



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 72 Årgång 61



2010

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 Haninge. 070 - 8712324

* 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 2011 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro 34 02 04 - 7

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

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: På väg till Korum. Kyrkoherde 6350 Jan Segerstedt tar emot 4509 Nils-Erik Nilsson, i bakgrunden 4220 Arne Yngvesson.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	2010 – ett kamratträffår	Styrelsen
Sid 2	Kamratträffen 2010	4307 Sigvard Hansson
Sid 13	Årsmötesprotokoll	5858 Åke Tedesjö
Sid 17	Var det bättre förr...	Ur VLT
Sid 19	Dramatiska händelser länge sedan <i>forts från Propellerbladet 2009</i>	4307 Sigvard Hansson
Sid 28	Kamratträffen 2010	Bildsidor
Sid 30	Flygkul	Ulf Wiberg
Sid 32	Mitt liv med FFV AvioComp eller en FFVare drar världen runt <i>forts från Propellerbladet 2009</i>	5221 Jan Rosmark
Sid 50	Märkligt sammanträffande vid flygdagen på Malmslätt	4307 Sigvard Hansson
Sid 52	Båtbyggeriet på CVV Viksäng under 40-talet	4307 Sigvard Hansson
Sid 54	4615 Johan Mikael Molin – en äventyrare	
Sid 55	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 55	Kallelse till 57:or! 50 år efter examen	5746 Rolf Olsson
Sid 55	Östersundsträff	5732 Kjell Landgren
Sid 56	IN MEMORIAM	

2010 – ett kamratträffår

Ännu en kamratträff genomförd med många kära återseenden och glada minnen som återupplivades.

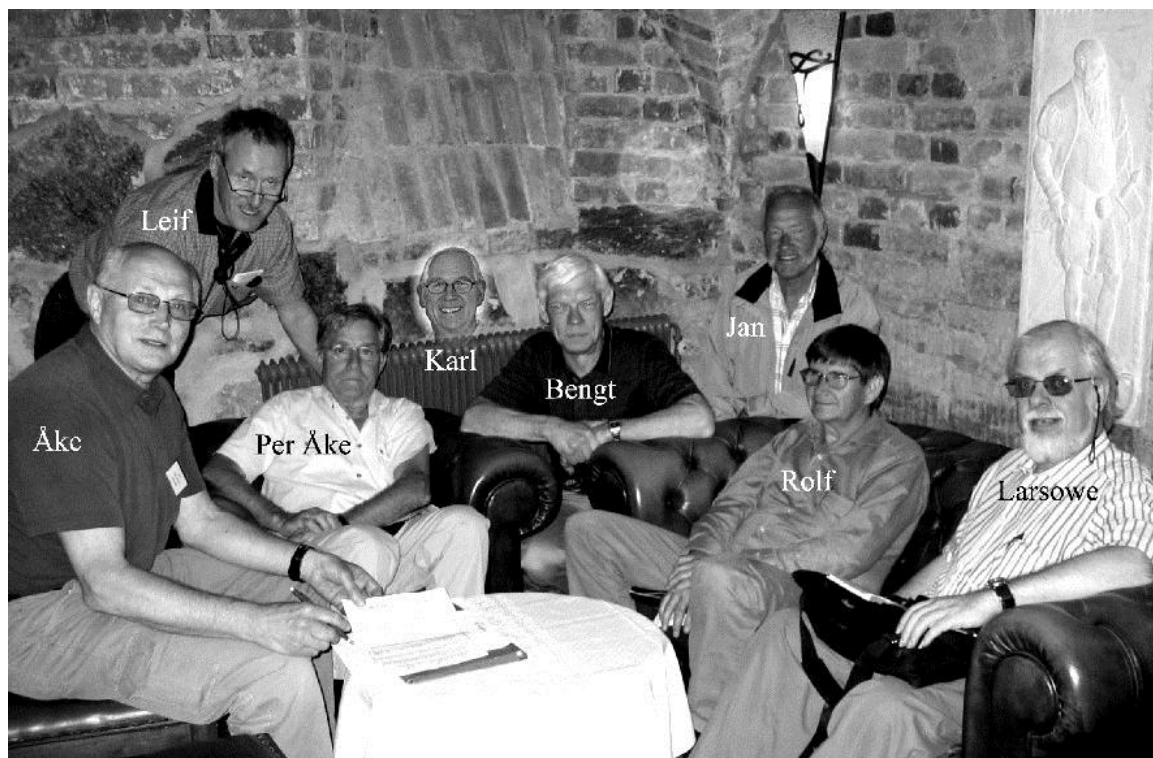
4307 Sigvard Hansson, som sedvanligt var med i Västerås, fortsätter att fylla Propellerbladet med hjälp av sitt goda minne och skrivarlust. En eloge till Sigvards engagemang som vi fått ta del av ända sedan första utgåvan av tidningen.

Korumet gick också i återseendets tecken genom att det hölls av en prästvigd FFV:are, 6350 Jan Segerstedt.

Tack vare ert stöd och uppskattning är det varje gång lika stimulerande att genomföra kamratträffen.

God Jul och Gott Nytt År!

Styrelsen



Kamratträffen i maj 2010

Så var då ännu en kamratträff genomförd och kom som vanligt att äga rum i gemytets och trevnadens tecken. Tyvärr glesnar det i leden, vilket som väntat märks mest i de äldre klasserna.

Men vad annat är att vänta när livets stormar skakar mast och tåg och tidens tand knaprar hårt på allas vår tilldelade tid på denna jordevandringen. Framtida träffar blir nog som ”Di gamles utflykt!”

Vi var tre man som med utgångsläge från Vreta kloster i Östergötland med stora förhoppningar anträdde färden mot Västerås. Det var 4513 Sven Pettersson – under Johannisbergstiden mest känd under namnet Sparman – ett namn med stark historisk flyganknytning och som därmed förpliktar!

Den andre mannen var 4504 Gerhard Gustavsson som ”mellanlandade” här efter ha lämnat sin vilda hemby Degerhamn på Öland – Sveriges minsta och långsmalaste landskap med en fyr i varsin ända – Långe Erik och den ännu längre Långe Jan. (Nära Ottenby där flyttfåglarna brukar märkas.)

Sedan var det ”Den Tredje Mannen” – inte han i filmen som hette Harry Lime och inte den där Anton Karas, spelade cittra – som blev ett örhänge, om ni minns, utan jag – 4307 Sigvard Hansson.

För oss som anlant redan under lördagen blev det ett synnerligen trivsamt samkväm på kvällen nere i de djupa dåvarande potatiskällarvalven där man under ljusa sommarnätter ännu lär kunna höra de fördömdas suckar i väggarna – de lärlingar som brutit mot de forntida stränga reglerna vilka gällde mot för sen hemkomst – ofta förorsakat av att man inte förmått att i tid bryta den mer eller mindre avancerade samvaron med något ljuvt, sammetsögt västmanländskt ”Skogsrå,” kanske uppe på Djäkneberget eller i någon berså i stadens utkant. Men man var ju ung, och sådant måste få kosta!

Där satt vi nu församlade i gemytligt halvdunkel och undfägnades med god mat och dryck och snart var det sedvanliga historieberättandet i full gång – under inledningen ”Minns du när”-----osv.

Efter att ha övervarit åtskilliga kamratträffar under åren har det blivit en hel del bekantskaper utöver ”klassgränserna” som gör det lätt att uppleva sej som en del av FFV-familjen – även om man givetvis inte är – eller hinner bli bekant med alla vid sådana här sammankomster. Men cirkeln vidgar sej hela tiden!

Jag hamnade vid ett av borden ihop med ett gäng glada gossar (nåja – gossar och gossar – men glada var dom i alla fall!) Det talades snart i målade meningar ”Om fornstora bragder en gång” och vad livet hade haft att bjuda under åren – både före och efter pensionen. En tanke slog mej därvid: Vilka mängder av kompetens inom olika områden som sitter församlad här runt borden. Efter lärlingstiden, som ju i grunden avsåg att utbilda unga, intresserade elever till duktiga flygmekaniker, har de flesta, med den fina grundutbildningen de härvid fick, sökt sej ut på vidare arbetsmarknader, ofta med kompletterande vidareutbildningar. Många har nått höga positioner inom respektive områden. De mest skilda yrken finns representerade, tex. läkare, tandläkare, ingenjörer, förmän i olika branscher, skådespelare, företagsledare, flygtekniker, fältflygare, flygofficerare och trafikflygare. Även prästyrket finns med på den långa listan, samt ännu flera utöver här uppräknade. I sanning en imponerande samling av kunniga människor som under de aktiva åren valsat runt i arbetslivets Grottekvarn.

Här återfanns en hel del namn från de gångna åren. Alla går inte av utrymmesskäl att räknas upp, men ett axplock bör ändå gå att få ihop: Där satt 5716 Per Åke Angelöv i glatt samspråk med 4820 Lennart Svensson – fd. Verkmästare vid Instrumentverkstaden på CVM, en man som fixat mången gyrohorisont och sånt som övergår allas vår horisont! Övriga meriter att nämna: Flerårig ordförande i Malmslätts AIK – världsberömd idrottsförening i hela Östergötland. Lennart verkade glad i hågen, kvällen till ära, ”Och hans panna var ljus som en sol” -för att låna ett citat från Dan Andersson. Där syntes också 4604 Björn Granlund – en lugn och trygg norrlänning som inte setts till på åtskilliga år. Men nu hade han i alla fall återvänt och kunde berätta om mångahanda intressanta saker.

Roligt att till sist träffa FFV-folk ur medlemslistan som man ibland undrat om man skulle få se igen! I ett hörn i det dämpade lampskenet skymtades ett annat bekant ansikte. Det var 4609 Bengt Olov Jonsson – mest känd under namnet KINA. Han som en gång som ung SG38-pilot ute på flygfältet vid Johannisberg blev utsatt för – den dessbättre inte vanliga – men ytterst farliga situationen, att det sk. brottstycket på vinschlinan brast i starten när planet befann sej i brant stigning på ca 20 meters höjd. I det läget vill den så kallade ”rammellagen” ta över – naturlagen som bestämmer att alla flygfarkoster som tappar farten ramlar mer eller mindre rakt ned. Det gjorde den här SG38:an också! Den återgick samtidigt därmed till ursprungsstadiet – det vill säga byggsats!

Men Bengt Olov klarade sej! Det blev några dagars sjukskrivning på Västerås Lasarett, sen var han i farten igen. Han visade sej därmed vara en – vad som vi brukar kalla – verklig överlevare!

Där fanns flera av Luftens Betvingare här denna kväll – som dessutom utövat detta, yrkesmässigt under många år, nämligen 5827 Ronny Idoffsson. Efter att ha passerat nålsögat med flygutbildningen på Ljungbyhed – långt ifrån alla kom som bekant inte igenom ”Pärleporten” – hamnade han på F17 i Ronneby där han i A32 Lansen dundrade fram över land och hav i sju hela år – utan missöden.

SAAB Lansen, flygplanet som från början var tänkt att utrustas med den av STAL i Finspång konstruerade reamotorn Dovert – namnet kommer från en sjö i Finspångstrakten – men det blev i stället, som bekant, den engelskkonstruerade Rolls Royce Avon. Tillverkad på licens av AB FLYGMOTOR i Trollhättan. Därmed fick sjön Dovert fortsätta att i lugn och ro vara ensam om namnet i all stillhet.

Det kan vara värt att nämna, att i samband med konstruerandet av reamotorn Dovert deltog i början Lärlingskolans förste rektor – civilingenjör Sven Nylinder – vilken efter att ha slutat på skolan, tagit anställning hos STAL i Finspång. Huvudansvarig för jetmotorutvecklingen vid STAL var civilingenjör Kurt Nicolin vid denna tid. Prototypen till Dovert testades i en speciell gondol under buken på Flygvapnets 4-motoriga Lancaster. Denna havererade sedermera, varvid 2 av de 4 besättningsmännen omkom. En av dessa var fd. FFV-eleven 4810 Stellan Gagner, tekniker vid Försökscentralen. Haveriorsaken var brand i en motor, sannolikt förorsakad av en brusten insugningsventil. Två man räddade sej med fallskärm – trots den låga höjden – men Stellan Gagner hann inte ut. Andrepiloten klarade sej, men omkom en tid senare i en trafikolycka på väg till en av flottiljerna. Han krockade med en stor vägmaskin. Ödet har en märklig förmåga att hinna ifatt till slut!

