoppad och den flöjlade propellern vrider sej i en mycket långsam rörelse på grund av fartvinden. Ljudet från den i gång varande Daimler-Benz motorn låter ansträngt. Den går uppenbarligen på fullgas. Vi inser direkt att detta handlar om en situation som kommer att leda till en nödlandning – förvisso en spännande händelse som vi inte får missa. Det blev en hård språngmarsch bort mot en bra utsiktspunkt vid flygfältsgränsen. Väl framkomna dit syntes flygplanet nu långt borta – nästan vid horisonten. Det hade lagt om kursen och påbörjat anflygningen mot flygfältet, uppenbarligen för att landa. Inledningsvis verkade allting fungera normalt, men när det närmade sej fältgränsen verkade flygplanets attityd att avvika alltmera från det som brukade vara normalt vid landning. Höjden reducerades i en alltför långsam takt och för oss iakttagare började det bli allt mera klart att flygfältets längd inte skulle räcka till om föraren verkligen avsåg att landa. När fältet närmade sej slutet var flygplanet fortfarande i luften på ett 10-tal meters höjd, när föraren som först verkade reagera inför den hotande situationen. Han drog nu på fullgas på den fungerande högermotorn och avsåg troligen att försöka gå om och göra ett nytt landningsvarv. Denna manöver resulterade inledningsvis i ett enormt starkt motorbuller – därefter fortsatte händelseförloppet mycket snabbt!

Slutade med ett totalhaveri.

Vi blev vittne till hur flygplanet skenbart verkade att stanna i luften, varefter det vek sej över åt sidan och slog ned i en 10-tal meter djup skjutgrop, som vanligtvis användes vid inskjutning av flygplanens vapen. Vid störtningen såg vi hur flygplanets stjärtparti slogs av mot gropens kant innan det försvann ur vårans åsyn och en dov smäll hördes. Därefter följde en olycksbådande tystnad.

Någon skrek: "FÖR HELVETE--- HAN SLOG I!" Därefter utbröt ett upprört sorl bland de solande människorna vid staketet mot flygfältet och alla for upp. Min kamrat – Kalle Elf – och jag, som redan innan befann oss på fötter, stormade iväg genom det öppna grindhålet och ut på fältet med kurs ned mot skjutgropen och nedslagsplatsen. Jag mins att det var svårt att hänga med Kalle första biten. Han hade långa ben som en älg. Men han hade tydligen inte så god kondition, för efter halva sträckan började hans fart sjunka ned till något som mera liknade snabb fotvandring. Jag drog vidare hårt andfådd, men fick ett ganska långt försprång på vägen fram till kanten av skjutgropen och blev den förste som nådde fram till det sönderslagna vraket. Jag kan ännu komma ihåg, att någonting i mitt huvud bjöd mej att stanna upp några sekunder och intaga någon form av ett psykiskt beredskapsläge som motvikt inför de synintryck av döda, eller i lindrigaste fall, svårt skadade människor, som jag nu med stor sannolikhet stod inför valet att få taga del av på nära håll. Jag som ännu aldrig i mitt unga liv varit van att se döda människor. Hur kommer man att reagera i ett sådant läge? Men här var inte tid till några längre funderingar. Kabinhuven var borta och jag hann se att besättningsmannen på signalistplatsen långsamt rörde på sej, och kunde därmed konstatera att åtminstone en var vid liv. Föraren verkade sitta ihopsjunken, orörlig och med huvudet framåt böjt. Såg inte ut att leva. Jag skyndade mej framåt mot glaskupolen i nosen på flygplanet. Denna var till stor del krossad och min tanke var hur det hade gått för den besättningsman som uppehålligt sej där? Jag kastade mej ned på marken och tittade in i hålet. Jag fick därvid mina värsta farhågor besannade! Där, en bit inne i halvdunklet, kunde jag urskilja en man liggande framstupa. Han hade en mycket svår krosskada vid ena tinningen och för honom var säkerligen allt hopp om fortsatt liv ute. Det framstod som klart att han var bortom all hjälp. Det kändes överkligt på något sätt att ingenting kunna göra. Jag skulle just draga mej tillbaka från den sorgesamma synen när jag kom att lägga märke till en sak som väckte en undran hos mej. Flyghuvan ha de glidit

upp en bit och blottat främre delen av hans hårfäste. Detta var av en mindre vanlig typ – det gick fram som en kil ovanför hans panna. Det slog mej i samma ögonblick att detta är någon jag sett förut och kände igen på något sätt, men VEM VAR HAN? Hans svåra skada i huvudet gjorde att det var svårt få någon riktig uppfattning hur han egentligen såg ut. Lukten av utläckande flygbensin började att göra sej alltmera påträngande och ett skvalande ljud hördes någonstans ifrån. Detta hade jag inte lagt märke till under de första uppstressade ögonblicken under kravlandet på marken invid den sönderslagna glaskupol en. Jag kom nu hastigt på att detta var ett farligt grannskap att uppe hålla sej i om flygplanet skulle börja brinna. Därför – upp härifrån fort! Jag kom snabbt upp på benen – lagom för att möta en märklig syn! Det stormade av folk över flygfältet uppifrån CVM De första var just framme här vid kanten av gropen. Nu var jag inte ensam här längre. Snart var det folk över allt runt flygplansvraket. Och vad värre var – ett flertal människor hade ställt sej uppe på vänstra vingen, den vinge vars bränsletankar skadats och ur vilka det forsade mängder av grön 100/130 oktans bensin, vilken redan bildat en mindre sjö under flyg planet. En gnista här skulle kunnat få oöverskådliga konsekvenser. Äntligen hördes det larmsignaler! Det var F3s brandstyrka som var på väg med bilar – folk och ambulans. Snart var alla dessa på plats och en löjtnant Ström verkade vara den som förde befälet. Han beordrade alla dem som uppehöll sej på vingen att omedelbart lämna denna sin plats på grund av den stora brandrisken, samt att de hindrade räddningsmanskapet.

Dramatisk räddning av besättningen!

Räddningsmanskapet inledde med att försöka få loss föraren, vilken man konstaterat var vid liv, fastän uppenbarligen svårt skadad. Han hade fått bröstkorgen intryckt av styrkolonnen med ratten och hade stora andningssvårigheter. Hans tillstånd bedömdes som mycket kritiskt. Just när man skulle inleda arbetet med att lyfta ur honom från förarstolen började det att ryka kraftigt någonstans inifrån förarplatsen. Någon skrek ut en order att alla måste lämna flygplanet omedelbart. Ett svårt beslut när det fanns två levande människor kvar ombord. Då hördes någon ropa: Huvudströmbrytaren är inte ifrånslagen!! Röken ökade på mera och mera och för några ögonblick rådde en dramatisk tveksamhet hur man skulle kunna ingripa. Någon skrek ut en order att allt folket som inte hade någon funktion omedelbart skulle dra sej mycket längre tillbaka på

grund av risken för brand och explosion. Mängden av uttrinnande bensin hade ökat hela tiden. Den hotande situationen fick dock snabbt sin lösning! En man rusade fram till flygplansvraket och krängde sej upp på utsidan vid förarplatsen. Det var Berthold Johansson. Känd CVM:are och Malmslättsbo. Han trevade innanför sargkanten till förarkabinen under det att han ropade om det var någon som visste var huvudströmbrytaren satt. Vi hade ju aldrig haft denna flygplanstyp inne för översyn på CVM och reglagens placering var därför i stort sett okända för honom. Men han hittade strömbrytaren efter några mycket långa sekunder och kunde bryta huvudströmmen. Röken som alltmera tagit formen av en mindre pelare försvann nu som genom ett trollslag. En verklig insats av en modig och beslutsam person, som borde ha belönats. Något som – såvitt jag vet – aldrig kom till stånd. Nu kunde föraren lyftas ut och föras in i ambulansen, varefter man direkt övergick till att söka få loss mannen på signalistplatsen, vilken satt hårt fastklämd. Han hade fått radioutrustningen intryckt i underlivet och var inte helt kontaktbar. För att försöka underlätta att få loss honom, spände man fast en traktor vid bakkroppen – vilken var delvis avbruten strax bakom vingen – och försökte dra loss denna helt. Detta visade sej dessvärre vara ett mindre lyckat försök. Mannen hade klarnat till för ett ögonblick och skrek: ”Sluta, sluta pojkar nu gör ni mera illa vid mej!” Till sist kunde man få loss honom. Det visade sej vid framkomsten till lasarettet att han hade fått svåra bäckenskador samt brutit lårbenshalsen på ena sidan. Under tiden som räddningsarbetet med att få loss dessa två män som var vid liv, hade en annan grupp koncentrerat sej på att få ut den tredje besättningsmannen framme i den sönderslagna glaskupolen och fört bort honom. Sedan besättningen förts bort lägrade sej ett skenbart lugn över haveriplatsen. De flesta åskådarna drog sej iväg till sina respektive arbetsplatser, förmodligen rejält omskakade över vad de sett. Jag och några till stannade kvar ännu en stund och tog närmare del av förödelserna. Hela marken kring flygplansvraket var belagd med skumvätska och även delar av vraket. En del av brandmanskaret var kvar.

Haveriorsaken lätt att fastställa

Några av formplåtarna kring den vänstra motorn hade skalats av vid haveriet. Motorn var svartmålad, vilket betydde att det var en tysktillverkad motor. (B18B var i början utrustad med en tysk och en svenskbyggd motor av säkerhetsskäl, enär de tyska motorerna ansågs mindre driftsäkra. (De svenskbyggda motorerna

var grönmålade). Redan vid första anblicken på motorn syntes det vad som inträffat och förorsakat motorhaveriet. Ut genom aluminiumgjutgodset i motorns främre del hade trängt ut någonting som liknade en kraftig rak kuggstång. Detta visade sej i själva verket vara kuggbanan till ett av kuggdreven i propellerväxeln som hade sprängts genom att ett föremål hade kommit emellan två av kuggdreven med förödande resultat som följd. Detta resulterade i att ena drevets kuggbana sprängdes och rätade ut sej, varefter den trängde ut rakt igenom gjutgodset på motorn. Vingklaffarna var fullt utfällda som inför landning. Detta väckte en del undran bland oss som var kvar. Föraren hade ju avbrutit landningsmanövern och dragit på fullgas på den högra motorn, uppenbarligen för att göra ett nytt landningsvarv. Då borde ju vingklaffarna ha varit inne. (Förklaringen till detta med vingklaffarnas läge skulle komma senare.)

Olyckan skulle kunnat slutat ännu värre!