Men tillbaka till Ronny Idoffsson igen. Efter Flygvapnet blev det SAS, i inte mindre än 33 år! Där kom han bl.a. att flyga den formköna franskkonstruerade Caravellen, det första trafikflygplanet med aktermonterade motorer. Det var en utformning som kom att väcka en del undran i början bland flygintresserade människor. Blir inte detta problem med tyngdpunktsläget, så hade ju aldrig flygplan sett ut förut? Men allt visade sej fungera mycket bra! Snart hade både

amerikanska och ryska flygplantillverkare efterapat iden och tom. hängt dit både 3 och 4 motorer baktill.

Ronny flög också DC10:an i SAS. Det bör ha blivit en anseelig mängd flygtimmar under så många år, det blir ju 40 år tillsammans! Detta var under en tid när drömmen om flygvärdinneyrket stod på topp – dessa lufthavets väna valkyrior som framlevde stora delar av sitt liv ovan molnen, där himlen alltid är blå, enligt visdiktarna – där jobbet bestod i att buffa en matvagn framför sej i den trånga gången mellan stolarna – av flyghumorn kallad stolgången – så sinnrikt konstruerad att dess inre volym föreföll vara nästan dubbelt så stor som den yttre, och vars innehåll med en del starka drycker kunde få somliga manliga passagerare att kasta trånande blickar efter flygvärdinnan och drömma om att åtminstone få åka med på matvagnen i den mån inte fantasin drog iväg ändå längre än så...! Män är ju som dom är!

Samtida elaka tungor visste att berätta att när flygvärdinnan var ledig, stunderna mellan serveringspassen, tillbringade hon den så kallade håltiden sittande i flygkaptenens knä, alltmedan autopiloten svarade för styrningen – åtminstone vad det gällde flygplanet!! Nåja, det mesta var nog förtal.

Men det må vara hur som helst. Ronny är en intressant och lättsam man att utbyta tankar med. Borde efter allt sitt flygande tillägnas epitetet ”MOLNETS BRODER!”

En annan verklig FFV-profil att lägga på minnet från denna trivsamma kväll var 5834 Tage Tuvheden, en man som vigt sitt liv åt vattnet – inte det stora stormpiskade havet – utan det som vi dricker! Han jobbade tidigare som VA-ingenjör vid Vattenverket i Trollhättan. Men han har flera strängar på sin lyra! I sin författarstuga uppe i skogen i kanten av Sollebrunn håller han på att skriva en bok om ingen mindre än vår bålde krigarkung Karl den 12:e. Ett djärvt projekt, med tanke på allt som redan skrivets om denne vår fd. Kung av historieforskarna under gången tid. Finns det så mycket mera att skriva om – undrade jag – är det inte lätt att det kommer att uppfattas som en upprepning? NEJ-NEJ ingalunda. Det finns hur mycket mera som helst – vänta bara tills min bok kommer ut, sade Tage.

Min spontana tanke vart: Jo, det skall nog vara en FFV:are för att gå i land med ett sådant projekt! Men med hans entusiasm tror jag att han kommer att lyckas. Blir spännande att se!

Efter detta samtal med 5834 Tuvheden uppstod en tanke: Vad mins jag själv egentligen så här på rak arm om denne store krigarkung? Jo, det kom genast fram en del fragmentariska minnesbilder.

Det har skrivits att han vid 12 års ålder sköt sin första björn. Undras om han hade vapenlicens? Eller om hade tjuvlånat farsans – Karl den 11:es mynningsladdare? Vid vuxen ålder gick han fram som en slåttermaskin på krigsskådeplatserna ute i Europa. med hjälp av sina Karoliner. Men i Poltava gick han på pumpen – som det heter. Han hade en häst som hette Brandklipparen, som alla vet. Det namnet snodde ett företag i Sverige och satte på en pulverbrandsläckare som dom sålde. Det skulle ”Kalle Dussin” veta, då hade han nog gjort en halvroll i marmorsarkofagen! Hans intresse av att släcka bränder var väl inte direkt omvittnat – men däremot tvärt om – ifall man säger så! Han hade en till häst som hette Engländeren. Var denne ev. en reservkuse? Det kunde nog behövas! Utöver detta hade han flera hundar. Den siste och mest kände hette Pompe.– välkänt bland historieintresserade svenskar. Om denne har skalden Israel Holmström skrivit en dikt som börjar: Pompe kungens trogne dräng – sov var natt i herrens säng....Det verkar som om denna hund var den enda varelse som fått förmånen att dela säng med 12:e Karl. Inte ens Aftonbladets skandalsida har i modern tid kunnat hitta stoff till något annat. Det lär ha funnits en internationell känd Brutta som hette Aurora Köningsmark som föreföll ha varit ute efter att – åtminstone tillfälligt – fått Pompe att maka på sej, vad hon nu kan ha tänkt sej med detta? Men kungen var ståndaktig! Utan pick och pack lär hon ha fått dra iväg. (Packet sägs hon dock senare fått sej eftersänt). Mer än så blev det inte för flickstackarn. En hjältekonung låter sej inte frestas hur som helst. Det skulle ju ha sett ut!

Karl den 12:e mötte som bekant sitt öde vid Gyllne Lövets Skans vid Fredrik Stens fästning i Norge år 1713. Det har på allvar framförts teorier att han skulle ha blivit skjuten – inte med en norsk muskötkula – utan med en knapp från sin egen uniform, utfört av en svensk soldat som ville få slut på kriget och därmed få komma hem. En av de största ivrarna som stöder denna teori har varit en amanuens vid namn Sandklef. Denne har dock stött på hårt motstånd. Man har mätt upp ingångshålet och funnit att det är för litet för att kunnat åstadkommas av en uniformsknapp med den diametern. Men här vill undertecknad hoppa in med ytterligare en teori: Kan det inte vara så att den eventuella knappen kom från de nedre regionerna av uniformen – strax under livremmen. Dom knapparna brukar ju av gammal hävd ha betydligt mindre diameter. Kanske är det en sådan som

kommit till användning? Jag väntar mej dock inte att få något stöd för min teori av de fosterländskt inriktade historikerna. Hur skulle väl det påverka en hjältekonungs image – att bli skjuten och nedlagd med sin egen GYLFSKNAPP? Det vore ju en nesa och snudd på skandal! Det skulle säkerligen få många unga lärarinnor att rodna inför klassen vid historielectionen! (I den mån dagens kvinnor rodnar?) Det skulle dessutom väcka den känsliga frågan: Hur kom skytten – som givetvis måste ha varit en man – över denna knapp? Kan det ha någon koppling till hjältekonungens till synes ringa intresse till det motsatta könet? En fråga bland många som återstår att reda ut! Snart får vi kanske svaret!

För att återgå till sammankomsten. Det var en verkligt god stämning denna kväll och det syntes givetvis folk även från styrelsen (var skall slevén vara – om inte i grytan) ”Dessa fantastiska män” som jobbar på år efter år! Jag hann att utbyta tankar med både 5858 Åke Tedesjö och 5746 Rolf Olsson där i ”vimlet” i matkønen där man insöper dofterna från den goda maten. Där syntes även ett annat känt ansikte – 5732 Kjell Landgren från Östersund – som inte brukar missa våra träffar och som på sitt visitkort kan skriva ”Känd även från PROPELLERBLADET!”

Efter en stärkande nattsömn i Lövuuddens eminenta hotellanläggning blev det att ta itu med ”uppståndelsen.” Därefter blev det att göra en vandring i de sedan ungdomsåren välbekanta omgivningarna ”Där fordom en gång man lekt” – som det brukar heta. Därunder mötte jag en gammal bekant från klassen före mej – jo, det finns faktiskt så gamla gossar ännu ”som rör på sej” och är vid god vigør – nämligen nr 4220 Arne Yngvesson, alltid lika lugnt gemytlig och rolig att träffa. Om honom kan sägas – eller sjungas ”HAN VAR FRÅN VÄSTERGÖTLAND OCH UPPFÖDD I BORÅS” – citat från en av Taubes visor. Strofen dessförinnan rimmar, som någon minnesgod kanske vet: ”Jag smugglade åt honom en flaska Calvados” Detta förstnämnda är nu förstås inte sanning här. För trots Lövuuddens strandnära läge till Mälaren – vilken genom Södertälje Kanal har förbindelse med de stora världshaven och dess hamnar – har väl aldrig Lövuudden förknippats som någon införselort för Calvadossmuggling? Men i visor kan ju allting hända – inte minst om författaren heter E. Taube!

Därefter började det att bli tid för samlingen till korum som seden alltid bjuder vid våra träffar. Detta leddes denna gång – märkligt nog – av en f.d. FFV-elev

som sadlat om från det mera jordiskt näranknutna flyget till kontakten med de obegränsat Högre Rymderna dit inga av människor byggda flygfarkoster når. (Däremot tror vi – en del av de utövare av flygkonsten som härunder mist livet)! Denne f.d. FFV-elev som har låtit viga sej till präst – höll korumet på ett mycket övertygande, fint och medryckande vis. Han talade till sina kamrater på ett sätt som verkligen gick hem och det förnamns tydligt att han i grunden var en av oss. Hans elevnummer är 6350 och namnet Jan Segerstedt. Efter denna välbehövliga andliga överhalning var det dags för oss småsyndare att gå vidare.

Efter korumet anträdde vandringen mot den gamla välkända Johannisbergsbyggnaden och dess alltid lika välorganiserade och intressanta fotoutställning. Heder åt dem som håller i detta! Efter bara ett fåtal steg blev det ännu ett möte med ”En man från det förgångna” – nämligen 4202 Svante Dahlberg, även han hemmahörande i klassen före min egen och som inte varit synlig i sådana här sammanhang på mången god dag. Han var sej mycket lik och de gångna åren verkade ha farit fram mycket försynt med honom. Största avvikelser från fordom verkade vara att han nu hade en välansad mustasch – något som han inte hade under skoltiden, förmodligen beroende på att ”jordmånen” – och därmed grobarheten – inte hunnit bli den rätta då. Nu fanns han i alla fall här och en rar och trevlig dotter hade han också med sej som chaufför. Ett verkligt roligt sammanträffande!

En snabbvisit under söndagen gjorde 4412 Kjell Lagerqvist – som ende representant för sin klass. Han brukar gärna dyka upp i dessa sammanhang. Men några fler från denna klass syntes inte till.

Skolans näst äldsta klass – årgång 42 – håller sej väl framme, trots att medlemmarna börjar bli till åren. Här på denna kamratträff var de 4 stycken! Utöver de tidigare omnämnda anlände ytterligare två, nämligen 4208 Karl-Erik Johansson och 4218 Folke Sjögren. Båda kan hänföras till avdelningen ”Folk som varit ute i svängen”. För att börja med Stockholmsgrabben 4228 Johansson har denne sökt äventyret lite varstans. Under några ungdomsår förde han ”ett utsvävande liv” i form av segelflygning. Efter detta kom han att tillbringa en tid i Etiopien som anställd vid Haile Selassies flygvapen, där svenske greven Karl Gustav von Rosen var chef. Man hade här det svenska bombplanet B17. Den etiopiske kejsaren var en man med många titlar, t.ex. Lejonet av Judas, Guds Utvalde och Konungarnas Konung av Etiopien. Han var en liten svartmuskig man,

som oftast syntes med en allt för stor vit s.k. Tropikhjälm på huvudet. Sin höga titel till trots, torde han nog ha varit ett av de minsta lejonerna på Savannen! Karl-Erik Johansson var även involverad i "Datasvängen" en ganska lång tid. Både i Schweiz och Amerika. Bland de platser han där besökte var Kitty Hawk i Nord Carolina där den första flygningarna gjordes med en farkost enl. principen "tyngre än luften" den 17 december 1903 av bröderna Wilbur och Orville Wright. Säkert en spännande plats att besöka, där flygningens vagga har stått. Kalle är en man som i sin framtoning alltid haft lätt att växla mellan både allvar och skämt. Under en teorilektion på skolan, med den fodrande och oberäknelige rektorn Sven Nylinder, blev han uppmanad att redogöra för vilka typer av valsverk och vilka metoder som kunde förekomma i samband med framställningen av stålplåt. Han räknade upp vad man med möda lärt ur boken FAGERSTA STÅLKURS – vem minns inte den bland oss äldre! Det var kallvalsning och varmvalsning och detta kunde ske i s.k. duovalsverk, triovalsverk eller kombinationsvalsverk. Det fanns också rörvalsverk enligt den s.k. Mannesmann-metoden och det fanns.....? Nu kunde Kalle inte komma på något mera. Men rektor Nylinder var inte nöjd – han ville ha flera förslag! Det fanns ytterligare en känd metod – som användes bl.a. I Tyskland? "Då måste väl vara DONAUVALSEN då" – svarade Kalle. Vad "Nylle" – som han kallades – tyckte, förmåler inte historien. Men eftersom han inte tillhörde de större humoristerna, får man väl utgå ifrån att svaret inte var direkt betygshöjande!