När flygplanet, i samband med motorpådraget vek sej, och nära nog föll rakt ned i den så kallade skjutgropen, fick det en extremt kort uppbromsningssträcka. Det var ett under att över huvud taget någon människa kunde överleva detta. På sin väg hade planet skalat av taket och helt raserat ett mindre hus innan det slog i marken. I detta hus brukade det uppehålla sej en del folk i samband med inskjutning av kulsprutorna, bl.a. på flygplan B17. Därvid stod flygplanet fasttjudrat och uppställt på domkrafter och en man uppehöll sig på förarplatsen i planet och svarade för inskjutningen. Tursamt nog pågick ingen sådan verksamhet vid denna tidpunkt vilket sannolikt sparade flera människoliv.



Det var svårt att komma igång att arbeta igen den tid som återstod av eftermiddagen. Folk stod i klungor och talade om händelsen och det vilade en tryckt stämning över arbetsplatsen. Det kändes befriande när verkstadsklockan ringde och förkunnade att dagen var slut.

En viss spänning kändes det på kvällen inför avlyssnandet av nyheterna i radion – vad som skulle sägas om dagens flyghaveri. och om det skulle återges helt korrekt. Jo, allting stämde väl med det vi hade sett och efter dagsnyheterna hade man ett extra meddelande: ”Vi efterlyser köpman Ehrnfelt, på resa på Gotland. Meddela Er snarast med hemmet. Viktig familjeangelägenhet!”

Jag hajade till – men vad sa hallåmannen – Ehrnfelt, hörde jag rätt?? Det kan väl ändå inte vara sant! Jo, dessvärre måste det nog vara så! Det gick hastigt upp för mej den bistra sanningen, att mannen med de svåra huvudskadorna som jag sett ligga innanför den krossade glaskupolen på flygplanet var min vän – och flygklubbsskamrat Lennart Ehrnfelt som jag sammanträffat med och samtalat med i flygplanhallen strax innan olyckan. Märkligt att jag inte gjorde den kopplingen redan från början. Jag tyckte ju att det var någon jag kände igen – bland annat på hans hårfäste som var lite speciellt. Men det hängde kanske samman med den stressartade situationen just då. På grund av det inte så vanliga efternamnet förstod jag att det var hans far som efterlystes i radion.

Jag hade denna dag fått en av min ungdoms första brutala påminnelse om hur kort avståndet stundom kan vara mellan en entusiastisk och framåtsträvande ung människas liv och en ond och bråd död. Vi som under glada samtalsformer hade planerat att träffas ute på flygklubben under veckoslutet – och bara en dryg timme senare var han död!

En intressant fortsättning på denna historia kommer i nästa års Pb.

4307 Sigvard Hansson



På tjuvjakt i Rio

Jag heter Ronny Idoffsson, eller 5827 på FFV-språket. Bodde på Johannisberg och sedan Lövudden fram till juni 1960. Den bästa skola jag gått, om man inte räknar praktikåren. Gjorde dessa på FC som flygmontör men slutade efter examen 1962.

För mig var FFV som en katapult ut i livet, bort från en tillvaro som bonddräng. Efter FFV sökte jag till flygvapnet som pilot, började januari 1963 på Ljungbyhed, flög sedan Lansen på F17 och slutade jobba den 1 oktober 2005 efter 33 år i SAS.

Men nu som pensionär så är det inte flygutbildningen som jag har nytta av. Det är ju FFV som gav utbildningen som man kan ha nytta av livet ut. Tänker ibland så när jag kommer ut till min verkstad.

Jag har ju haft förmånen att få komma till många olika länder. Yrkesturist skulle man kunna kalla det. Fick komma till platser som kanske har ett skimmer av att vara ett paradiset på jorden. Men som också kan ha en annan sida. Där platsar Rio de Janeiro väldigt bra.

Var tillsammans med min kära hustru i Rio 1981, ett år efter vårt giftermål men innan något barn hunnit alstras. Var där i sex veckor för att flyga DC-10an vidare till Sao Paolo och annat. Vi fick mycket info om hur göra för att undvika problem med tjuvar och banditer som gärna ger sig på utlänningar, de ansågs ju vara ett lätt byte. De var skickliga i sin profession. Lyckades ändå bli av med mina byxor första gången jag var på stranden i Ipanema (hade dock inte byxorna på mig när de stals). Deras teknik var att arbeta tillsammans. Distrahera från ett håll så man vänder sig dit, stjälar sedan medan du tittar bort.

Vi låg där på stranden då plötsligt någon började sprätta sand på oss med händerna. Verkade handikappad och talade konstigt. Men jag sprättade duktigt tillbaka och han verkade förstå vinken. Under tiden så hade kompisen snott till sig vad han kunde vid motsatta sidan. Men hustrun märkte i vitögat att något skedde och såg hur hans kompis ryckte till sig mina byxor. Byxorna var köpta i Bangkok och, enligt briefing, vi fått så fanns nycklarna till lägenheten i en ring runt handleden och pengarna i en påse runt magen. Förlusten var minimal. Ett gott skratt fick vi ju för att vi var så lättlurade.

En dansk styrman och hans tioårige son kom ner för att göra sina sex veckor. Vi

träffades på stranden och jag såg som min uppgift att informera om tjuvarnas teknik. Han sa sig veta allt om detta men tack i alla fall. Ok, va bra, här är en som varit med förr. Jag frågar varför deras kläder ligger blöta och utlagda i sanden, jo det hade kommit en lite större våg och blött ner. Plötsligt ropar sonen ”Far, var dine böcker?” ”De ligger där..” säger fadern och pekade på ett ställe där det inte längre ligger några ”böcker”. De fick byta lås och ta ut nya pengar, tydligen hade de inte lyssnat tillräckligt vid briefing.

Några dagar senare var vi åter på stranden tillsammans med vår danske vän, nu med ytterligare två söner. Vi spelade fotboll vid strandkanten och hade trevligt. Tittar upp då och då mot hustrun som sitter i den inköpta solstolen med allt nerstoppat i en bag som i sin tur är ordentligt fastknuten i stolens ram. Teorin var att det inte var lika lätt att obemärkt försvinna med en solstol, som en hustru skrikande blivit urvält ifrån. Plötsligt märker jag nere från strandkanten att tre unga män står runt hustrun som sitter där och ruvar. De fanns där inte nyss. Säger till mina danska vänner att det nog är bäst att jag går upp och kollar. De sätter sig i sanden när de ser mig komma. Väl uppe märker jag på deras kroppsspråk att det är som jag misstänkte. Gräver ner högerfoten djupt i sanden och sprätter ett lass sand i ansiktet på den närmsta. De tre reser sig och lommar muttrande iväg. När de hade kommit ett hundratal meter bort berättade hustrun att den ena av de tre var den som tog mina byxor.

Mitt blodtryck rusade, adrenalinet flödade - hämndens tid var inne! Ingen stjal från drängen i Drared ostraffat!

Trots hustruns protester började jag alltså följa efter. Blodtrycket började dock efter ett tag sätta sig till mera normala nivåer. Stannade och frågade mig själv vad jag egentligen höll på med. Men så såg jag hur de stannade och började peka och diskutera. Har de hittat ett nytt byte? Jag började gå sakta framåt, de var kanske 150 meter ifrån mig. Två av de tre gick så åt ett håll och den tredje lite långsammare mer snett åt höger. Såg sedan när de två böjde sig ner mot någon och denne någon reste sig upp och började peka mot en punkt längre bort. Deras knep fungerade - se till att offret tittar bort från det stöldbegärliga. Nu kom den tredje bakifrån och böjde sig och tog något, vände om och började först gå, sedan springa tillbaka. De andra stod fortfarande pekande och tittade åt motsatt håll. Den som plockat upp, stulit, var på väg snett mot mig. Jag började först halvspringande, hoppandes över solande människor, sedan fortare, förflytta mig

mot en punkt där jag kunde genskjuta honom. När jag var fem sex meter ifrån honom, han var fortfarande inte medveten om mig, kastade jag mig mot honom med ett Tarzantjut som säkert hördes ända upp till "Limhamns-Jesus"

(Kristusstatyn som Skånska Cement byggde högt uppe på ett berg över Rio).

Men han hade en vighet som överraskade, släppte säcken med tjuvgods och tog ett språng mot mig och, som kanske tur var, över mig. Jag landade dock perfekt på säcken. Efter att ha pustat ut så tittade jag ner i den: plånbok, walkman och kamera låg överst.

Medan jag stod där och undrade, "vad gör jag nu" (jag visste ju inte vem som ägde sakerna), så kom plötsligt en brasilianska fram till mig: "Yes, you are very brave. But you are also very stupid. They could have killed you!" Okej, men hämnden är ljuv! Antar att jag tackade för upplysningen men nu var mitt problem att hitta ägaren till godset. Det dröjde inte så länge förrän en gubbe reste sig långt borta och såg villrådig ut. Jag gick dit och då han såg mig med säcken utbrast han (på engelska): Var hittade du den? Min motfråga var, lite surt: "Varför bär du med dig alla saker till stranden?" Svaret blev spontant: "Men på hotellet kunde de ju ha stulit det från mig!"

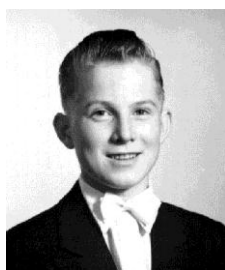
Nu är det ju några år sedan detta hände men favelorna och tjuvarna finns kvar. Det var inte bara stränderna som var drabbade.

Olympiaden är ju i Rio om några år. Det finns säkert ett och annat som behöver göras fram till dess. De kan ju börja med att jaga ut poliserna från barerna och se till att de är där de behövs.

Lycka till säger jag, en sån vacker stad förtjänar att besökas.

5827 Ronny Idoffsson

[ronny.idoffsson\(a\)wanadoo.fr](mailto:ronny.idoffsson(a)wanadoo.fr)



PS-08 vad var har det med oss att göra?

Radarstation PS-08/F var flygvapnets första egentliga storradarstation och ingick i strilradaranläggning 08 som var en hörnsten i det för den tiden avancerade stridslednings- och luftbevakningssystemet STRIL 60.

Den första av fyra anskaffades 1956 och gick i operativ drift under våren 1958. Två togs i operativ drift under 1959 medan den sista inte var färdig för drift förrän 1964.



Anläggningarna, som alla var placerade i södra Sverige, hade arbetsnamnen Harry, Dick, Tom och Fred. Man kan ju fundera lite kring hur detta kom sig – namnen är ju typiska engelska. Spaningsradarn dvs PS-08 var tillverkad av DECCA RADAR LIMITED i England (den engelska beteckningen var Radar Type 80) vilket kan förklara en del. Men – enligt vad jag förstår så används dessa namn i engelskan på ungefär samma sätt som vi använder Andersson, Pettersson och Lundström dvs en vardaglig beteckning på gemene man. Kan ha varit ett ganska smart drag dels då man vid installationen hade stöd av engelska och dels att anläggningarna var mycket hemliga.