FFV:are har ju sin speciella bakgrundshistoria efter det de gått ut den skola "Som gjorde pojkar till män." (En del fruar hävdar bestämt, att kamratträffarna gör männen tillbaka till pojkar!) En av dessa var den här ovan nämnde Mölndalsgrabben 4218 Folke Sjögren.

Efter de två praktikantåren som motormontör vid CVM i Malmslätt hamnade han vid F14 i Halmstad. Efter en tid därstädes "fann han stugan för trång" - som det heter. Han sökte till Flygvapnet som fältflygare – och kom in. Utbildningen gick bra och han fick sina "vingar" på Ljungbyhed –som brukligt var vid denna tid – ur General Nordenskiölds hand. Inte bara detta – han gick även ut som 1:a i sin grupp och erbjöds därmed utbildning till officer vid Försvarets Läroverk i Uppsala.

Efter detta blev han Fänrik med placering vid F14 Halmstad – och var tillbaka till

samma flygflottilj som han tidigare arbetat på som motormontör på Avd 6. Här blev det att flyga in sej på SAAB B18B

Under en navigeringsflygning fick Sjögren uppleva sitt första – och enda – haveri under åren i Flygvapnet. Detta flyghaveri hade kunnat sluta mycket illa – men Ödets Gudinna synes ha varit på sitt bästa humör denna dag och såg till att det inte blev några tidningsrubriker med svarta kanter vilket tyvärr i tidningarna var alltför ofta förekommande i flygsammanhang vid denna tid.

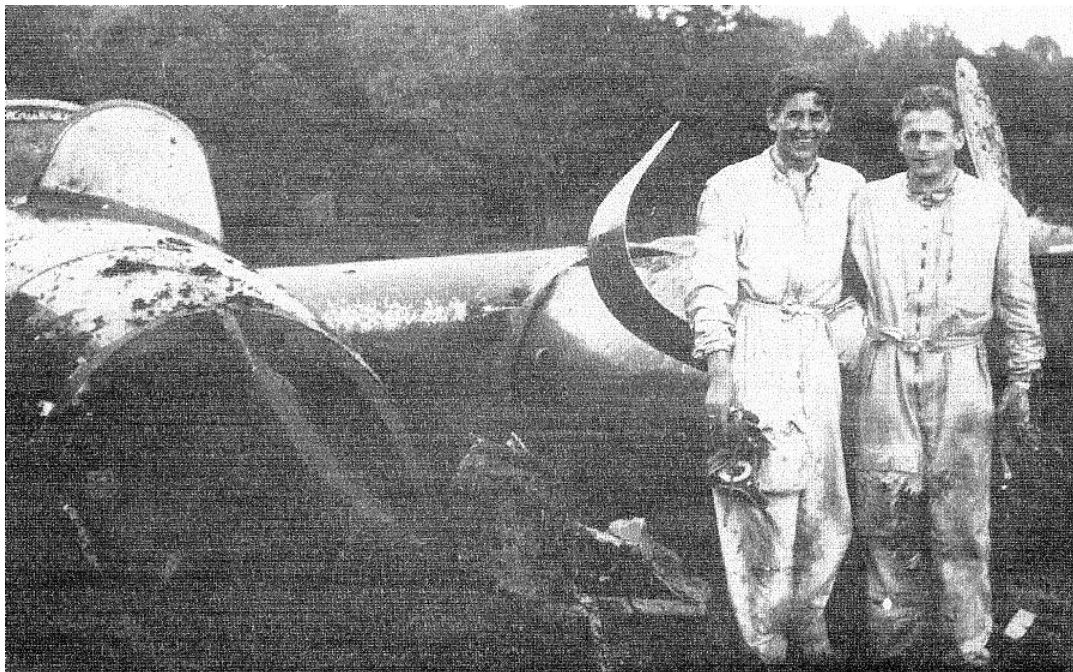
I en tidningsartikel berättar signalisten i baksitsen, Segerman, om händelsen:

”Det uppstod plötsligt missljud från ena motorn – Daimler Bentz DB 605. Den sjönk snabbt i varv och på ovansidan av motorinklädningen såg han från sin plats hur det öppnades hål ur vilka det genast började att strömma ut olja – samtidigt som det verkade som om det var något som rörde sej under plåten.

Sjögren flöjlade propellern på den aktuella sidan och intog beredskap för enmotorflygning, varefter kursen lades om för flygning mot hemmabasen. Men efter en stund började även den andra sidans motor att krångla – för att till sist stanna helt. Signalisten Segerman hann att få iväg ett nödmeddelande med hjälp av telegrafnyckeln, varefter han lossade stolremmarna och gjorde sej beredd för uthopp. (Han satt vänd i flygriktningen på grund av att detta flygplan var ett av de fåtaliga B18B som var ombyggt till dubbel kommando). Men Sjögren gav honom genast order att stanna kvar, eftersom höjden snabbt hunnit bli för låg för att kunna genomföra ett säkert fallskärms hopp – samt meddelade han avsåg att nödlanda. Det utvalda fältet – som visade sej vara en mosse – var i kortaste laget med grov skog i slutändan. Sjögren lade planet i en brant dykning för att få ned höjden lagom till kanten där mossen började. Men som en följd av detta gick farten upp – vilket inte gynnade situationen. Signalist Segerman hade inte hunnit spänna fast sej när planet tog mark och sedan med hög hastighet kanade på buken i riktning mot skogen, när på slutet högermotorn slog i en uppdikad jordvall varvid flygplanet vände 180 grader – och fortsatte med stjärten före mot skogen. Segerman skrev att han beundrade Sjögrens kylighet när han tryckte ned GUL ADAM i 250 km/tim. genom björkarna på blötmossen där någonstans i ”Mörkaste Småland” i närheten av Delary.

Efter flera smällar och en hård stöt – sedan vart allt överkligt tyst – tills jag hörde Sjögren ropa: ”Segerman, vi måste fort ut ur kärran – den kan explodera!” Väl

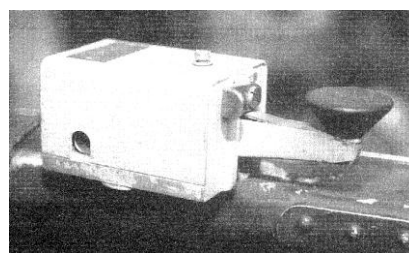
ute kastade vi oss i skydd bakom en stor sten. Där kunde vi höra hur bränsle läckte ut från tankarna – men någon brand blev det inte. Själva var vi oskadade, men flygplanet – GUL ADAM med serienumret 18242 blev skrot.



Signalisten Karl Erik Segerman och Piloten 4218 Folke Sjögren

Orsaken till att den första motorn stannade visade sej bero på vevstaksbrott. (Det var vevstaksbitar som signalisten sett röra sej i överkanten av inklädnadsplåten – efter att ha gått igenomvevhuset).

Som ett kuriosum kan nämnas, att signalisten Segerman lyckades få med sej radions sändarnyckel från det havererade planet, vilken skänktes till Flygvapenmuseum för att monteras i den B18B som restaurerats och står utställd där som enda bevarade exemplaret av denna typ i Sverige. Där kan sändarnyckeln framledes beskådas. Här kan man verkligen använda ordet **Återanvändning!**



Beträffande denne Karl Erik Segerman – han fick sedermera flygförarutbildning och blev med tiden ”Skeppare” på Boeing Jumbojet.

Sjögren fortsatte lång tid i flygvapnet med att flyga en del olika flygplanstyper på andra flottiljer. Det var SK12, SK25, SK14, SK16, B18B samt J21 – den som genom flygvapenhumorn sades ha världens starkaste beväpning. Den hade motorn där bak, vilket medförde att även propellern blev SKJUTANDE! Han fick

även flyga J28 Vampire och SAAB A32 Lansen. På fritiden vid något tillfälle, den civila, dubbeldäckade Bycker Jungman. Han kom också en tid att tjänstgöra som flyglärare på F5 Ljungbyhed. Det blev sammanlagt 15 år i Flygvapnet.

Efter flygvapentiden blev det flygbolaget SAS. Först som styrman och sedan som kapten. Där kom han även att flyga ett och ett halvt år i Thailand för flygbolaget TAI – fast med SAS som uppdragsgivare.

F.d. FFV-lärlingen 4218 Folke Sjögren började sin flygarbana med att betvinga lufthavet i Lärlingsskolans egenhändigt byggda glidflygplan Schulgleiter SG 38 – han var själv med på ett hörn och byggde – och kom senare i tillvaron att flyga ett annat flygplan med siffran 8 i slutändan, men av betydligt större dimensioner – den förlängda modellen av Douglas DC8 – en verklig bjässe för sin tid, med sina 4 motorer. Mellan dessa båda flygplanstyper är det onekligen ett långt steg – SG38:ans 2-minuterssvävande över Johannisbergsfältet och DC8:ans långflygningar mellan kontinenterna.

Nästa flygplanstyp att flyga i SAS var Douglas DC:9, vilket kom att vara under ett flertal år.

Efter 39 år i SAS och nära 20 000 flygtimmar samt ett stort antal timmar som flygsimulatorinstruktör – under vilken tid Sjögren även fick prova att flyga trafikplanet SAAB 340 och därvid kunde konstatera hur överraskande verklighetstrogen simulatören är jämfört med flygplanet – så var det färdigfluket och dags för pension. Fast inte riktigt ändå! Han hade många gånger funderat på hur det skulle kännas att flyga helikopter. Han hyrde in sej för en provlektion i dubbelkommando i en sådan apparat – så nu vet han hur detta känns också!

Söndagens årsmöte avhölls i sedvanlig god stil. Med fanns gamle rektorn Ove Ahlgren som är i överraskande fin form. Efter god middagsmat kunde man besöka Västerås Flygdag – innan hemfärden.

4307 Sigvard Hansson.



Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 30 maj 2010 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK).

§ 1 Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif T Larsson, som hälsade alla deltagarna varmt välkomna. Årsmötet samlade ca 40 deltagare.

Leif påminde att det är 65 år sedan kamratföreningen hade sitt första möte (16/6 1945) med 4220 Arne Yngvesson som ordförande och 4203 Erik Färnlöf som sekreterare.

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

§ 3 Dagordningen fastställdes.

§ 4 Till årsmötets ordförande valdes 5524 Roland Rehnback, 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 5511 Lars-Ove Johansson.

§ 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 2008-04-01 till och med 2010-03-31 presenterades av styrelseordförande 6336 Leif T Larsson och föreningens kassör 5746 Rolf Olsson. Kopior på verksamhetsberättelsen och kassarapporten fanns tillgängliga för mötesdeltagarna.

– 5624 Göran Hawee frågade om styrelsen hade några mål för det höga ekonomiska överskottet?

– Kassören svarade att kostnaden för vår tidning Pb och porto i samband med olika utskick ökar år från år. Medlemsavgiften skall täcka detta många år framåt i tiden utan höjning.

– 5524 Roland Rehnback sade att vi har jubileum att fira t.ex. 70 år, 2012, sedan skolstarten.

– 6336 Leif T Larsson sade att vårt arkivarbete kommer att kosta en del innan vi är klara.

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.

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 5746 Rolf Olsson och 4929 Karl Gardh.

§ 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 5732 Kjell Landgren (sammankallande). Styrelsen utser ytterligare en person senare.

§ 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

Styrelseordförande 6336 Leif T Larsson rapporterade om det pågående arkivarbetet som skall leda till att viktiga originaldokument överförs till länsarkivet alt föreningsarkivet för säker förvaring till eftervärlden.

Listningen av materialet är klar. Bildarkivet återstår. Smalfilmerna är överförda till Grängesbergs filmarkiv.

- 5624 Göran Hawee frågade om materialet kommer att läggas ut på nätet?
- Leif påpekade att personuppgiftslagen (PUL) sätter stopp för det.
- 5624 frågade då om listan kommer att läggas ut.
- Leif svarade att det är fullt möjligt att göra.
- 4614 Åke Jakobsson frågade om det går att köpa bilder på en cd-skiva.
- Leif svarade att vi idag inte har allt digitaliserat, men det som finns går alltid att kopiera.

§ 21 Övriga frågor

- 4220 Arne Yngvesson framförde en hälsning från 4219 Gunnar Wikström.
- 5420 Börje Nilsson tyckte att styrelsen inte skall vara rädda för att använda föreningens pengar.
- Styrelseordförande 6336 Leif T Larsson sade att vi alltid strävar efter att använda pengarna på ett vettigt sätt.
- 5732 Kjell Landgren berättade om de Östersundsträffar som anordnas varje år för att främja sammanhållningen mellan FFV:arna i östersundsområdet. Förra året hölls den på Optands flygmuseum.
- 5524 Roland Rehnbeck tyckte att man också kan söka sig till de flottiljföreningar som finns ute i landet.

Roland avslutade årsmötet med att påminna oss om hur unik vår förening är med återkommande kamratträffar.

Äldsta årsklassen var representerat av 4202 Svante Dahlberg, 4208 Karl-Erik Johansson och 4220 Arne Yngvesson alla 84 år i år.

Skolans fd rektor Ove Ahlgren 98 år i år fanns också bland besökarna.

§ 22 Mötets avslutning

Roland framförde ett tack till alla och överlämnade klubban till 6336 Leif T Larsson, som förklarade årsmötet 2010 avslutat med att föreslå att alla deltagarna står upp och sjunger FFV visan.

Vid Protokollet: 5858 Åke Tedesjö

Justeras: 4220 Arne Yngvesson

Justeras: 5511 Lars-Ove Johansson



Var det bättre förr.....

eller var det så att uppfinningsrikedomen var mera utvecklad vilket gjorde att även pojkstrecken var väl så avancerade men kanske lite mera "oskyldiga" än vad de är i dag?

Följande artiklar är hämtade ur VLT den 21/1 1957 respektive 22/1 1957.

Okänd man på spark försvann i Mälaren

Fyra personer såg drunkningen

En hitintills okänd man i mörk överrock försvann vid 14.30-tiden på söndagen, då han på sparkstötting var på väg ut mot fartygsrännan mellan Kattskär och Anundsgrund i Västerås. Mannen, som av allt att döma kom från Johannisbergs-hållet, tycktes "segla" med hjälp av en knippa vass och en sälgbuske. Plötsligt, när mannen var på väg mot Hamre-landet, försvann han i isrännan. Detta har för kriminalpolisen uppgivits av fyra vittnen, omtalar polisassistent Ingvar Rönnbäck för Länstidningen.

Vittnena alarmerade polis och brandkår. Jourhavande kriminalpatrullen ryckte ut, och man fann sparkstöttingen i fartygsrännan flytande på vassknippan och sälgbusken. Isbrytaren Bröt-Anund var vid tillfället ute för att assistera ett fartyg och kom därför snabbt till platsen. Isen bröts upp kring fartygsrännan, men man kunde inte finna mannen.

Vid ett samtal sent på söndagskvällen omtalar kriminalkommissarie Johan Vilke, att man tidigare observerat två övergivna sparkstöttingar i en vik strax norr om Lövudden. Dessa sparkstöttingar är nu försvunna, och det är inte uteslutet att mannen, som enligt vittnena försvann i fartygsrännan, begagnat sig av dessa.

Den spark kriminalpolisen påträffade var märkt med bokstäverna G. O.

DRUNKNINGSTILLBUDET VAR ETT POJKSTRECK

Det drunkningstillbud, som man i söndags befarade hade inträffat på Västerås-fjärden, visade sig vid kriminalpolisens undersökningar på måndagen vara ett rent pojkstreck.

På måndagsförmiddagen fick kriminalpolisen tips om att tre ynglingar på flygets lärlingsskola vid Johannisberg skjutsat ut sparken på målaren. Dessförinnan hade de riggat upp en vassknippa och en kraftig granruska som segel på sparkstöttingen. I den hårda blåsten åkte sparken ut mot fartygsrännan, där den hamnade i vattnet. Vittnen som från land såg sparkstöttingens färd över isen tyckte att det verkade som om det skulle ha stått en människa på den. Det var emellertid vassknippan och granruskan som gav det intrycket.

De tre ynglingarna anmälde sig självmant, när två kriminalmän på måndagen infann sig på lärlingsskolan. Det finns inget brottsligt uppsåt bakom detta pojkestreck, som satte igång en spaningsapparat, vilken säkerligen kostade över 500 kronor.



4904 Jan Olsson, 4902 Rolf Andersson och 4927 Lars Danielsson
OBS! Vinterbadarna har inget samband med ovanstående artikel

Dramatiska händelser länge sedan

Detta är fortsättningen på förra artikeln i Pb 2009.

Berättelsen om ett tragiskt haveri på Malmslätt med bomplanet B18B

Ibland ger tillvaron även ungt folk en tankeställare....

När jag vaknade på lördagsmorgonen, dagen efter flygolyckan, kändes tillvaron ganska avslagen på något sätt. Jag hade sett en god vän dö och två andra svårt skadade släpas fram ur det totalt sönderslagna flygplansvraket. Svårt att känna glädje efter att på nära håll fått se och taga del av allt detta. Sådant vill gärna sätta sina spår.

Jag hyrde rum i staden tillsammans med en annan FFV-kamrat, nr 4303 Harald Carlsson – vid denna tid känd som PROPELLERBLADETS redaktör. (Själv hade jag titeln ansvarig utgivare.) Alla som kände honom från denna tid minns en grabb med en speciell underfundig humor som kunde ta sej många överraskande uttryck. Han försatt sällan någon möjlighet när det gällde att skapa humoristiska situationer av enkla vardagshändelser. Hans sinne för att åstadkomma s.k. practical jokes var välkänd och kunde ibland drabba intet ont anande i omgivningen. Han hade dessutom en speciell förmåga att anlägga ett absolut neutralt pokeransikte när han iakttog resultatet av något småhyss han åstadkommit med någon i närheten, som föga anade hur roligt han hade inombords

Vi hade i vanlig lördagsordning planerat att åka ut och dansa på någon av de många dansbanor som fanns i trakten vid denna tid. Bil fanns naturligtvis inte tillgång till för folk som oss. Men detta utgjorde inget hinder – man kunde ju som Harald uttryckte sej ”Minst lika lätt fortplanta sej med hjälp av en cykel!” Den närliggande Tallbergaparken, som då var ett populärt besöksmål stod högt på listan. Dit vallfärdade stadens ungdomar på något som kunde liknas vid erotiska härnadståg. Dit skulle vi styra vår lördagsfärd föreslog Harald. Där kunde man, om lyckan stod en bi, få rulla runt i fällbänken med någon mullig bonddotter och komma hem på söndagsmorgonen med halmboss i håret och solsken i blick. Han kunde verkligen få till det, den gode Harald.

Men jag avböjde varje sådant förslag. Jag kände mej helt håglös på grund av gårdagens händelse. Det kändes som om tiden tillfälligt helt hade stannat upp.

Harald märkte min nedstämdhet och sade sej också ha förståelse för detta. Men tillade att livet alltid måste gå vidare, vad som än händer. Han hade ett lugnare förslag, sade han. Ett känt tivoli som årligen brukade gästa Linköping hade slagit upp sina portar. Det hade annonserat om ett sensationellt uppträdande av världsklass. Aldrig tidigare skådat på våra breddgrader, sades det. Det var den berömde KANONKUNGEN LAVETTI! Även kallad ”DEN LEVANDE KANONKULAN”. Mannen som låter sej skjutas ut ur en kanon, för att sedan efter en luftfärd på 25-30 meter hamna i ett skyddsnät – i BÄSTA FALL – tillades det!

Detta borde väl vara nå’nting för oss, menade Harald – vi som gillar äventyr av lite lagom slag! Ett bra tillfälle att koppla av och skingra alla mörka tankar. Klart att Du hänger mä, va? Jag hade ju faktiskt hört talas om den där Kanonkungen någonstans men trott det bara var något skojeri bakom. Kanske att man borde taga del av detta på lite närmare håll för att kunna bilda sej en egen uppfattning. OK, svarade jag, vi går väl dit då!

Det skulle vara två föreställningar under kvällen. Harald föreslog att vi borde vara där till den första av dessa. ”En ren säkerhetsåtgärd”, sade han. ”Om det inte skulle bli ett sånt där BÄSTA FALL och gubbfan hamnar bredvid skyddsnätet, och inte klarar sej så har vi i alla fall hunnit att se honom!” Jo, detta lät ju som ett logiskt tänkande och så fick det bli.

Det var mycket folk på tivolit. Vanliga attraktioner. Stånd som sålde sockervadd och stånd där man kunde få dra i snören och om turen var framme, vinna en teddybjörn i kollosalformat. Tänkbart mutobjekt om man insisterade att få följa med någon trögpåverkad tjej hem. Unga män hade ju sina baktankar även på denna tid! I ett tält satt en synnerligen lättklädd dam uppgillrad på en ställning. På denna kunde man, mot betalning, få kasta ett antal bollar med vilka man skulle träffa en speciell pinne. Då skulle alltihop rasa i backen inklusive henne.. Hon var mycket snygg och bar en tudelad baddräkt. Ett par lindrigt nyktra herrar verkade spendera en hel månadslön för att nå detta maximala resultat. Hon satt hela tiden med ett utmanande leende på läpparna och en svällande barm.

Och ett tu tre hände det alla väntat på! En av ”bollpojarna” fick in en fullträff på ”grundbulten” och tjejen störtade ned med ett välarrangerat tjut på läpparna. När hon reste sej bland bråten av ställningen visade det sej att hon tappat överdelen av

Bikinin. Okänt om detta ingick som ett led i marknadsföringen. De onyktra herrarna jublade. Men alla var inte nöjda. Någon skrek att det var ett halvt misslyckande. ”Ho´har ju fortfarande nederdelen kvar! Du där, hit mä e´ knippa böllar te.!” Ha..ha!

Folk runt om skrattade. Även jag började nu känna en viss lättnad i sinnet!

Det drog så småningom ihop sej till första avdelningen av kvällens huvudnummer vid stora scenen. Dansbanemusiken tystnade och belysningen runt om släcktes. Ridån gick upp och ett par strålkastare riktades mot ett märkligt föremål där uppe. Det var en kort grovpipig, haubitsliknande kanon med en inställningsratt på sidan och något som liknade en stor gradskiva. En utropare trädde fram i strålkastarljuset och påbjöd tystnad av publiken. Han inledde en presentation på sedvanlig bruten tivoli-cirkus-rotväliska-ungefär så här: ”Ärhade publikum-mine damen ont herren! Wi wille here presentere ten världsberömda attraktionen – KALLED TEN LEVENDE KANONKULAN – KAPTEN LAVETTII! Publiken fick också veta att ”TEN HAVA ALTRIG SETT NÅGOT LIKNANTE! STOR TYSTNAD NU!!!