Det var några ganska respektingivande anläggningar som förutom spaningsradarn PS-08 bestod av två separata höjdmättningsradar – en PH-12 och en PH-40 (Tom var bara utrustad med en PH-12). Till detta hörde ett ganska omfattande OP-rum med PPI-arbetsplatser för såväl målobservatörer som radarjaktledare. Dessutom fanns det en hel del utrustning för att kunna kommunicera med omvärlden. Det fanns olika typer av radio för stridsledning och naturligtvis även tele- och radiolänkförbindelser för såväl talförbindelser som överföring av radarbilder.

Vad gäller spaningsradarn så hade den för den tiden imponerande prestanda. Den kunde bara presentera måldata i form av bäring och avstånd – därav kompletteringen med höjdmätare – men med vilken noggrannhet. Räckvidden var över 400 km och den hade en höjdtäckning på över 20 km – dessutom hade den

en lobvinkel på blyga 0,3 grader vilket gav knivskarpa ekon. Allt detta åstadkoms med en slitsmatad reflektor som hade en yta på c:a 170 m². Att se denna antenn snurra runt var en mäktig syn. Att det man snurrade runt vägde ungefär 38 ton gjorde inte saken mindre imponerande.



PH-40



PH-12

Vad har då detta med oss FFV-are att göra.

För att hålla anläggningen i drift så behövdes det en hel del teknisk personal förutom den operativa och administrativa personalen. För att kunna ha anläggningen i drift dygnet runt så krävdes det att antal skiftlag. Om jag minns rätt så var det i varje skiftlag fem tekniker med lite olika inriktning och upp till fem skiftlag per anläggning. Detta gör att det på varje anläggning gick åt 25 tekniker. Det är här vi FFV-are kommer in i bilden.

Det var på den tiden ganska ont om skickliga tekniker speciellt de som hade kunskap inom radarområdet. Jag tror att den första FFV-are som arbetade på en 08-anläggning var 5633 Leif Kroon. Hans insatser där gjorde ledningen uppmärksam på att man inom flygvapnet hade en ganska stor kader av duktiga tekniker som även hade goda kunskaper inom radarområdet. Detta ledde till att man centralt från Flygförvaltningen rekryterade en första omgång FFV-are som fick utbildning på utrustningen och blev placerade på de olika anläggningarna. Själv var jag med i den andra omgången 'utvalda'. Det var under mitt första år med praktiktjänstgöring på F2/TV2. Jag blev inkallad till flygdirektören som undrade om jag ville flytta till F18 och fortsätta min praktik där. Då jag inte riktigt förstod vitsen med det hela sa jag att jag trivdes bra på F2/TV2 både med

arbetskamrater och arbetsuppgifter så jag såg ingen anledning att byta. Han lovade att undersöka vidare med KFF och återkomma.

Efter några dagar blev jag inkalla igen till honom och då hade han fått lite mera besked. Det var frågan om en placering på en 08-anläggning och dessutom skulle jag få en hel del specialutbildning med till att börja med Grundläggande radarteknik. Då jag vid olika tillfällen varit på den närmaste 08-anläggningen och servat radiolänkutrustning och redan då blivit mycket imponerad av storleken och komplexiteten var det ganska enkelt att tacka ja till detta erbjudande.

Vi var nio stycken FFV-are som i denna omgång inledde vår 'karriär' genom att gå Grundläggande Radar på CVA under sex veckor på våren 1963 för att sedan bli utplacerade på de olika 08-anläggningarna.

Även efter denna omgång har det tillkommit flera FFV-are som blivit placerade på anläggningarna. Vad jag kan se i en del material så är det ett 40-tal som i en eller flera perioder varit på en 08 och arbetat med radarstationerna men även med indikator-, radio- och telefoniutrustning.

Det pågår ett arbete med att ta fram dokumentation kring verksamheten vid en av anläggningarna – Harry – vilket förhoppningsvis kommer att resultera i en bok. Tanken bakom är att det inte enbart skall vara en operativ och teknisk beskrivning utan även spegla det dagliga livet. Den som håller på med detta i form av fritidsarbete och kanske i viss mån som en lite annorlunda hobby är Björn Åkesson – son till en FFV-are som varit placerad på just Harry.

Vill ni ha kontakt med Björn Åkesson för att ge honom information eller har några frågor så går det att nå honom via e-post. Adressen är:
PS08Harry(a)telia.com

UPPROP

Det vore ganska trevligt om det går att få grepp om vilka av oss FFV-are som varit placerade på en 08-anläggning eller på något annat sätt kommit i kontakt med dessa i någon form.

Har du jobbat på eller med 08-utrustning vill jag gärna att du hör av dig. Vilken anläggning var du på eller jobbade med och under vilken tidsperiod – årtal räcker mer än väl. Enklast är om du sänder in uppgifterna via e-post till ffvk(a)tele2.se men det går naturligtvis även att skicka dom via ett helt vanligt brev. Skicka det i

så fall till:

FFVK

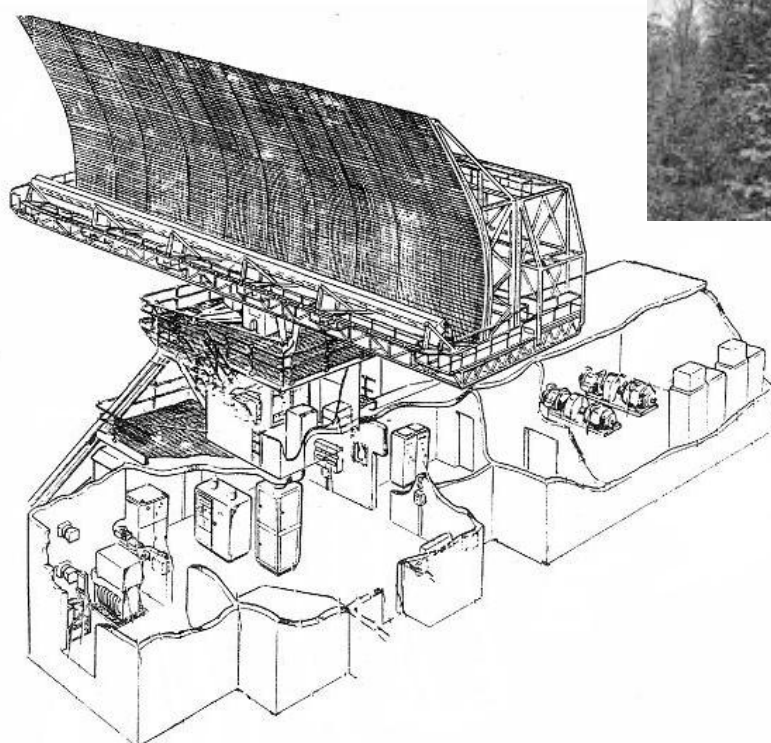
Box 260

732 24 Arboga

För er som är mer intresserade av teknisk beskrivning av de olika delarna men även lite historik kring anskaffning och uppbyggnad så finns det en skrift 'SPANINGSRADAR PS-08/F Historik, erfarenheter'. Den är tillgänglig i PDF-format på Försvarets Historiska Telesamlingar (FHT) och deras hemsida. <http://www.fht.nu>. Gå där in under fliken Flygvapnet och klicka på bilden Radar. Där finns ett antal dokument i PDF-format över en hel del olika radarstationer – allt från ERIIB till PS 66T.

För er som vill se en rörlig bild av en PS-08 så har F18 kamratförening en hemsida där man har ett rörligt inslag av antennen på PS-08 Harry i vänstra delen. Du når hemsidan på <http://www.f18.se>.

6060 Bengt Svensson



Sjöbo marknad, Laban och SvinOlle

Ni FFV:are, åtminstone ni som tillhör årsgrupperna närmast oss 51:or lär känna till att jag har rötter i Sjöbotrakten. Byn heter Brandstad och far var möllare.

Nu vet alla civiliserade människor i vårt land att Sverige är uppsplittrat i t ex landskap och härader men det finns också en finare uppdelning av vårt fädernesland. Jag har fallit för benämningen rote som låter så modernt och bra. Uttrycket är lastgammalt till följd av att våra statsråd och riksdagsmän sover dygnet runt. De utgör en samling karriärrister som enbart tänker på sig själva, makten, lönen, flotta middagar samt att få framträda i TV. De har stelnat i formen och grubblar sällan. Därför förekommer fortfarande t ex titeln landshövding. Tänk att kunna sova sig till en indiantitel. Hövding är en åtråvärd titel, som luktar makt och översitteri lång väg. Så har vi några som kallas överståthållare som klingar strålande vackert, nästan som monark. Nåja nu är detta med svulstiga ord en epidemi som smittskyddsstyrelsen i stort sett lyckats begränsa till 08-området dvs Storstockholm.

Allt utanför Stockholm benämns 'landsorten', så även Göteborg och Malmö. Stockholmsarna skryter hejdlöst och påstår sig ha över en miljon invånare fast då ljuger dom för man räknar in nära småorter som Södertälje, Norrtälje och Enköping. Det lär vara en tidsfråga innan de lägger vantarna på både Eskilstuna och Uppsala. Nä, Stockholm är och förblir ett förvuxet stationssamhälle. Vi skåningar pratar sällan om kommunen vi finner det helt meningslöst. Det ger ingenting. Det vi vet är att orten lär ligga vid en insjö. Vi tror att det rör sig om Hjälmarén men saknar bevis. Bebyggelsen är inte tillräckligt tät för att vara utlagd på den svenska kartan. Vi som rör om ärans och hjältarnas landsända skåningdj---r. Vi låter oss inte beröras. Vi har under många år låtit arbeta fram en egen och helt unik dialekt. Den har utvecklats i ett enda syfte, nämligen vill vi på ett markant sätt skilja oss från våra kolonialister på andra sidan smålandsgränsen. Dom kallas samer, ibland för lappar.

Skånes metropol heter Sjöbo och ligger centralt. Denna fantastiska tätort är i det närmaste världsberömd för sin marknad. Dé é folk än´na oppé blann fjällen som hört snackas om den. Åssé har vi en attraktion té. Han kallas SvinOlle eftersom han producerar grisar. Jaénte han själv så klart. Han har ju en går´förståss. Hans rätta namn é Sven Olle. De påstås att han po grunn å´sin politiska ståndaktighet är

mera välkänd än hon, Birgit Nilsson ni ved, hon som gallrar bedor å sjunger. De snackas om att hon tjänar stora penga po bedegallringen.

I lilla Brandstad fanns en grabb som hette Bernhard men som vi döpt om till Laban. Han var något av en profil. Han kom från ett urfattigt hem. Hans far var hästskötare på godset Brandstadholm. En hingst hade beded å en av hans underarmar varför godsherren reducerat hans inkomst. Det var fullt lagligt på 40-50-talet. Laban ingick i ett av byns niomannalag i fotboll. Han var målvakt och agerade som en panter mellan stolparna. Han var ett ämne till proffs. Bland lärare och andra bildade var Laban inte populär. Han blev alltid orättvist behandlad. Om sattyg utförts blev Laban alltid utpekad som skyldig. Han ansågs som ett obildat busfrö.

Laban vistades sällan i hemmet. Där fanns inget att hämta. Han uppehöll sig för det mesta utomhus. Han plockade svamp, bär och frukt i skogen och på ödetomter. Han tjyvfiskade året runt. Det han inte åt själv sålde han till Konsum i Sjöbo. Pengar var nödvändiga till tobak o tändstickor. Laban rökte pipa sen 10-årsåldern, även när han vaktade målet. Det var därför han saknade två framtänder.

Det pågick konfirmationsundervisning vari Laban deltog. Han förstod att befrielsen från förmynderiet var förestående och prövade prästens tålmod då och då. Bl a brände han av en enkronassmällare i en av skolsalens ventiler. Utan bevisning eller erkännande fick Bernhard prygel av prälle. Bernhard hade levt upp under svåra förhållande och stod ut med det mest. Laban kunde inte gråta.

Laban hade en unik förmåga att tänka ut saker som utan spår av våld eller elakhet kunde sätta antagonister på plats. Han hade nu en plan färdig att sätts i verket under självaste konfirmationen.

De sista veckorna av religionsundervisningen ägnade prälle åt att träna oss i de frågor han valt ut att ställa till var och en i kyrkan. Allt skulle vara väl förberett och församlingen övertygas om att prälle var och varit en skicklig förkunnare. Vi lärjungar visste vilken fråga vi skulle få och en kunde rabbla upp svaret i sömnen.

Laban hade tränats på frågan om vilka tre högtider som är störst i landet. Han tvingades upprepa jul, påsk o pingst otaliga gånger. Det stod honom upp i halsen ty detta hade han vetat sedan tidig ålder. När endast minuter återstod av konfirmationen och Laban visste att han för alltid skulle vara befriad från sina

plågoandar fick han frågan. Han vände sig om i bänken och svarade med samlad stämma: ”Vi har lärt att de é jul påsk o pingst men där himma firar vi bara Sjöbo marknad”.

Laban som var omtyckt av alla hade tagit en förtjänstpoäng.

Jag beklagar att denna insändare inte blivit vad jag avsett. Marknaden och Sven Olle har kommit i skymundan. Det reparerar vi i nästa propellerblad.

Jag önskar alla med anknytning till FFV en God Jul och ett Gott Nytt År.

5107 Sten-Erik Svensson



FFVs sista ishockeylag 1960

Kristen inblandning kan vara bra!

Det har varit en hel del insändare i Vestmanlands Läns Tidning, VLT, för och emot kristen inblandning i missbruksvård. Eftersom elevhemsverksamheten på Johannisberg och Lövudden drevs av KFUM, försökte jag att skriva en insändare för att delge läsarna de intryck som jag hade av KFUMs inblandning i den fostran som bedrevs av oss grabbar på femtiotalet. Nu platsade den inte där, men kanske andra FFVare vill ta del av mina synpunkter.

Själv var jag sexton år fyllda då jag kom till Västerås i augusti 1955 för att börja på FFV. När jag lämnade den lilla byn Niemisel i Norrbotten, hade jag inte varit söder om Piteå innan det var dags att sätta sig på tåget för den långa resan söderut. Väl framme i Västerås togs jag om hand av representanter från KFUM, på samma sätt som alla mina klasskamrater. Vi bodde det första läsåret i Johannisbergs Herrgård, det andra på Lövudden. Det var ganska sträng disciplin som säkert alla minns med bävan: vardagar skulle man vara ”hemma” senast klockan tio på kvällen, lördagar var tiden utsträckt till midnatt. Sen ankomst straffades med permissionsförbud och, om förseelsen var allvarlig, även av ”straffarbete” på lördagar. Elevhemsverksamheten grundades på en mild kristen grundsyn, utan att vara påträngande.

Visst lärde man sig en hel del på skolan. Vår klass utbildades till tele- och radarmonter och hamnade efter de två första åren på flygflottilj för att praktisera innan vi fick vår efterlängttade examen efter fyra års utbildning. Men detta var lärdomar som ganska snabbt förbleknade i takt med teknikens utveckling.

Däremot har det inflytande som elevhemspersonalen hade på oss elever satt livslånga spår. Jag vet att ingen av de 25 i vår klass som utexaminerades 1959 har blivit religiös i egentlig mening, men de grundvärderingar som inpräntades i oss har följt med hela livet. Jag vet att jag talar för alla mina klasskamrater när jag påstår att vi är mycket tacksamma för de lärdomar om livet och de värderingar som David Molin, Walter Magnusson, Erik Tunås och övrig elevhemspersonal delgav oss. Den etik och moral som utan påtryckningar kom oss till del har varit vägledande för vår utveckling som människor.

Elevhemsverksamheten har också betytt en fantastisk sammanhållning inom klassen. Vi träffas i allmänhet vart femte år. Nu i somras var det femtio år sedan vi tog examen, och det firades som vanligt med att vi samlades i Västerås för att prata gamla minnen. Vi finns spridda från Luleå i norr till Malmö i söder, men ingen vill missa våra klassträffar.

5524 Roland "Valle" Rehnbeck



Östersundsträffen oktober 2009

Tisdagen den 20 oktober samlades vi 14 FFVare vid Optands Flygmuseum. Förutom att få träffas prata och fika, så var flygmuseets eldsjäl Per Björkqvist, med oss hela kvällen och berättade om museets framtid (läs 2010).

Flygmuseet är fr.o.m. nästa år inte bara flygets prylar, utan nu satsas det stort på ett totalt museum även för militärhistoria och veteranbilar. Under sommaren har fyra stycken nya byggnader uppförts till en kostnad av ca 14 Mkr. Ca 4000 kvm yta nya byggnader har byggts och för att försörja dem med värme har sex energihål borrats ner i berggrunden.

I sommar har det varit helstängt för besökare, men planerna just nu är att det skall öppnas någon gång i juni 2010 och vara öppet till september.

De nya byggnaderna fördelar sig enligt följande: En ny hangar för enbart 37 Viggen, en byggnad för militärhistoriska saker (I5 och A4), en byggnad för veteranbilar inkl verkstad samt slutligen en huvudbyggnad med restaurang, butik, biljettförsäljning och filmsal.

Naturligtvis finns alla tidigare byggnader för flygmuseet kvar, och inte minst Lottaavdelningen som är en riktig pärla! Inget liknande finns någon annanstans. Förklädet som kokerskan hängde av sig 1945, hänger kvar på sin spik! Köket är intakt. Vedspis modell större osv.

Vad vi 14 fick se, var i huvudsak oinredda lokaler med massvis av pallar och prylar som under vintern ska få någon given plats. Mängder av saker kommer att förrädsföras för framtida utställningar.

Flygmaskiner ska baxas ut och in, bara tjälen gjort marken hård utanför. Utställningarna ska även inrikta sig på att attrahera barn. Morfar/Farfar ska kunna ta med sig samtliga barnbarn till museet!

Ni kan själva studera om detta på hemsidan för Flyg och lottamuseum: www.flygochlotta.se och klicka er fram till "Jämtlands flyg och lottamuseum i framtiden"

Vilka var vi som var där? Hela spannet! Från 42 till 66 års årgång:

4211 Stig Madberg, 4511 Ingvar Olofsson, 4704 Sven Björk, 5627 Bengt Håkansson, 5644 Karl-Åke Modigh, 5651 Jan-Erik Nowén, undertecknad, 5740 Lennart Mowerare, 6017 Ulf Hansson, 6148 Morgan Nöjdberg, 6247 Börje Persson, 6505 Per-Lennart Andersson, 6523 Dag Lindström samt 6643 Göran Olsson .

5732 Kjell Landgren



Faktaruta från Wikipedia

Östersund-Optand flygfält är beläget 9 km sydväst om Östersund. 1936 års försvarsbeslut konstaterades att landets då sju flottiljer var för sårbara och möjligheten till att bygga kompletterande "Främre baser" skulle utredas. Detta var början på historien om "Fält 26" i Optand. Flygfältet byggdes mellan åren 1939-1943.

Ända sedan början av 1940-talet och fram in på 2000-talet så användes flygfältet av flygvapnet för övningar. Flygfältet byggdes som en "Främre bas" för F4 flygflottilj där tanken var att flygplanen kunde mellanlanda för tankning och lasta bomber.

Flygfältet planerades och byggdes så att det skulle vara mycket svårt att upptäcka från luften. Man försökte efterlikna åkermark genom att planera in ytor med grödor som skulle skördas, man till och med byggde falska vedtravar för att efterlikna åkermark.

Mitt liv med FFV AvioComp eller en FFVare drar världen runt

Detta är en liten historia om hur, med lite tur, ett jobb som erbjuder intressanta och givande uppgifter i sig själv kan ända upp i oanade möjligheter att uppleva världen. Det är historien om skapandet av det företag som vi gav namnet AvioComp. Det är därmed historien om ett svenskt företags aktivitet på världsmarknaden och hur det blev den största komponentserviceleverantören för flygplan Fokker F28 i världen. Här kommer första delen av två.

Bakgrund

En gammal FFV-elevs, 5221 Jan Rosmark, och numera pensionärs tillbakablick Direkt efter 8-årig folkskola, 15 år och 4 dagar gammal, började jag vid Kungliga Flygförvaltningens Verkstadsskola, FFV, i Västerås där vi elever bodde under KFUM:s beskydd och omvårdnad. Utbildningen, 1952-1956, omfattade två år i Västerås och därefter två primära praktikår vid CVM (Flygvapnets centrala verkstäder) i Malmslätt. De åren omfattade ”praktik” vid motor-, flygplan-, plåtslageri- och instrumentavdelningarna och var mycket nyttig med sin bredd över olika yrkesgrenar. I juni 1956 fick jag och några av mina klasskamrater jobb som flygmekaniker på Försökscentralen, Fc, som låg granne med CVM. D.v.s. jobb som riktig flygmekaniker inriktat på de då aktuella flygplanstyperna, som t.ex. J29 som var etablerad medan A32 och senare J35 var i sin utprovningsfas.

Värnpliktstjänstgöring som flygmekaniker på F3, oktober 1957 till oktober 1958 samt FN-tjänstgöring i Gaza, oktober 1959 till maj 1960, som var ett intressanta mellanspel medan utvecklingen rullade vidare.

1961 gifte jag mig med min Gunilla och vi fick senare sönerna Kjell (1963), Anders (1965) och Sverre (1970).