In på scenen kliver KANONKUNGEN himself. Han var klädd i en elegant vit, figursydd fantasiuniform med guldbrokader och revärer, samt vita handskar. Han lyfter en hand för att mottaga publikens applåder. En del sådana blev det också. En steg ställdes fram på vilken han kunde ta sej upp på kanonen och hasa sej ned i den vida mynningen. Till sist syntes bara hans ena vitbehandskade hand som vinkade en sista gest åt publiken. Ännu en medhjälpare gick nu fram och låtsades justera inställningen på kanonrörets vinkel. En grammofonskiva raspade fram någon form av ödesmättad musik under det att speakern berättade om vikten av att inställningsvinkeln måste vara den absolut rätta när kanonkungens liv hängde på detta. Annars kunde han missa skyddsnätet! Publiken stod tyst. Nu var ögonblicket för utskjutning nära. Så tystnade ödesmusiken helt tvärt. Nu var det frågan om sekunder innan skottet skulle gå.

Och plötsligt hände det något! I samband med ett imponerande tryckluftsblåsljud flög ett bylte ut ur kanonen. Det var Kanonkungen Lavetti som flög iväg i en parabelliknande bana i en nog så imponerande sträcka som avslutades med att han med ett klatschande ljud daskade i det grova skyddsnätet. Han studsade upp i ett par volter, men kom strax på benen och hälsade publiken med en kejserlig

gest. I samma ögonblick uppstod en öronbedövande knall någonstans intill kanonen. Publiken blev helt förvirrad. Det här var något som alls inte stämde! Smällen kom ju alldeles för sent! Även Harald och jag undrade. Men vi kom strax underfund med att det måste varit något fel på synkroniseringen av ljudeffekten vid utskjutningen. Ett fylllo skrek: ”Vicket fjasko! Så ni gubbfan flög ju fortare än ljudet! Ha-ha-ha! Många bland publiken skrattade också åt malören, men det blev ändå stora applåder. Kanonkungen ställde sej leende med armarna över huvudet för att mottaga ovationerna under det att han vände sej ett halvt varv för att nå andra delar av den rätt stora publiken. Därvid avslöjades malör nummer två i utskjutningsprogrammet. Byxorna i hans fina fantasiuniform hade spruckit totalt baktill och man skymtade den ena, helt frilagda skinkan bland byxtrasorna. Det vart helt tyst under några ödesmättade sekunder. Sedan började de närmast stående bland publiken att gapskratta och klappa händer. Och snart bröt den verkliga applådstormen loss, ännu intensivare än, den som gällde själva utskjutningen. Kanonkungen verkade helt ovetande om detta publikfriande extranummer som han bjöd på när han sirligt bugande vred sej runt varv efter varv mot publiken, vilken svarade med nya applåder efter varje varv. Så hyllad hade han förmodligen aldrig blivit vid något av sina tidigare framträdanden. Det tidigare så pratförda fyllot förnekade sej inte nu heller och gapade på omisskännlig östgötska: ”Märker inte kungen att böxera ä’ spruckne där bak - en ser ju hele röva på han!” Nya skratt och applåder från publiken. Kanonkungens dyra, fina figursydda och guldbroderade uniform hade uppenbarligen inte klarat av påfrestningen när ”akterkastellet” på honom smackade i skyddsnätet med 9,81 meter i sekundkvadrat.

Både Harald och jag tyckte att det varit både spännande och roligt det vi hade sett. Vi enades om att det nu nog var dags att göra ett svep åt dansbanan till, Det gällde, som han sade, ”Att skynda att fynda” medan tid ännu var kvar. Vi inledde med att tillhandla oss ett antal dansbiljetter. Jag vill minnas att priset vid denna tid var 20 öre pr styck. Egentligen ett ringa pris med tanke på att var och en av dessa enkla lappar faktiskt representerade en möjlighet till inledande av en ny bekantskap med någon av det motsatta könet och med allt vad som kunde följa med detta, om lyckan stod en bi!

Vi gjorde en kringgående rekognoseringsrunda. bakom leden av tjejer som stod och trängdes utefter dansbaneräcket. Spaningsturen gav inledningsvis just

ingenting av intresse förrän i slutskedet då vi båda samtidigt fick syn på HENNE! Hon stod i bakre ledet av tjejer och hade en svart figursydd dräkt och långt böljande guldblont hår som välde ned över axlarna. Jag kan i minnet se henne ännu i dag.

Ingen av oss sade något på en stund. Vi bara tittade på henne. Harald hade fått något frånvarande i blicken när han böjde sej fram mot mej och viskade: ”Tänk dej den där mellan Tuppens lakan!” (Tuppens lakan var ett begrepp vid denna tid. Tillverkades i Norrköping). Jag svarade något i stil med att han för f-n inte skulle prata så högt. Han sade att det absolut inte kunde höras, samt tillade: ”Ja tror det är till att vara intresserad, va?” Jag svarade något om att det väl inte var förbjudet att titta på folk! Han påtalade att vi hade ju inte sett henne riktigt framifrån ännu. ”Hon kanske ser ut som en Varan från Galapagosöarna i fronten! Bjud upp’na du, så får vi se”. Men jag ville vänta lite och få fundera. Det kändes lite pirrigt. Hon föreföll ju så himla snygg...och jag...nä jag ville nog vänta en stund. Snygga brudar är ofta lite dryga och självmedvetna. Då gäller det att tuffa till sej innan man går till verket! Vi var ju så utseendefixerade i ungdomsåren. alla. Visst var det väl så?

Men Harald skulle inte ha varit den han var om han inte skulle ha löst problemet när han säg min tvekan. Med ett illfundigt leende på läpparna tog han ett par snabba springsteg fram och klappade den blonda lite lätt på axeln just när musiken spelade upp till dans, varefter han tog ett par ännu snabbare steg tillbaka och ställde sej bakom mej. Jag blev helt överrumplad av hans överraskande manöver. ”Den åtrådda” vände sej sakta om med ett frågande uttryck, uppenbarligen inte riktigt klar över vem av oss som bjudit upp henne. Harald backade ännu mera och där stod jag nu öga mot öga med henne och därmed kom svaret: Gud så snygg hon var även framifrån! Hon log ett bländande leende och tog ett steg fram emot mej.

Detta var sanningens minut – inget att snacka om längre! Upp och dansa, utan att tveka. Men oron försvann direkt. Det visade sej att hon var lika trevlig och lättpratad som hon var snygg. Vi kom snabbt in på samma våglängd. Det kändes som vi varit bekanta sedan länge redan efter en dans. Hon hade mycket humor. Undrade vad mitt segelflygarmärke med de tre måsarna representerade. När jag förklarade saken så gott det gick, skrattade hon och sade att hon först gissade att

jag var en sån där ornitolog eller fågelskådare som gick omkring med en kikare på magen och att detta var föreningsmärket!

Det blev flera danser innan kvällen närmade sej sitt slut. Hon vart livligt uppbjuden och Harald kom med det goda rådet ”Häng på nu för f-n. Du vet ju Först till kvarn får först mala!” Orkestern utlyste Sista dansen, och där stod hon i all sin glans! Vi dansade några varv och efter en kortare konversation var saken klar: Det gick bra att få följa henne hem!

”Dagens Fynd!” tänkte jag.

Bara en sak: Det fanns ett litet hinder på vägen! Hon hade en väninna som hon bodde ihop med och som också var här i kväll. De hade kommit överens om att gå hem samtidigt. Men även väninnan visade sej ha fått tag i en manlig bekant som skulle följa med henne hem, så det borde väl kunna jämnas ut sej. Så det fick väl gå det också!

Ibland är världen mindre än vad man tror.

Efter en rätt lång stadsvandring var vi framme vid målet. Det var en liten, men trivsamt möblerad lägenhet vid en av de större gatorna i staden. Det kokades kaffe och sattes fram kakor och fint doppbröd, samt glas med, jag tror det var likör. Jag sade något om att det rentav såg ut som hembakat. ”Ja, det är just vad det är. Det är hon som sitter bredvid dej som har åstadkommit det där, kvällen till ära. Hon är bra på sådant!” sade väninnan. Detta borde rimligtvis resulterat i en fin komplimang från min eller den andre grabbens sida. Men när jag vände mej mot henne såg jag att hon satt och tittade i bordet på ett frånvarande sätt. Jag kom då på att hon hade inte sagt så värst många ord sedan vi satt oss ned. Det var inte samma glada och frispråkiga tjej som jag dansat med tidigare på kvällen. Jag började att undra varför hon satt så där. Då tog hennes kamrat till orda igen och sade något i stil med att hon skulle rycka upp sej och vara som vanligt. ”Du har ju trots allt det tråkiga som hänt hittat en trevlig grabb här ikväll och allt måste nu gå vidare.” Det vart helt tyst under en stund. Det var som om en ängel hade gått genom rummet, som de gamle förr brukade säga. Jag upplevde stämningen som mycket avvikande och konstig. Jag började att överväga om det var lämpligt att jag stannade kvar. Hade jag gjort något fel? Jag tyckte att det pratades över mitt huvud på något sätt. Varför fick jag följa med hit över huvud taget? Jag förstod just ingenting? Plötsligt reste ”min” bordsdam sej upp och gick hastigt in i ett annat rum utan att säga ett ord och stängde dörren om sej. Där blev hon rätt länge

kvar. Nu började jag på allvar känna mej som ”Det femte hjulet under vagnen,” som ett gammalt ordspråk säger.

Efter några tysta minuter under vilka endast en väggklockas tickande ljud hade hörts, tog väninnan - rumskamraten till orda igen och sade: ”Du kanske undrar vad vi är förena och vad detta handlar om, som väl måste verka konstigt för en utomstående. Men jag skall försöka förklara hur det ligger till! Det var egentligen en annan bekant grabb till oss som skulle ha kommit hit till oss ikväll. Hon hade bakat och förberett en del inför detta för att vi skulle få det så trevligt som möjligt. Han har bott i lägenheten över oss. Han var så himla hygglig och sympatisk, fast vi uppfattade honom kanske som lite blyg. Han hjälpte oss med en massa praktiska saker och lagade en del småfel på våra cyklar och sådant där. En gång fixade han vårt dörrlås som krånglade. Det var bara att be honom om det var några problem så ordnade han till det. Vi ville betala honom ibland, men han ville absolut inte ta emot någonting. Vi nästan skämdes till slut för all hjälp vi fick, så vi bestämde att vi skulle bjuda ned honom till oss på ett rejält kaffekalas. Detta skulle ha blivit nu denna lördagskväll och han verkade glad och hade lovat att komma. Men så blev det tyvärr inte. Det går inte alltid som man hoppas och tror!”

Jag började nu förstå situationen lite bättre, men kunde inte undgå att ställa frågan varför han gjorde på det viset, att inte komma när han var bjuden och hade lovat. Men han kanske någon giltig orsak?

”Ja, svarade hon. Det var nog den mest giltiga av alla orsaker en människa kan få! Han omkom i en flygolycka ute vid Malmslätt i går middag. Du har kanske läst om detta i tidningen i dag?” ”Läst säger du – jag var där när detta hände!

Det måste vara Lennart Ehrnfelt du menar svarade jag!” ”Va, kände du också honom, vilket konstigt sammanträffande detta här i kväll!” ”Ja, det låter nästan osannolikt,” svarade jag.

Min flickvän för kvällen hade tydligen hört vårt samtal. Hon kom nu ut från det andra rummet och det syntes att hon var ledsen. ”Men vad konstigt att just ni kände varandra”, sade hon. Hon frågade om hur han såg ut efter olyckan, om han var mycket svårt skadad. Jag svarade något i stil med att det inte syntes så mycket på honom. Det verkade mest som om han sov. Detta var ju inte riktigt sanningen,

men jag tänkte att det är i detta läge är det bättre med en bra lögn än en dålig sanning. Vi tyckte alla att det inträffade var mycket sorgligt. Men så småningom verkade hon nu kommit i balans igen och stämningen återvände så sakteligen.

Vi åter upptog kaffedrickandet och några glas därtill. Vi talade om att livet kunde ta märkliga vändningar ibland. Vi kom sedan att träffas i fortsättningen en del, men det är en annan historia. Under samtalets gång svävade mina egna tankar ut periferin. Vilken osannolik situation detta egentligen var. Här satt jag och drack det kaffe och hembakade kakor som egentligen var avsedda för honom denna kväll. Våra vägar hade därmed korsats ännu en sista gång inom loppet av ett och ett halvt dygn trots att han nu var död. Vem kunde ana att något sådant när vi stod och samtalade i C-hallen på CVM på fredagsförmiddagen att vi skulle träffas ute i flygklubben under helgen.

Och inte bara detta. Hur stor kunde sannolikheten vara att jag just denna kväll och under dessa omständigheter skulle träffa samman med denna bekanta flicka till honom? Chanserna måste ju rent matematiskt sett vara mikroskopiskt små i en stad av den storlek Linköping var vid denna tid.

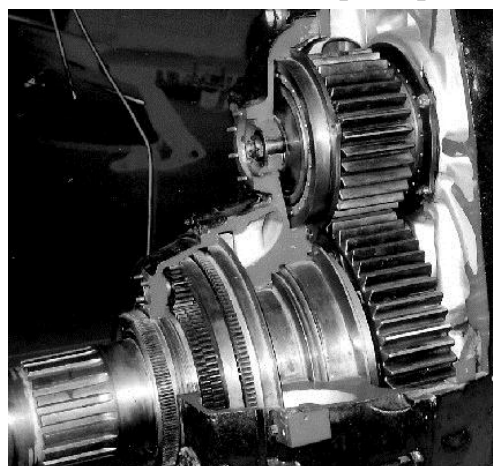
Men ibland tycks tillfälligheternas spel valsa omkring med oss människor helt efter sitt eget mönster.

Stundom undrar man egentligen vem det är som sköter tillvarons styrdator. Och var denna står någon stans?

Flygningen gällde utprovning av modifierat luftintag

Man skulle med flygplanet, en B18B med serienummer 18235, utföra prov på mycket hög höjd. Efter 10 minuters flygning meddelade föraren i radion att en motor stannat och man avsåg att nödlanda. Man gick ner till en skenbart lämplig utgångshöjd. Men sedan hände någonting och haveriet var ett faktum.

Grundorsaken till motorstoppet på vänstra motorn visade sig vara att skallen på en M5 skruv gått rätt utav och hamnat mellan



kuggdreven i propellerväxeln. Den separat påbyggda kuggbanan på ena kugghjulet brast och rätade ut sig som en kuggstång vilken trängde rakt ut genom motorgodset.

Orsaken till att flygplanet inte kom ner på rätt landningshöjd sades ha berott på att vingklaffarna inte kom ut normalt beroende på att den kvarvarande motorns hydraulpumpskapacitet inte räckte till att få ut klaffarna när motorn gick på tomgång. När föraren drog på fullgas strax innan fältgränsen gick däremot klaffarna ut, vilket framgår av bilden. Detta verkade ha medfört att flygplanet föreföll stanna i luften innan det störtade.

Ett avtal skall alltid hållas – även i det lilla!

En f.d. ingenjör vid CVM:s motorverkstad vid denna tid berättade nyligen för mig följande: Flygvapnet hade kontrakt med tillverkaren av Daimler-Bentz motorerna som innehöll en klausul, att i händelse av att någon apparat eller annan detalj som inom en viss angiven tid krånglade eller gick sönder, så skulle denna ersättas gratis av tillverkaren med en fabriksny motsvarande del. Man påtogs sig dock inget ansvar för följdskador.

När haveriorsaken i detta fall blev helt klarlagt, kom det ett brev tillsänt motoravdelningen på CVM innehållande en liten påse. Denna innehöll i sin tur en 10mm lång M5 skruv. Ett kort meddelande omtalade utgjorde ersättningen för den skruv som brustit i samband med det berörda flyghaveriet.

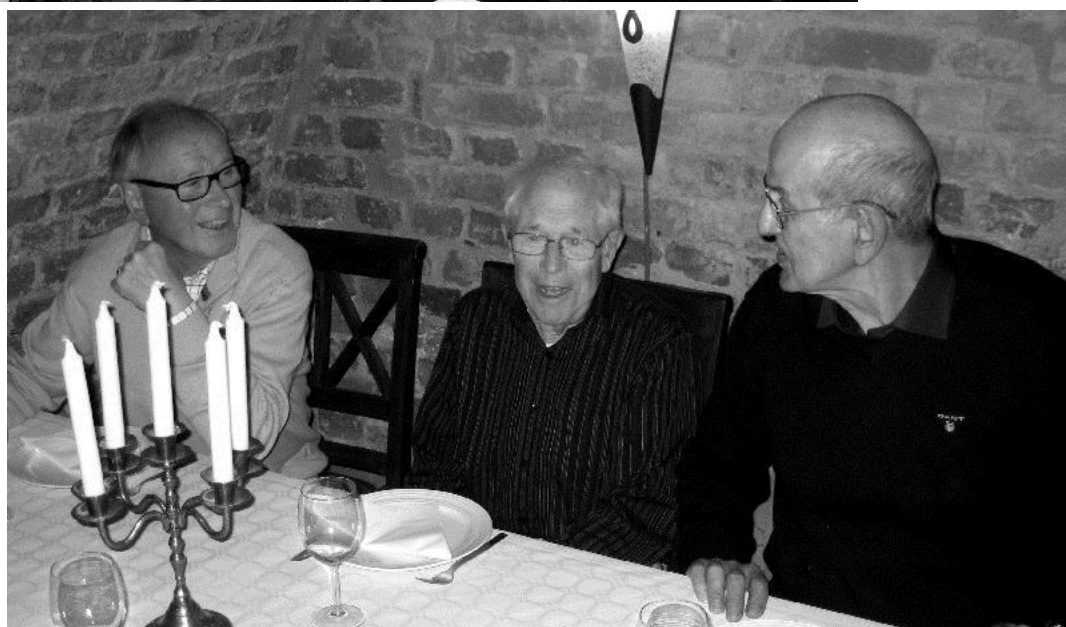
Den aktuella M5 skruven hade, som framgått av denna berättelse, kostat ett havererat flygplan, en död och två livsfarligt skadade personer. Men motorleverantören hade därmed fullgjort sitt garantiåtagande.

Vår vän 4303 Harald Carlsson omkom sedermera i en motorcykelolycka i sin hemstad Motala.

4307 Sigvard Hansson







Flygkul

Efter en flygning skriver piloten ut en felrapport, därefter får mekanikerna en felanmälan och bedömer vilken reparation felet kräver. Blanketten är ett papper som piloten fyller i och mekanikerna läser för att sedan reparera felet.

Mekanikerna skriver sedan, på blankettens nedersta del, vad de har gjort för reparationer och piloterna läser därefter igenom rapporten till nästa flygning. Ingen kan påstå att personalen på marken och mekanikerna inte har någon humor. Här är några verkliga, registrerade felrapporter över behov av underhåll och problem, som Quantas piloter har skrivit. Samt vilken lösning som underhållspersonalen har skrivit. Som kuriosita ska tilläggas att Quantas är det enda större flygbolag som aldrig haft en allvarlig olycka.

P = Problem inlämnat av piloten. S = Svar från mekaniker.

P: Innersta hjulet på vänster sida borde nästan bytas.

S: Har nästan bytt ut det innersta hjulet på vänster sida.

P: Testflygningen gick OK, bortsett från att den automatiska landningen var något hård.

S: Det är inte installerat något automatiskt landningssystem på detta flygplan.

P: Propeller nr.2 får inte nog med smörjning.

S: Smörjning till propeller nr.2 är OK. Smörjning till propeller nr. 1, 3 och 4 är felaktig.

P: Någonting sitter löst i cockpit.

S: Någonting sattes fast i cockpit.

P: Döda insekter på framrutan.

S: Levande insekter är restade i lagret.

P: Autopiloten ger ett fall på 200 fot när flyghöjden skall låsas.

S: Kan inte återskapa problemet på marken.

P: Tecken på läckage på höger sidas landningsställ.

S: Tecknet borttaget.

P: Ljudet i intercom är otroligt hög.

S: Ljudet i intercom inställt till en mera trovärdig nivå.

P: Mothållslåset får gashandtaget att sitta fast.

S: Det är liksom det det är där för...

P: Misstänker att det är en spricka i framrutan.

S: Misstänker att du har rätt.

P: Saknar motor nr.3.

S: Motor funnen på höger vinge, efter kort sökarbete...

P: Flygplanet uppför sig lustigt.

S: Flygplanet har beordrats att ta sig samman, flyga ordentligt och vara lite mer seriöst.

P: Radarn brummar.

S: Har omprogrammerat radarn till att tala.

S: Mus i cockpit.

P: Katt installerad.



EN PENSIONERAD FLYGKAPTENS BERÄTTELSE.

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

Ulf Wiberg, Norrköping

Mitt liv med FFV AvioComp eller en FFVare drar världen runt

Här kommer fortsättningen på 5221 Jan Rosmarks berättelse från förra numret av Propellerbladet. Nu handlar det om en jordenruntresa som började i januari 1986.

Första etappen gick till Singapore för dess airshow, varefter jag via Hongkong flög till Los Angeles där jag övernattade. Därifrån till Honolulu för att träffa ett flygbolag kallat Mid Pacific Airlines, som då flög med 2 stycken F28:or. Olyckligtvis gick flygbolaget mycket snart i konkurs och upphörde att existera så det blev ingen fortsatt relation mellan oss.. Jag fick dock ett trevligt veckoslut på Hawaii då jag fick uppleva en bit av Honolulus möjligheter inklusive härligt bad och mycket frukt.

Lördagskvällen råkade jag för första gången på en roterande restaurant. Jag visste då inte ens att sådana existerade. Restaurantgolvet med alla borden roterade sakta och försynt runt vilket innebar att scenariot utanför fönstren kontinuerligt förändrades med en ny vy varje gång jag tittade ut. Detta vållade en stunds förvirring varunder jag började tvivla på mina sinnen, kunde dessa vara otillbörligt påverkade av något jag ätit/druckit? Jag förstod dock snart att det måste vara så att hela restaurationen rörde sig vilket också kunde bekräftas om jag tittade ut mot väggen som givetvis var den fasta strukturen och man kunde se att golvet sakta rörde sig i förhållande till denna.

Från Honolulu flög jag sedan till Miami där jag sammanstrålade med Stig Svensson, FFV Aerotechs Sydamerikaspecialist. Tillsammans med honom skulle jag besöka F28-operatörer i Colombia och Peru.

Första stopp i Bogota där det visade sig att deras enda flygplan F28 opererades av flygvapnet och att det inte fanns någon reell möjlighet att få någon business där av viss anledning. Vi hade ändå ett trevligt möte med den överste som var ansvarig. Det jag minns från Bogota utöver Museo Del Oro, guld museet, var obehaget att vakna mitt i natten med känslan av att kvävas. Förklaringen var att Bogota ligget 3000 meter över havet och därmed låg syrehalt i luften. Så länge man var i rörelse märktes inget men när blodcirkulationen gick ner i varv då man sov så kom reaktionen.

Nästa stopp var Lima i Peru dit vi anlände strax före midnatt och möttes av den lokale representanten Gonzalo Toledo. Han berättade att Tupamaro-gerillan hade sprängt en bomb i baren på vårt hotell tidigare på kvällen. Han framhöll att om vi tyckte det var otäckt att bo där kunde han ordna ett annat hotell åt oss, men vi var båda överens om att det var bättre att stanna vid det ursprungliga då det var mindre troligt att någon i direkt följd skulle spränga på samma hotell igen.

Vi mötte sedan Aero Peru (3 flygplan F28) och blev positivt bemötta. Dock konstaterade vi att dom levde under mycket primitiva omständigheter, utan tillräckligt med hangarutrymmen för nödvändigt underhållsarbete. Vi kunde se flygplan under service utomhus på domkrafter och med öppna luckor fritt utsatta för kringblåsande sand etc.