Mina första år

Efter några år på Fc lockades jag hösten 1962 att flytta över till SAAB på andra sidan Linköping. Dom behövde erfarna tekniker som besiktningsmän för produktionen av flygplan 35. Jag hade tur och fick ta hand om ”Takt 6” som innefattade slutligt funktionsprov av båda hydraulsystemen samt övervakning av installation och funktionsprov av styrsystem. I detta hade jag stor nytta av den

kunskap jag fått på Fc med utbildning på alla berörda system i flygplanet. Denna ”Takt 6” var den mest omväxlande och komplexa etappen i stegen mot ett komplett flygplan och jag lärde mig 35:ans hydraulsystem in i minsta detalj.

Åren gick rutinmässigt vidare men inför hösten 1965 bestämde jag att det var dags för fortsatta studier. Jag satsade mot ingenjörsexamen via LSTA, Linköping Stads Tekniska Aftonskola. Detta skulle ta 5 år.

Under tiden värvades jag 1967 över till Kungliga Flygförvaltningens kontrollgrupp på Saab. Mina studier gick mycket bra och redan innan examen flyttade jag i februari 1970 tillbaka till CVM som då kallades FFV Underhåll (Här stod FFV för Försvarets Fabriksverk och senare för Förenade Fabriksverken). Detta på inbjudan av Sture Nilsson som var lärare i ”Kraft o Värme” på LSTA, men framför allt chef för apparatsektionen vid FFV Underhåll. Efter detta datum kan jag inte påminna mig om en enda tråkig arbetsdag. Slutligen inför sommaren 1970 så fick jag min examen som kursetta, och satt då med en ingenjörstjänst på apparatsektionen.

Apparatsektionen var som namnet antyder specialiserad på alla slags apparater eller komponenter i ett flygplans eller annat objekts alla system, dock med undantag för motorer och dessas hjälpapparater.

Note: De centrala verkstäderna hade ju sedan några år varit överförförda till FFV (här Försvarets Fabriksverk) under namnet FFV Underhåll. Företaget kom sedermera att fungera under olika namn och utvecklingsskeden till internationella FFV Aerotech med andra prefix som Celsius numera SAAB i stället för FFV.

Jag tog del i överföringen av komponentunderhållet från det nedlagda CVV (Centrala verkstäderna Västerås) med anpassning av föreskrifter, utrustning och processer till de faciliteter som fanns vid FFV Underhåll men inte minst fick jag ta tag i produktionsberedningen för nya helikoptertyper. Detta baserat på tillverkarens manualer och andra publikationer som givetvis var på engelska. Jag hade vid den tiden skaffat mig en tämligen god kunskap i detta språk. Undan för undan kompletterades också min kompetens med kurser i t.ex. hydraulik och pneumatik.

Redan i detta skede hade en ny kund, Kungliga Arméförvaltningen, kommit upp och behövde en central underhållsfunktion för hydraulkomponenter från stridsfordon och självgående haubitser. Jag fick ta huvudansvaret för uppbyggnaden för detta och konstaterade snart att det där fanns synnerligen kvalificerade objekt med avancerade hydraulsystem även om enheterna var något klumpigare och tyngre än flygets. Som flygengagerad så hade man ju tidigare litet skämtsamt trott att det mest avancerade hos armén var den hopfällbara spaden.

Som specialuppdrag skulle jag anskaffa lämpliga hydraultesttriggar för arméns egna s.k. Miloverkstäder. För detta måste jag göra en specifikation för offertinfordran till ett antal tänkbara leverantörer. Detta resulterade i min första USA-resa då jag 1976 fick åka över till Los Angeles i Kalifornien för genomgång av krav och specifikation med Greer Hydraulics som hade valts till leverantör av tre testtriggar. Året därpå fick jag åka över igen för leveranstest och slutinspektion. Efter leverans till de tre Miloverkstäderna fick jag i uppdrag att utbilda berörd personal på plats och en glädjande kommentar från Kungliga Arméförvaltningen var att detta var ett av de bästa utrustningsköp de gjort.

Los Angeles-resan var inte min första utlands tjänsteresa, men väl den första USA-resan. Jag tänkte inte på att man där hade andra data för elsystemet med helt andra anslutningsdetaljer, vägguttag etc. Spänning och frekvens var hanterbara men när jag första morgonen skulle använda min rakapparat så konstaterade jag att min stickpropp inte passade i vägguttaget. Vad göra? Jag rusade ned till receptionen och frågade om dom hade någon adapter vilket dom inte hade. Jag var ändå tvungen att raka mig så till slut kapade jag helt sonika sladden vid stickproppen, rensade ändarna, höll dessa inne i vägguttaget och fick rakapparaten att fungera även om det ibland kittlade i fingrarna.

Detta lärde mig att alltid före en resa kolla upp behov av speciella adapters etc. vilket visade sig vara nödvändigt i många länder som jag senare kom att besöka.

FFV Underhåll hade högt kvalificerade resurser, omfattande ”know how” och teknisk kompetens med tanke på att Sverige skulle vara självförsörjande och oberoende för underhåll av sitt flygvapen i händelse av krig. Trots det kalla kriget så såg man ett minskande underhållsbehov för försvaret då nya flygplanstyper

ställde andra krav. I stället gjordes försök att satsa på marknadsföring mot civila kunder.

I mitten på 70-talet lyckades så Apparatsektionen komma till ett avtal med norska Helicopter Services för deras helikopterflotta. Dess värre kördes denna civile kunds apparater i samma kostsamma rutiner som de militära, med för en civil kund oacceptabla kostnader, genomloppstider bortom utlovade och otillfredsställande kvalitet. Detta resulterade i en missnöjd kund och tämligen snabbt i ett uppsagt avtal.

Ett klart misslyckande således, men ett nyttigt sådant för vi var kloka nog att lära av detta för framtiden. Några eldsjälar stod med ny insikt beredda att helhjärtat satsa på en civilt inriktad framtid med allt vad det innebar av nytänkande.

Hur det började

1980 lyckades FFV Underhåll vinna ett viktigt komponent-underhållskontrakt med Linjeflyg (LIN). Det svenska inrikesflygbolaget. LIN opererade då 13 Fokker F28. Fokkers F28 som var toppmodern och i full produktion, såldes och flög över stora delar av världen. LIN:s flotta ökades sedermera till 20 flygplan.



Föremålet för vår etablering, Fokker F28, här i Air Gabon's färger.

FFV Underhåll tog kontraktet från norska Braathens som från början av LIN:s F28-operationer i mitten av 1973 hade svarat för berört underhåll. Braathens hade själva opererat F28 sedan 1967.

Ett absolut krav från LIN var att detta underhållsprogram skulle drivas i en separat organisation helt skild från den militära delen. Ett visst undantag accepterades dock för den materiel som hanterades i Arboga.

Kontraktet var ett flygtimprisavtal. Det innebar i princip att LIN skulle betala ett fast belopp för varje flygtimme som producerade och därmed kunde man skicka alla objekt som behövde reparation eller översyn till oss utan annan kostnad. Det fanns dock naturligtvis undantag som kostade extra.

Vi lyckades på något sätt göra det troligt, att vi med presenterade förutsättningar och ett bra finansiellt bud skulle kunna ge en fungerande service för LIN:s operationer. Kontraktet skulle träda i kraft operativt 1982-01-01. Det täckte alla systemkomponenter, landställ och apparater, allt utom motorer och deras hjälpapparater. En del av beståndet, elkraftförsörjning, viss avionik, radar och vissa instrument skulle hanteras hos FFV Underhåll Arboga.

Att vi skulle hålla genomloppstiden var absolut nödvändigt för kunden då LIN:s lager av reservenheter var baserade på detta, samtidigt som flexibilitet för anpassning och prioritet till extrema behovssituationer därutöver var nödvändig. Max genomloppstid var 20 arbetsdagar för majoriteten av komponenterna men för t.ex. översyn av ett landningsställ gällde 30 dagar.

Organisationen och dess resurser som var unika för F28 skulle skapas under tiden från kontraktets underskrivande till ovan angivet startdatum och processen följdes upp av ett antal kontrollstationer då LIN kom in för uppföljning.

Etablering av kapabilitet och kapacitet.

En självständig grupp tillsattes för att genomföra projektet. För att särskilja objektet och för att ha ett eget namn valdes namnet AvioComp. Projektgruppen bestod av ett tiotal kvalificerade ingenjörer med lång erfarenhet av framför allt komponentunderhåll för alla berörda system. Jag kom att få ledningsansvaret för det vi kan kalla mekanik- hydraulikavdelningen medan Avionik/Elektronik resp Arboga-delen hade sina chefer.

Nu skulle vi på drygt ett år bygga upp en fungerande verkstad, en fungerande teknikerstyrka och en tillräcklig reservdelshållning.

Eftersom vi visste att den civila flygunderhållsverksamheten var internationell och att alla publikationer som man skulle vara beroende av skulle vara på engelska bestämdes det redan från början att arbetsspråket inom AvioComp skulle vara engelska.

Vi tog lärdom av de dåliga erfarenheterna från det militära upplägget där man hade olika individer för olika arbetsmoment och kontrollanter efter dessa. Därför bestämde vi att här skulle kvalificerade och väl utbildade tekniker svara för hela den nödvändiga arbetsprocessen från början till slut, medvetna om att det fulla ansvaret låg hos dem.

Enligt myndighetskraven etablerades också en ingenjörsavdelning som i produktionen var stöd för teknikerna, och även kunde möta kundernas behov. Några tekniker och ingenjörer handplockades ur moderorganisationen och utgjorde en ”kärntrupp” medan några med lämplig grundutbildning och yrkeserfarenhet värvades utifrån.

De omedelbara aktionsprojekten som startades upp var:

- Rekrytering och utbildning.
- Iordningställande och anpassning av verkstadslokaler, kontor och andra sidoutrymmen.
- Kontakt med och besök hos de berörda OEM (Original Equipment Manufacturer) tillverkare för att introducera oss själva samt upprätta relation och samarbete. Arrangemang av utbildning för ”tyngre” objekt och/eller system.
- Upprättandet av bibliotek med alla berörda manualer.
- Anskaffning/konstruktion av verktyg och utrustning. Bl.a. en hydraulrigg byggd för den speciella syntetiska hydrauloljan Skydrol. Den är brandresistent med helt andra egenskaper än mineraloljan och obligatorisk i civila passagerarflygplan.
- Anskaffning av ett relevant reservdelslager.

- Kontakt med luftfartsmyndigheten för godkännande och certifiering. Detta var något som vi successivt måste göra med luftfartsmyndigheten i alla dom länder som blev berörda. Certifiering var alltså en grundförutsättning för civil underhållsverksamhet.



Vår QA, Håkan Gustavsson och jag själv med Indonesiska Luftfartmyndighetens certifiering.

Ett intimt samarbete med LIN:s ledning och ingenjersavdelning öppnades omedelbart. Vi fick därmed tillgång till hela deras manualbibliotek. En operator (flygbolag) har automatisk rätt att få sig tilldelat relevanta publikationer under revisionservice för varje berört objekt. Vi kopierade allt som behövdes och blev också garanterade revisionservice genom LIN:s egen organisation.