Det var inte särskilt förtroendeingivande och gav oss något att fundera på då vi hade flugit med detta bolags DC 9 från Bogota. Stig Svensson och jag skildes därefter, han for åt sitt håll och jag flög hemåt via CDG, Paris, (vilket inom parentes är den värsta flygplats jag vet). Vi fick

några reparationsobjekt från peruanerna men dom var dåliga betalare och fick ganska snart upphöra med sina F28-operationer så detta projekt rann bokstavligen ut i sanden.

Inför sista natten i Lima hade jag satt på väckning till 06.00. Tre minuter innan larmet väcktes jag och andra av en kraftig explosion som kändes som en stöt i byggnaden och allt ljus i närområdet slocknade. Någon hade sprängt transformatorstationen för området och det tog ett tag innan reservkraften kom igång men vi kom iväg enligt plan.

Det finns många olika sätt för flygvärdinnor/stewards att väcka upp passagerare. En del är otrevliga, andra är trevliga.

Under den mycket sena Aero Peru-fligheten, Bogota till Lima, som nämnts ovan erfor vi en väckning av den förstnämnda typen. Vi båda som var trötta somnade omedelbart utan något behov av mat av något slag. Men, efter ett tag så väcktes

jag av att en stewards skakade mig och sa "wake up sir, dinner". Nu serverade hon mat och dryck och jag var tvungen att resa upp ryggstödet och sätta mig upp för att äta vare sig jag önskade något eller inte. Det var nästan så man upplevde det hotfullt och man "vågade" inte annat än att lyda. Jag såg att alla omkring mig också var igång. Inget fel på det man serverade men helt oönskat. När vi träffade folk på ledningsnivå för Aero Peru dagen därpå så tog vi upp eländet och klagade på den förvånande attityden och beteendet från deras stewards sida. Vi fick förklaringen att all personal med dom nödvändiga kvalifikationerna kunde endast rekryteras från överklassen. Dom såg sedan passagerare/pöbel som oss som något lägre stående så kom dom och serverade mat så skulle det f-n i mig ätas. Ja ja, kulturer är olika.

Ett exempel på den trevliga varianten upplevde jag på en likaledes mycket sen flight för en gångs skull i första klass med Egypt Air från Kairo till Nairobi. Inom Afrika är det så mycket konstigheter ombord så det är motiverat att flyga första klass. Den varade också några timmar, Afrika är ju stort.

Jag var nästan ensam i förstaklassen så jag fick en stewards nästan för mig själv och vi hade en mycket lång och trivsamt konversation innan jag behövde sova. Hon gjorde i ordning min seat så att jag kunde utnyttja dess bekvämlighet och jag sov så gott ända tills det var dags för väckning. Då kom hon och viskade "time to wake up, sir" och med en lätt touche av hennes tunga i mitt öra vaknade jag upp till en lätt frukost. Detta var ett mycket trevligt sätt att väckas på. Jag fortsatte till Mombasa för att tillbringa veckoslutet där och damen for väl tillbaka till Kairo med sin flight.

Bland de mest exotiska resmålen var Port Moresby, Papua New Guinea PNG, där Air Niugini opererade åtta F28:or.

Som en stor F28-operatör var Air Niugini ett attraktivt mål som potentiell kund och i november 1987 lyckades jag äntligen med hjälp av FFV Aerotechs representant i Jakarta, Jan Karlsson, få till ett möte med Vic Bibby som var teknisk chef för flygbolaget. De flesta i den tekniska ledningen, som Vic Bibby, var australiensare eller engelsman medan den egentliga styrelsen och VD var infödda Papuas.

Givetvis var det med den tekniska ledningen vi förhandlade. Vi flög från Jakarta direkt till Port Moresby dit vi anlände en sen eftermiddag. Planet parkerades på

plattan och man kom direkt ut i hettan via en trappa. Flygplatsaktiviteterna var uppenbarligen det stora folknöjet och papuas kom ner från bergen och hängde i stora klasar på staketet när någon flygmaskin kom in. Dom tittade intresserade på när passagerarna kom ut på trapporna, ned på plattan och in i terminalen. Man kunde i sin fantasi tänka sig att dom gamla kannibalerna slickade sig om munnen när dom såg potentialen som måltider i oss fullvuxna passagerare.

När vi kommit igenom en något stökig immigration/tull var det kolmörkt. Vi hade förståss ingen aning om vad vi skulle finna därute men antog att vi skulle kunna hitta en taxi för att ta oss till hotellet. Området utanför terminalen, i dålig belysning, kryllade av papuas med sina kolsvarta gestalter. Ögonvitor och vita tänder syntes överallt. Med tanke på PNG:s förflutna var vi lite misstänksamma när vi hälsade på en förmodad taxichaufför och tyckte oss höra ”nice to eat you, Sir” som hälsning när vi beställde transport.

Han var kortvuxen och muskulös, barfota och endast klädd i ett par shorts. Hans taxi var en något deformerad Toyota pickup där vi lastade vårt baggage på flaket och klämde oss in i hytten varefter det bar iväg ut i nattmörkret. Färden varade en god stund varunder vi inte såg något ljus eller tecken på bebyggelse och vi kände oss tämligen desorienterade och något oroliga men till slut kom vi in i urban area och slutligen till hotellet och allt var väl.

Vi hade en givande förhandling med Vic Bibby i Air Niugini's faciliteter vid flygplatsen och skildes för att återvända hem och skulle återkomma med en offert till ett flygtimprisavtal. Offerten accepterades efter vissa korrigeringar under telefondiskussioner och jag åkte tillsammans med vår VD, som nu också ville träffa kunden, i augusti 1988 mot Port Moresby via Singapore för att signera och starta upp avtalet. Men, när vi kom fram till Singapore möttes vi av beskedet att Vic Bibby fått sparken och var på väg hem till England. Den faktiska orsaken till hans avsked var att han hade skällt ut ledningen då man köpt en Airbus A300 utan att rådgöra med den tekniska ledningen. Resultat, man hade köpt flygplanet utan vare sig reservdelar, manualer eller utbildning. Vi var tillbaka i ruta ett och fick återvända hem utan avtal.

Nåväl, jag ville fortfarande ha Air Niugini under ett avtal och under nästa resa till regionen februari 1989 så mötte jag Neil Gaddes som var tillförordnad teknisk chef för Air Niugini. Vi kom överens och ett avtal skulle igång vilket innebar att en ny tripp till Port Moresby för signering planerades. Men, under planeringen

därhemma fick vi budet att Mr Gaddes hade avlidit av en hjärtinfarkt under ett besök i Singapore och där stod vi ånyo tillbaka på ruta ett.

Man kände sig då något frustrerad och ingen respons erhöles från flygbolaget under några månader tills en ny chef för materielhantering, Henryk Chabrowski, önskade komma till oss i Sverige. Han var mer än välkommen och hans besök resulterade i ett avtal som började rulla 1991 och varade till juni 1995. Vi förlorade då avtalet till AAR Pacific. Vi fick senare reda på att dessa köpt chefen för materielavdelningen som vi trodde var hederligheten själv. Jag träffade AAR:s representant senare under Singapore Air Show och frågade hur dom kunde få business med ett avtalspris lägre än vårt som var pressat till absolut bottenläge. Han bara skrattade och sade att Air Niugini betalade långt mer till dom än vad dom någonsin betalat till oss beroende på att man infört en massa undantag som fick betalas utöver flygtimpriset. Den chefen hade sålunda bedragit och svikit sin arbetsgivare på värsta sätt.

Hur som helst, under avtalet så besökte jag Air Niugini i Port Moresby en eller flera gånger varje år för genomgång av avtalsfunktion ofta tillsammans med vår kvalitetschef. Dessa besök samordnades givetvis med andra besök inom Sydostasien och det var så lyckligt att Air Niugini bjöd på flygresan S'pore-Port Moresby-S'pore. Man kom efter en 7 timmars flygning fram till Port Moresby på söndag morgon. Sedan fanns ingen flight tillbaka till Singapore förrän onsdag eftermiddag. Mötet med Air Niugini var i regel avklarat på måndagen varefter vi disponerade tiden för oss själva. Vi hade funnit ett ypperligt hotell, "Airways", vid flygplatsen vilket låg på en av de omkringliggande kullarna c:a 15 meter högre än själva flygplatsen med en fin vy över aktiviteterna där. Dessutom med gångavstånd till Air Niuginis anläggningar. Hotellet hade en bra restaurant, bar och en stor fin swimmingpool.

Fritiden utnyttjade vi genom att hyra bil och åka upp till en nationalpark med djungel och regnskogsområde. Vi fick en gång tack vare några av nationalparksvakterna som vi blev goda vänner med uppleva något speciellt. Det blev en något skakande vandring genom ett dammområde fullt av krokodiler som låg i det höga gräset. Krokodiler i varierande storlekar glodde på oss och kanske, kanske, trots våra vänners försäkran ändå var hungriga. Det kändes något otryggt och vi var givetvis spända då vi visste vad en krokodil var kapabel att göra för att

få sin föda. Vakterna försäkrade oss dock att dom matats regelbundet och inte skulle anfalla. För en extra knorr så fick vi stå ansikte mot ansikte med en enorm 10 meters (åtminstone 4 meters) krokodil som en av vakterna lockade fram ur en stor damm, knäböjde och kysste den på nosen!



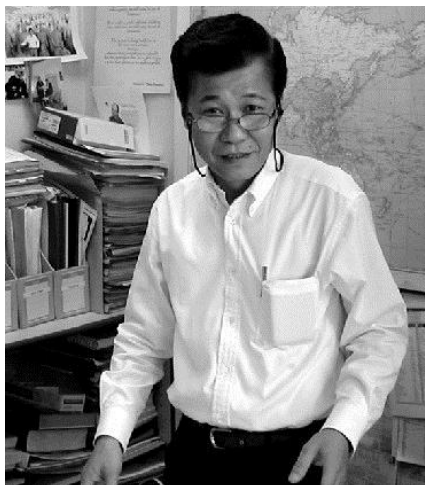
Hur som helst så överlevde vi. Vi passade också på att följa med ut till korallreven utanför Port Moresby för snorkling bland färgstarka koraller och fiskar. Hajfaran fanns men lyckligtvis kom inga inpå oss så vi behövde inte testa metoden man anvisade för att undgå att bli uppätta. Man skulle nämligen le mot hajen för att visa att man var vänskapligt sinnad

men det skulle nog vara svårt med cyklopmasken på.

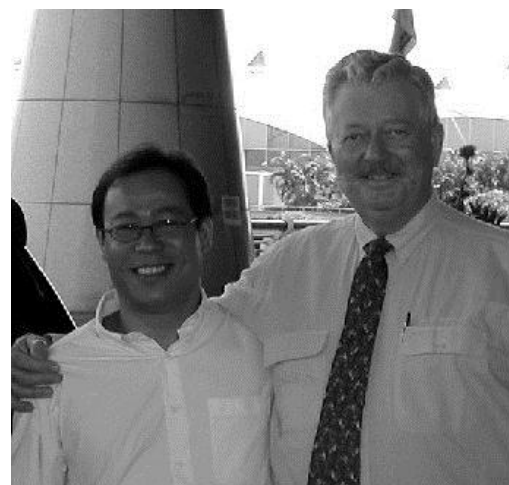
Någon gång kunde affärslivet bli extra komplicerat då något som man trodde vara en säker och flytande affärsrelation helt plötsligt hotade att upplösas. Under en tripp i Sydostasien augusti 1999 hade jag besökt en betydande kund utan att något problem indikerades. Allt var frid och fröjd. Kunden, Malaysia Airlines (MAS), i Kuala Lumpur, flög Fokker 50. Jag befann mig i Jakarta ett par veckor senare, då jag fick en signal från vår lokale agent. AvioComp (AVC) hade blivit svartlistad som underhållsleverantör och skulle inte få några vidare order. Jag var medveten om att vad som helst kunde hända då konkurrenter kunde använda vilka fula trick som helst och utnyttja varje form av miss från vår sida för att överta vår marknad men ändå var det en grym överraskning då jag alltid varit säker på min goda relation med den här kunden. Vad hade nu inträffat? Officiellt visste jag inte om situationen men ringde upp chefen för MAS materielhantering under förevändning att jag gärna ville besöka dom igen innan jag återvände till Sverige. Han berättade då med beklagande att deras kvalitetsavdelning hade svartlistat AVC därför att vi hade använt en underleverantör för ett jobb som AVC förutsattes göra ”in house”. Detta var absolut förbjudet utan föregående godkännande från MAS. Kontakt med AVC gav då förklaringen. En semestervikarie hos vår kundservice hade, ovetande om detta förbud, i sin iver att hålla ned genomloppstiden under semesterperioden då vår verkstad givetvis var enormt belastad, använt en underleverantör. Då han sedan lät underleverantörens

dokumentation medfölja vid leveransen avslöjades ”felsteget”. Detta utnyttjades då av våra ”fiender” som fick MAS kvalitetschef att till deras fördel med omedelbar verkan påbjuda svartlistningen. För min del var det bara att göra mitt bästa för att kunna vända den miserabla situationen och jag kontaktade kvalitetschefen för att få ett möte med honom. Detta beviljades och nästkommande vecka fick jag i stället för att åka hem ta mig till Kuala Lumpur (KL).