LIN introducerade oss också hos Fokker som välvilligt tog emot oss som något positivt för deras marknadsföring av nya F28. Vi skulle ju tillföra en ny oberoende nästan heltäckande komponentunderhållsresurs.

I första hand LIN men även Fokker stöttade oss när vi närmade oss de olika OEM:s. Tekniske chefen för LIN skrev ett ”needletter”. Detta gav informationen att AvioComp var den underhållsinstans att betrakta som deras egen och begärde

allt nödvändigt stöd från deras sida. Detta underlättade givetvis inför vår egen introduktion och dessutom kände en hel del av berörda OEM:s till vår moderorganisation då dom var leverantörer av komponenter till våra militära Saabtillverkade flygplan. Många hade också besökt FFV Underhålls verkstäder och var väl införstådda med och imponerade av dess kapacitet och resurser.

Under uppbyggnadsåren 1980/81 besökte vi alla berörda OEM för att introducera AvioComp samt upprätta relation och samarbete. Detta innebar ett frekvent resande för mig, huvudsakligen till USA och Canada där majoriteten av OEM fanns och markeringarna på min världskarta och namnlistan på platser jag besökt och tillbringat viss tid på ökade snabbt i antal.



På väg från USA till Canada, Niagarafallen nedanför.

Så långt möjligt, om det gick mot en rimlig kostnad, så försökte vi få manualer under revisionservice direkt från OEM. Det väsentliga var ändå att få köpa alla nödvändiga reservdelar med en acceptabel leveranstid och om möjligt med en speciell rabatt på deras listpriser.

För vissa system, t ex autopilot, avionik, CSD (Constant Speed Drive) och APU (Auxiliary Power Unit), köptes kompletta kurser hos berörd OEM dit de ingenjörer och tekniker som var ansvariga fick åka.

För landningsställ så fick jag delta i en så kallad sampling (extra omfattande analyserande översyn) tillsammans med Dowty's ingenjör på ett huvudställ och ett nosställ tillsammans med LIN hos Braathens i Stavanger. Dowty i Cheltenham, UK, var konstruktör och tillverkare av F28:ans landningsställ.

Menasco i Canada var välvilliga nog att sända sin chefskonstruktör och sin representant hos Fokker till oss för en genomgång av samtliga av deras apparater från "flight control hydraulics".

Där vi inte kunde få tag på nödvändiga verktygsdata, mått etc. från hårdvara som lånats för "driftsättning" från LIN var vi tvungna att beställa verktyg alternativt ritningar från OEM vilket blev mycket kostsamt förutom att marginalerna till startdatum blev små.

För att kunna genomföra den beredning som var nödvändig för att ovanstående aktiviteter skulle komma igång var c:a 20 ingenjörer engagerade och då inte alla fanns i projektgruppen så anlätades även ett antal erfarna specialister tillfälligt från moderorganisationen.

Det svåraste och kostnadskänsligaste var att göra en bedömning vilka reservdelar man skulle köpa in och lägga upp.

För det sistnämnda fick man via bilder i manualerna och dess reservdelslistor göra en bedömning av vad som sannolikt skulle behöva bytas vid reparations-, översynstillfällen. Den ända hjälp ingenjören då hade var sin tekniska kompetens och erfarenhet. Det var ytterst viktigt att det man skulle behöva verkligen var hemköpt medan det på samma gång var ytterst viktigt att inte köpa på sig "dödkött". Alla visste att det var helt omöjligt att köpa på sig allt som fanns i dessa reservdelslistor eftersom det skulle binda så mycket kapital att ingen skulle kunna ta och sedan göra vinst på en sådan kostnad.

Sammanfattningsvis var etableringsperioden en enorm satsning för att samla in "know how" från en nästan oändlig mängd källor till i princip en enda bank, AvioComp, samtidigt som lokaler, all utrustning och personal skulle vara redo på startdagen med nödvändiga reservdelar, kemikalier etc. hemköpta.

Komponentunderhållet här innebär att åtgärden, reparationen/översynen, görs på objektet som skickats till AvioComps anläggning i Linköping. Berörda objekt som skall hanteras i Arboga distribueras vidare av AvioComp. Efter

färdigställande som skall ligga inom den kontrakterade tiden returneras objektet certifierat till kunden/flygbolaget. Programmet vänder sig till medelstora flygbolag/operatörer som inte har egna resurser för komponentunderhåll. Här erbjuder AvioComps koncept alla nödvändiga resurser på ett enda ställe.

Start som planerat

Så kom då den 1/1 1982 och LIN:s apparater började att flöda in. Det blev en hektisk tid med massor av övertid för alla inblandade och inte minst för mig själv som ansvarig för den fortlöpande utbildningen av min personal. Det gick åt en massa övertidstimmar där vi trots den omfattande utbildningen stötte på oförutsedda problem som måste lösas med egna initiativ och diskussioner med Fokker och OEM:s. Detta gav ovärderliga erfarenheter som ingen kan läsa sig till och som knappast ens en OEM känner till rakt upp och ned. Jag kom upp i 456 extra timmar och semestern begränsad till 12 dagar år 1982. Inget kändes dock tungt och alla i teamet ställde upp helhjärtat så vi kände att vi lyckades hålla Linjeflyg flygande till dess lednings belåtenhet. Inte minst gladde vi oss åt besvikelsen hos dem i vår omgivning som hade väntat sig och hoppats att vi inte skulle klara av det hela.

En tidig positiv spin-off var att vårt rykte spred sig till andra F28-operatörer genom den samarbetsgrupp som F28-operatörerna hade bildat och den första potentielle kunden att kontakta oss var franska TAT som önskade ett liknande avtal som Linjeflyg. Vi kom raskt överens och kontraktet signerades officiellt redan på Farnborough Air Show 1982. Våra franska vänner lärde mig att älska vitlöksgratinerade sniglar, Escargot Provencale, som jag dessförinnan inte kunnat föreställa mig att äta.

Samtidigt kontaktades vi av en australisk operatör, EastWest Airlines (EWA), baserad i Tamworth NSW som också besökte oss i samband med deras möte hos LIN. Givetvis blev det ett besök hos dom som resulterade i ett kundförhållande för några år. Dock avbröts detta när EWA köptes upp av Ansettkoncernen. Men några besök och trevliga utflykter bland papegojor och kängurus hann det bli.

Förutom att det innebar expansion gav dessa första utrikes kunder oss en vink om att vi hade en global marknad om vi ansträngde oss.

1983 beslutades att jag skulle ta funktion som marknadschef och dra igång ett marknadsföringsprogram som successivt skulle innebära kontakter med och

besök hos alla existerande F28-operatörer som fanns utspridda över hela världen. En funktion jag höll till min pension november 2003. Jag ingick i företagets ledningsgrupp och rapporterade direkt till VD.



En känguru i bushen utanför Tamworth.

Världen var nu vår.

En fascinerande beståndsdel i marknadsföringen var vårt deltagande i alla viktiga "airshows", Farnborough, Le Bourget, Jakarta, Beijing och Singapore med FFV resp Celsius under de aktiva åren med många påkostade kundarrangemang. I god tid innan resp. airshow skickades inbjudningskort till alla våra etablerade kontakter såväl som andra vi ville åt men ännu ej träffat och många dök upp för att få information och förfriskningar. Det gav många intressanta möten med trevliga människor.

Negativt från Le Bourgetmässorna var det däremot att jag lärde mig att tycka mycket illa om arrogansen, bristen på hyfs och den otrevliga attityden till allt annat än det franska som kännetecknar så många av parisarna. Ett typexempel är en händelse under en Le Bourgetvecka då jag varit ute med gäster och åkte hem mot mitt hotell med metron. Denna slutade att operera vid midnatt och precis på klockslaget kom mitt tåg in till min station där jag och 5 passagerare till gick av. Innan vi hann ut hade personalen, trots att dom visste att tåget hade kommit in

och rimligen med passagerare, låst igen och försvunnit. Där stod vi inlåsta och det är inte svårt att föreställa sig vad vi tänkte och vad som sades. Stationen där vi var inlåsta var byggd så att den låg nedanför en trappa som ledde upp till gatunivån och där stod vi bakom en låst gallergrind och såg folk passera. Många såg oss men tittade bara ned och skrattade åt oss varefter dom gick vidare. Inte förrän efter 45 minuter kom det en man som hjälpte oss genom att kalla på en vakt som efter ytterligare 30 minuter kom och släppte ut oss.



Ritchie Rasmussen, Canadian Regional, jag själv och Kimie Pascale från Japan Air Services.

Det var ju naturligtvis så att inte alla möten med potentiella kunder, även om dom mestadels blev mycket givande för mig själv som människa, resulterade i en kundrelation. Vi blev inte desto mindre den största existerande underhållsleverantören för F28-komponenter även inräknat Fokker själva.

AvioComp var mycket framgångsrikt och expanderade kraftigt genom åren med nya projekt/flygplanstyper. Det övergick också från att vara en enhet under Linköpingsdivisionen till ett av FFV Aerotech helägt dotterbolag. Baserat på avtal med SAS Commuter etablerades ett program för Fokker 50 och för Swedair ett program för Saab 340, dessutom med Linjeflyg ett begränsat program för Boeing 737. Allt detta gjorde att marknadspotentialen ökade kraftigt.

Det var givetvis så att den nisch av flygplanoperatörer som vi vände oss till och som använde ”vår” typ av flygplan inte hade egna underhållsresurser.

Under de mest aktiva åren tillbringade jag mer än hälften av året ute på fältet och i omgångar om 2 till 3 veckor i varje tur, det var ju långa resor i de flesta fall. För det mesta var resan riktad till en region men i ett fall blev turen upplagd som en komplett ”jordenruntresa”, som började i januari 1986.

Den resan tänker jag berätta om i nästa nummer av Propellerbladet.

5221 Jan Rosmark



Fokker F28

Det blev en fortsättning

Att 53-orna skulle träffas igen stod klart redan under lördagens middag, vid träffen i Linköping 2007. Entusiasmen var stor och datum bestämdes omgående – maj 2009!

5321 Sandy och 5313 Greven tog på sig jobbet med att ordna en ny träff.

Sommaren och vintern 2007 rann snabbt iväg men under våren 2008 började tankar och idéer formas. I mitten av mars hade jag (5313 Greven) ett förslag som jag delgav 5321 Sandy. Förslaget vann hans gillande varför arbetet kunde påbörjas.

I början av juni kontaktade jag Scandic Hotel i Falun. Där brukar det ofta vara fullbelagt, eftersom det brukar hållas konferenser där. Men pingsthelgen var dåligt belagd, varför jag preliminärt bokade ett antal rum, baserat på antalet som var till träffen i Linköping. Jag kontaktade även Falu gruva för en preliminär bokning av guide.

E-mail sändes till alla elever vars adress vi kände till. Till dem som saknade sände 5321 Sandy brev. Lite senare sändes även e-post med info om hur långt arbetet med träffen framskridit.

Sen blev det stiltje fram till februari 2009. Då hade vi bättre kläm på uppslutningen och kunde därför göra en slutlig upphandling med Scandic. Vi hade en sittning med folk från bokningen samt källarmästaren. Jag hade nämligen en ide om hur middagarna skulle kunna ordnas. Förslaget antogs och källarmästaren Tony lovade att ställa samman fyra olika menyer som vi kunde välja från (fredagen och lördagens middagar).

I april hade de slutliga anmälningarna inkommit varför vi den 15:e återigen sammanstrålade med personal från Scandic för att finslipa detaljerna. En sista koll med Falu gruva och Geschwornergården, där vi skulle äta lunch, gjordes också.

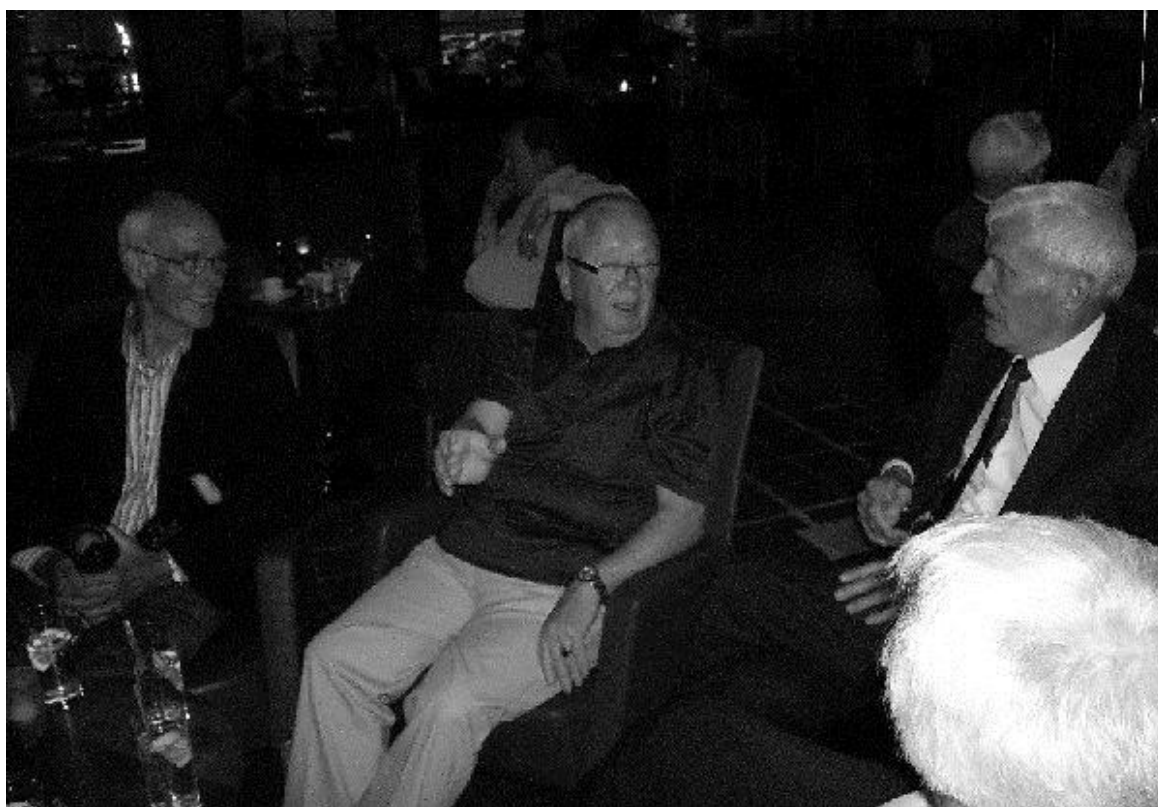
Därmed var allt klart och vi kunde med gott samvete se fram emot 53-ornas andra 50-årsjubileumsträff!

5313 Greven och 5321 Sandy hade lagt ner ett omfattande jobb i förberedelserna för den här fortsättningen av våra träffar. De hade bland annat till inbjudan fogat ett program för vår vistelse i Falun.

Fredagen den 29 maj åker vi in på parkeringen vid Scandic Hotell, hittar en lucka och parkerar bilen, stiger ur och tittar oss omkring och upptäcker några bekanta figurer uppe vid entrén.

Det blev precis lika kul att hälsa på ”gubbarna” den här gången som det var förra gången och nu kände man ju igen allihop också, t.o.m. 5304 Elis ”Geting” Bengtsson som inte tidigare varit med på någon träff, men det är klart han hade ju inte förändrats någonting sen skolan. Det var 12 gubbar som hörsammat kallelsen, tyvärr hade 5316 Bengt Nilsson blivit dålig, men vi skickade honom en ”krya på hälsning”, totalt var vi 22 då 10 av oss hade sitt sällskap med.

Efter incheckning och sen vi ”dammat” av oss träffades vi nere i matsalen för en välkomstdrink, innan vi bänkade oss för den gemensamma middagen.



5312 ”Pajsarn” hade ordnat med dator och bildkanon, som efter lite trassel kunde låta bilder från vår förra träff passera i revy under kvällen vilket ledde till mycket kommentarer och skratt.

Vi tillbringade sedan en trevlig kväll tillsammans i hotellets sällskapsrum med baren i närheten.

På lördagen efter frukost åker vi ner till gruvan för att göra en rundtur i underjorden, alla följde ju inte med ner i gruvan utan besökte museet och tittade

runt bland gamla gruvbostäderna.

Rundturen i underjorden var både intressant och rolig inte minst på grund av den guide vi hade med oss, en jättetrevlig tjej som var väldigt kunnig. Som avslutning på besöket fick vi, när vi betalade för oss, ett kopparmynt specifikt för Falu gruva.

Efter att vi ätit lunch på Geschwornergården, ett trevligt matställe vid gruvan, skulle vi ta oss tillbaka till hotellet på valfritt sätt.

Birgitta (min fru), jag 5313, 5303 Jompa och hans fru Berit tog sällskap med Marianne (Grevens fru) och gjorde en fotvandring genom ”gruvbyn”, där vi blev guidade av Marianne som bott länge i Falun och kände till det mesta.



Eftermiddagen ägnades åt fria aktiviteter, jag tror att en del besökte Idrottsmuseet vid Lugnets skidstadion, men jag och några till tog det lugnt på hotellet.

Då vi infann oss till kvällens gemensamma middag överraskades damerna med varsin ros med anledning av att det var ”Mors dag” på söndagen. Detta hade våra värdar ordnat tillsammans med hotellpersonalen och det blev mycket uppskattat av damerna.

Efter att ha avnjutit middagen tillbringade vi ytterliggare en kväll tillsammans i hotellets sällskapsrum med baren inom bekvämligt avstånd.

Söndagen var då vi skulle ta ett tårdrypande avsked, det blev kanske inte så tårdrypande men det var ändå lite vemodigt att skiljas, alla hoppades förstås att det skulle bli en fortsättning på träffarna.

Vi får väl se om det blir så, inget blev bestämt med säkerhet.

Vi som skrivit

5313 Sören "Greven" Larsson och 5325 Jan "Viktor" Welin



5312, 5313, 5319, och 5310

Med tåg genom Sydafrika

Med ett ryck lämnar tåget Afrikas Stolthet Rovos Rail eget stationshus i Kapstaden. Det är den femte dagen på vår semesterresa i Sydafrika vintern 2009. Framför oss ligger 160 mil lyxig tågresa till Pretoria. Därefter 3 dagars safari med hopp om att få uppleva ”de fem stora”. Slutligen, ett par dagar på en nationalpark vid Indiska oceanen med havssköldpaddor som attraktion.

Vi, hustru Elisabeth och jag 5209 Stig Hertze är mitt i drömmen att få uppleva den fantastiska afrikanska naturen. Bakom oss har vi fem sagolika dagar i vindstrikten runt Kapstaden och ett antal nationalparker. Av dessa är minnesbilderna starkast från den lilla cell på Robben Island, där Nelson Mandela tillbringade 18 år av sina 27 år som politisk fånge. Vidare besöket vid Godahopps-udden 34°S 18°E. Vem kunde tänka sig att en liten grabb från Karlskrona en dag skulle stå på denna sydliga punkt, 60 år efter att han för första gången hörde talas om namnet på Kaphalvöns sydliga spets.



Nu börjar tåget få upp farten, dags att inta vår tilldelade kupé, med namnet Walvis Bay och det första mötet med vår personliga kupévärdinna – Janica. Tågets 49 passagerare från 9 länder passades upp av Janica och 34 andra ambitiösa sydafrikaner. Vi börjar förstå att denna resa kommer att leva upp till sitt rykte.

Efter en snabb uppackning är det tid att inspektera tågets 18 vagnar. Dessa är smakfullt renoverade i klassisk viktoriansk stil med mycket ädelträ. Vi passerar genom salongsvagnar, biblioteks- och läsvagn samt ett par restaurangvagnar. Dessa var speciellt smakfullt inredda. Tankarna gick osökt till i Agatha Christies detektivroman, Mordet på Orientexpressen.

Barvagnar ingick naturligtvis och en av dessa var tågets sista vagn, som var en delvis öppen observationsvagn, som snabbt blev den centrala sällskapsplatsen. Att stå där med ett glas kallt namibiskt öl i den varma kvällsbrisen och se solen gå ner över det afrikanska landskapet, lämnade ett starkt intryck.



Måltiderna intogs gemensamt vid bord med stärkta vita dukar, till middag konservativ klädsel. Maten var av gourmetkaraktär och de sydafrikanska vinerna av utsökt kvalitet. Servicen, var extra ordinär. Vad mer kan man begära.

Nästa dag var det dags för ett stopp i Kimberley, diamantstaden. Vid det Stora Hålet. berättade guiden om diamantfebern, som tog fart efter att en pojke hittat en bjässe till Diamant på en flodbank.

Det stora hålet, är ett minne från gruvdriften under åren 1871-1914 som resulterat i 14,5 miljoner Karat. Ett monument över vad människan är beredd att göra i sin jakt på rikedom.

I bekväma 60 kilometer i timmen fortsatte vi sedan norrut. Ett par kilometer utanför Kimberly passerade vi en liten sjö som var hem åt tiotusentals flamingos som i sina rosa dräkter poserade för smattrande kameror.

När vi anlände till middagen väntade tända ljus och ännu en gourmetmåltid. Vår sista kväll ombord på detta fantastiska tåg tillbringades i glada medpassagerares sällskap i tågets sista vagn.

Några mil innan vi anländer till Pretoria följande dag, byter vi till ånglok, för att på ett ståndmässigt sätt anlända till Rovos Rails egen eleganta järnvägsstation Capital park.

Nu väntar chartrad flygtransport till vårt nästa resmål, Amakhosi Safari Lodge i Zululand. Ja, vi fick se och fotografera "The Big Five" under 3 dagar eller snarare dygn.

Väckning 04.00 på plats i jeep 04.30. Frukost 09.00. Åter i jeep kl 16.00 middag 20.00.

Sista målet under resan var Thonga Beach Lodge, som låg österut 4 timmar med buss och jeep. Strandlodgen låg inbäddad i lummig grönska på stranden till den blå Indiska oceanen.

Under två kvällar bar det iväg till stranden tillsammans med en guide i jakten på havssköldpaddor. Nej, vi såg inte någon vuxen sköldpadda, normalt 1,6 m lång. Men däremot ungar, några centimeter långa, som tusentals i skydd av nattmörkret strömmade ned till stranden för att ta, om de har tur, sina första simtag i den väldiga oceanen.

En dag, resans sista, ägnades åt det stolta Zulufolkets kultur.

Med charterflyg till Johannesburg och reguljärflyg mot London lämnade vi Sydafrika och vi anlände till Arlanda, med en fantastisk erfarenhet rikare.

5209 Stig Hertze



5203 och 5211

Funderingar

Åter har ett år gått och vi alla blir äldre och förhoppningsvis visare. Tänker man tillbaka tycker man dock att det inte var så fasligt långt tillbaks i tiden man gick i FFV-skolan på CVV.

Idag har jag faktiskt varit på en liten utflykt till Östra Mälarstrand där vår skola låg i den senare nerbrunna sjöhangaren, där bland annat kamratföreningens minnesplatta med propellern finns som vill påminna om gamla tider.

Som sagt blir vi äldre och många av oss drabbas av sjukdom och andra påfrestningar. För min personliga del gick min älskade fru Gerd bort för en tid sedan efter ett sextio års äktenskap. Det känns i hjärtat och ensamheten är svår. Men med hjälp av nära och goda vänner måste ju livet gå vidare, och jag försöker att fylla tillvaron med olika aktiviteter. Bland annat har vi här i Västerås ett så kallat pensionärsuniversitet som har en mångfald verksamheter med studiecirklar, föreläsningar och resor där jag deltar. Och så är jag med i F1:s kamratförening där vi varje vecka har samling och en dag i månaden ett föredrag med flyganknytning. Föreningen har över 500 medlemmar som haft en knytning till gamla F1, både militär- och civilpersonal. De tidigare FFV-eleverna 5524 Roland Rhenbäck och 4802 Bengt Björk är några av de ledande i föreningen.

Ja, det var några funderingar så här i slutet av året. Jag önskar Er alla en fridfull helg och att Ni är rädda om Era kära och nära och goda vänner.

Vänligen

4220 Arne Yngveson



En hälsning från KFUK-KFUM, Lövudden Västerås

Ett större antal evenemang och olika aktiviteter har genomförts inom föreningen och de enskilda sektionerna med hjälp av de ideellt engagerade ledarna. Under året har föreningen inte haft någon fast anställd.

Det har varit resor, trivselträffar, musikkvällar och gudstjänster i kapellet och friluftskyrkan. Flera har använt Lövudden till bröllop, begravningar och barndop. Styrelsen har ägnat mer tid åt verksamhetsinriktning än åt ekonomi och fastighetsförvaltning. KFUK-KFUM kommer att sträva efter att de olika verksamhetsgrenarna skall bli mer självfinansierade än nu för att bli mer ekonomiska.

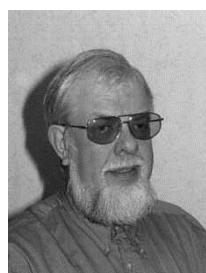
Medlemsantalet har sjunkit från 615 till 474 medlemmar, största minskningen har drabbat Jolleklubben och Basketsektionen.

Föreningen har köpt tre stycken kölbåtar av modell "Magnifik Midget" som skall användas vid 2010-års sommarverksamhet bl.a. seglarskolorna och andra kurser. Som vanligt har genomförts "sommarkul", bussresor, seglarskolan, surfing och grillkvällar.

Musik i sommarkväll med körsång, jazz och allsångskvällar har genomförts med många närvarande. Orgeln i kapellet kommer att renoveras under hösten genom att stämmas och förses med de pipor som fattats sedan tidigare. Det kommer att bli en orgelkonsert under senhösten. Vid ett extra styrelsemöte beslöt man att utesluta Basketsektionen för att de inte följt bestämmelserna i föreningsstadgarna §9 om bl.a. ekonomin och informationstvång. Övrig idrottsverksamhet fungerar bra med flera fina resultat i de olika serierna.

En ny verksamhet inom föreningen är den s.k. "Drivbänken". Verksamheten går ut på att hjälpa någon eller några som vill starta en ny verksamhet inom KFUK-KFUMs intresse och verksamhetsområde och som har förutsättning att bli en egen enhet inom KFUK-KFUM Västerås.

**Med varma och glada KFUK/M-Hälsningar
genom Larsowe Roman**



Föreningsfakta

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

2008 gick det ut en påminnelse till 209 medlemmar som inte betalat 2008 års avgift, av dessa betalade 20.

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

Data för aktuellt år	09	08	07	06	05	04	03	02
Tidningen har gått ut till adresser	735	748	733	739	763	777	752	753
Så här många har betalat m-avgift	535	539	535	540	554	571	538	530
Efter en påminnelse så här många		560	566	559	586	603	558	544

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 årets namnförteckning så var snäll att meddela mig så att vi får korrigera.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



Kamratträffen 2010

Åter dags att samlas till en kamratträff med tillhörande årsmöte.

Tidpunkten är satt till lördagen och söndagen den 29-30 maj 2010.

Platsen är som sig bör Lövudden och Johannisberg i Västerås.

Tag chansen och kontakta dina klasskamrater för gemensamt firande av t.ex.

jämna år sedan skoltiden. Källarvalven på Johannisberg är en passande festlokal men tänk på att den måste bokas tidigt.

Separat inbjudan/kallelse kommer att skickas ut under april.

Väl mött den 29-30 maj 2010 i Västerås

Styrelsen

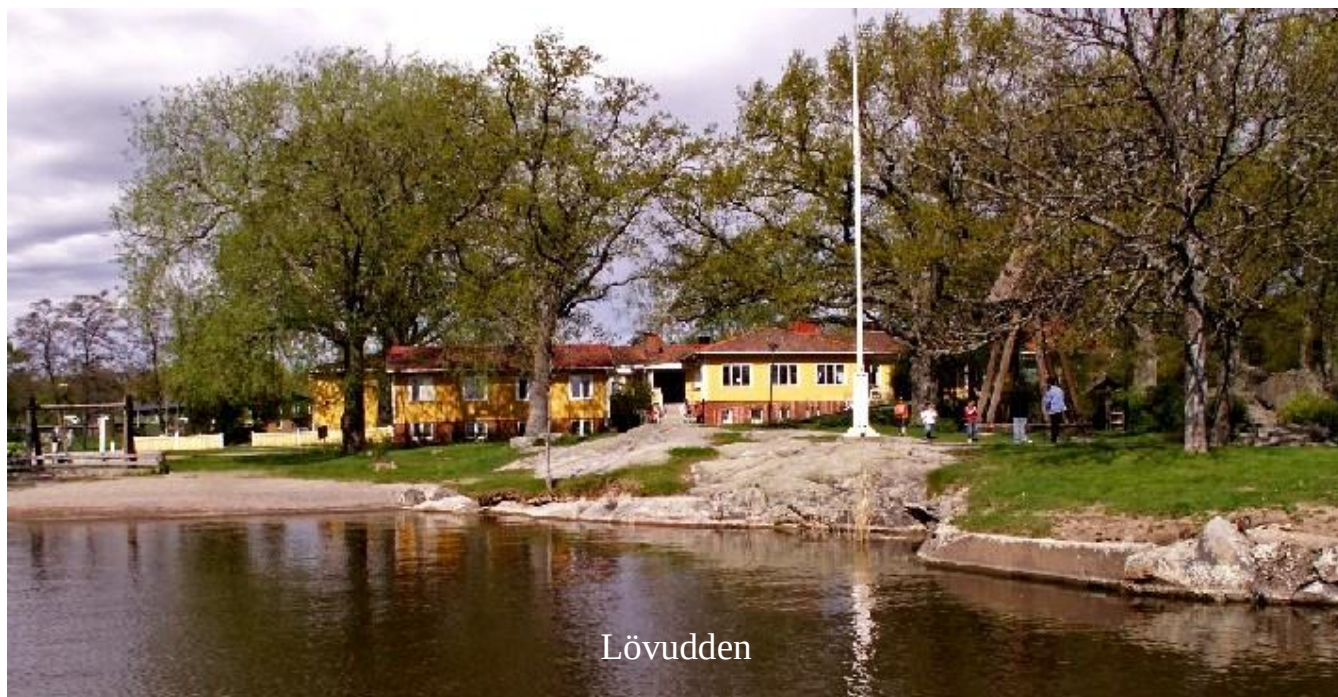
IN MEMORIAM

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

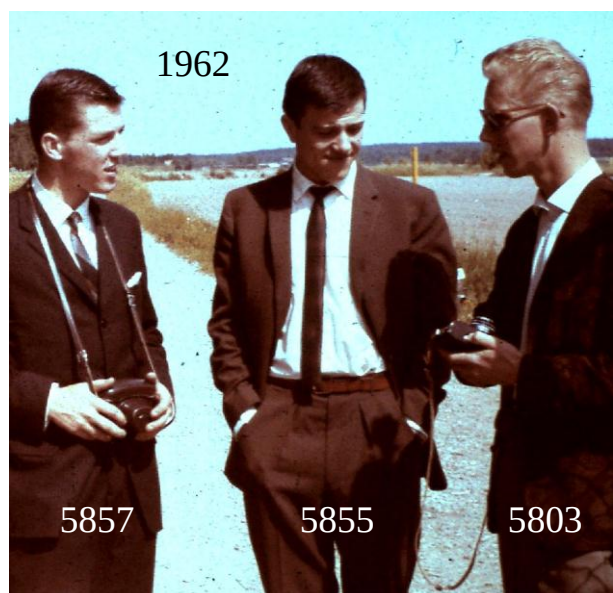
4318	Gunnar Andersson	2009-06-09
4716	Rune Ståhl	2009-01-09
4812	Karl-Otto Granat	2009-04-21
4923	Bengt Sannelius	2008-05-28
5650	Börje Nordström	2009-02-14
6637	Tommy Lindberg	2009-03-12
PS16	Lage Jarking	2009-08-13

Frid över deras minne.





Lövudden



1962

5857

5855

5803



1959



1959

5838 5860 5857