Man flyger in till KUL, vilket är beteckningen för Kuala Lumpur International Airport som ligger ett par timmars biltransport till gamla flygplatsen Subang. Det var där MAS tekniska bas och kvalitetsavdelning då låg kvar.



Jag möttes av vår Singaporerepresentant, Lawrence Kok, som var vår huvudrepresentant i Sydostasien och den lokale agenten, Adrian Leo, båda av kinesiskt ursprung och i Adrians bil började vi färden mot Subang.



Jag fick alla detaljer som han kände till för att kunna fundera ut en plan inför mötet där jag måste gå in ensam då dessa representanter/agenter inte existerade officiellt.

Efter en stund så började Lawrence och Adrian tala om att Charlie kanske skulle kunna hjälpa oss varvid jag naturligtvis undrade vem han var och vad han kunde göra. Jo, jag hade träffat honom för ett par år sedan då vi varit ute och svingat några bägare öl i KL med MAS-personal så jag borde komma ihåg honom. Visst gjorde jag det. Men hur skulle han kunna hjälpa mig? Man berättade nu att han dött för ett år sedan! Han låg på en begravningsplats utmed vägen vi skulle åka så vi skulle göra ett stopp och prata med honom? Efter ett tag svängde Adrian av och vi kom fram till ett enormt avskärmat område vikt som en grandios begravningsplats och sista viloplats uppenbarligen för varierande samhällsklasser. Aspiranterna, eller vad man skulle kalla dom, kunde köpa en gravplats enligt önskan medan dom levde, och anlägga denna efter ekonomi och andra förutsättningar. Man kunde se olika sektioner där i en del förekom gravar

som snarare var villor eller mausoleer medan andra var mera ”normala”. Charlie's grav visade sig ligga tillsammans med flera andra utmed en sluttning. Dessa liknade mer vad vi är vana att se. Hans var utförd med en stenhäll och inramning av kantsten, Vid fotändan fanns en smal sektion fylld med sand. Vid denna ställde sig Lawrence och Adrian, rökande, medan jag avvaktade. Dom började prata med Charlie, tände cigaretter som dom satte ned i sanden med glöden uppåt för honom att avnjuta. Man tog också en vattenflaska som man öppnade åt honom och ställde bredvid cigaretten. De stod för ett tag och pratade om hur han skulle kunna hjälpa mig vid det kommande mötet, litet för ensidigt för att kunna kallas konversation men djupt allvarligt menat. Det var en rörande upplevelse. Jag kände mig tvungen att säga något jag också, så jag påpekade att jag kom ihåg honom sedan vi drack öl tillsammans, tyckte det var trevligt att vi hade kontakt igen! och mycket skulle uppskatta hans hjälp. Därefter fortsatte vår färd.

Här hade jag erfarit en ny sida hos mina vänner som annars var högst rationella affärsmän men som de flesta kineser levde de med en avsevärd vidskepelse. Jag hade upplevt detta tidigare men mest som att vissa våningsnummer eller hotellrumsnummer inte fick utnyttjas då de betydde otur. Verkar fånigt för oss, men det kanske är dom som har rätt.

Vi fortsatte färden till målet och jag fick mitt möte med kvalitetsgruppen där efter en lång allmän diskussion kom fram till det egentliga ärendet. Jag lyckades att förklara misstaget i hanteringen av deras komponent med att det var en ambition att som vanligt ge bästa möjliga service utan försening. Det var inte frågan om att lura dem på vare sig kvalitet eller pengar. Mot löfte att inte låta det hända igen, vilket obönhörligen skulle resultera i utsparkning, så kunde jag gå från mötet med bibehållen affärsrelation och förtroende. Kanske var det tack vare Charlie.

Vår relation där vi tillhandahöll komponentunderhåll för deras flotta av Fokker 50 varade så länge som flygplanstypen var i fullt bruk. Det hade börjat väldigt trögt innan jag kunde övertyga MAS om vår duglighet och pålitlighet. Den första motparten i förhandlingarna hos MAS var en mycket tuff, arrogant och krävande herre, en kines som hette Yee Chooi Fun. I mitt stilla sinne döpte jag honom tidigt till ”å fy fan”. Han avskydde all slags korruption, tog inte ens emot ”give aways”, stenhård i klargörandet att utnyttjandet av lokala agenter var förbjudet. Med honom fick jag till slut en mycket bra relation och vi blev goda vänner när

han fått klart för sig att det var substans och ärlighet i det jag framförde, och att vi höll vad vi lovade, en bra produkt, d.v.s. högkvalitativt komponentunderhåll i egen verkstad. Han avancerade under hand till andra befattningar men varje gång vi råkade mötas under mina besök så stannade han upp för en trevlig pratstund.

Några udda episoder under resorna

Ibland råkade man ut för märkliga sammanträffanden. En gång i Seoul 1991 då jag försökte övertala Korean Airlines (KAL) att utnyttja vår service för Fokker 100 blev jag av en tillfällighet bekant med en fransman. Jag besökte först KAL:s underhållsbas ute vid flygplatsen där jag medan jag väntade på att få tillträde till deras ingenjörssavdelning lade märke till en man med något iögonenfallande utseende som också väntade. Mitt möte med ingenjörssavdelningen gav mig bara informationen att jag var tvungen att besöka deras huvudkontor inne i Seoul. Väl där blev det ytterligare väntan varunder samme man jag tidigare lagt märke till dök upp. Jag hälsade på honom och sade att ”vi har visst träffats förut”. Därefter startade vår konversation efter ömsesidig introduktion och det visade sig att Gerard Paillard som han hette representerade ett franskt företag specialicerat på hydraul-testutrustningar. Han var väl bekant med vårt moderföretag FFV CVM/Aerotech och att han hade besökt anläggningarna i Malmslätt flera gånger. Han hade dessutom levererat testutrustningar för FFV CVM/Aerotech's användning betalad av Försvarets Materielverk och i det sammanhanget blivit väl bekant och god vän med Byrådirektören Sven Selander. Sven, som också jag kände sedan några år och jag brukade ofta skämtsamt härja med varandra om våra politiska åsikter när vi möttes under hans besök till Malmslätt. Sista gången var sommaren 1989 då han kom upp till mitt kontor och sade adjö inför sin pensionering. Nu berättade Gerard att Sven dött i cancer året förut vilket jag inte hade någon aning om och det kändes vemodigt och konstigt att få den sorgliga nyheten därborta i Sydkorea. Gerard och jag träffades senare flera gånger därhemma då hans företag senare levererade testriggar även till Aviocomp.

Det är ju ett känt faktum att asiater oftast inte kan uttala bokstaven/ljudet ”R” utan det blir i stället ”L”. Så t.ex namnet Korea blir Kolea o.s.v. Inför hemresan från Seoul kom jag i en situation där jag höll på att explodera i en skrattparoxysm. På den tiden måste man rekonfirmera sin flygbiljett men mina försök att göra detta misslyckades då jag och motparten i telefonen omöjligt kunde förstå varandra. Jag gick då ned till kundtjänst i hotellobbyn och bad om

hjälp varefter jag bl. a. kunde lyssna till följande del av en konversation som klargjorde vem jag var, ” yes, mistel losmalk, yes al as in lodgel”.

Rekonfirmeringen fixades men jag hade nästan bitit sönder läppen.

”Quake causes panic in Jakarta” var en rubrik i The Jakarta Post 970308. Den 7:e mars 1997 upplevde jag denna jordbävning som jag först inte ens förstod att det var en jordbävning. Jag satt i ett möte med Konishi Fleet Services i den s.k. Humpus Building på fjärde våningen då en moderat skakning som varade några sekunder kändes. Jag reflekterade inte innan någon sade att det är en jordbävning på gång och man kunde se att tavlorna på väggarna som var hängda i linor svängde markant fram och tillbaka. Mötet fortsatte men efter en stund kom en generell order att byggnaden måste utrymmas då man befارade efterskalv. Alla samlades ett stycke från respektive byggnad för att inte få eventuella rasmassor över sig. Vi fick vänta någon timme innan vi fick återvända in i byggnaden och vi fick senare höra att på 21:a våningen hade väggarna spruckit på flera ställen.

Livet på resande fot kunde givetvis ibland drabbas av små förtretligheter. En morgon i april 1992 på det förstklassiga hotellet El Gezira Sheraton hade jag en tidig start för att ta mig till flygplatsen och hemresan. Jag stod i duschen och hade tvålat in hela kroppen då helt plötsligt vattnet försvann. Jag väntade några minuter på att det skulle komma tillbaka men inget hände. Där stod jag utan tidreserv och med tvål över hela kroppen. Jag insåg att det inte var möjligt att leva resten av dagen i detta skick även om man kunde torka bort en del. Det skulle bli en irriterande klåda. Lösningen blev att ta vattenflaskorna från kylskåpet och skölja av sig så gott det gick men det var förgrymmat kallt. Vattnet till duschen kom inte tillbaka innan jag lämnade rummet. Tack vare den iskalla sköljningen klarade jag ändå dagen utan obehag.

Ibland blev man belastad med extra uppdrag. Någon gång 1998 skulle jag flyga från Los Angeles till Tulsa, Oklahoma, för att besöka American Airlines underhållsfaciliteter. AvioComp gjorde reparationer för vissa Fokker 100-komponenter åt dom. När jag hade funnit min plats i planet, vid fönstret i en 3-stolsrad kom en stewards och frågade om det var ok att en mamma med två barn, två resp. fyra år gamla, satt bredvid mig. Jag sade ok förståss, jag är ju farfar. Den lilla tvååringen var rejält förkyld med snuva och näsan konstant rinnande, men varken gnällde eller grät. Under färdens gång frågade mamman

om jag kunde hålla den lille medan hon åt och senare när hon gick på toaletten. Jag ställde upp och barnet och jag kom bra överens, han, det var en pojke, trivdes bra i mitt knä och det var riktigt mysigt. Senare vid luggage claim vinkade vi farväl till varandra. Men, efter ett par dagar drabbades jag av en rejäl förkylning med snuva och hosta som jag uppenbarligen fått överförd till mig från den lille pojken. Det var mindre lyckat då jag hade ett digert program att fullfölja men det var bara att snyta sig och hålla igång

Att det kan ha sina sidor att ha barn i knäet visste jag egentligen redan tidigare från 1989 då jag tillsammans med vår engelske agent besökte Air Mauritanie i Nouakchott, Mauritanien. Vid ankomsten dit saknade jag mitt bagage som uppenbarligen åkt någon annan stans och jag stod där med endast den kostym jag bar och det utbyte skjorta och underkläder jag hade i handbagaget. I ett ”civiliserat” land hade det bara varit att utnyttja försäkringen och tillhandla sig nya kläder men i Nouakchott hjälpte det inte med alla världens försäkringar. Det fanns helt enkelt ingenting av berörda varor tillgängliga. Det var först när jag kom till Abidjan i tredje landet jag besökte på resan som jag kunde finna något av det jag behövde. Men det var bara att fullgöra jobbet med det jag hade.

Mauritanien är ett muslimskt land och detta hände under ramadan. Till kvällen blev vi inbjudna till inköpschefen Tandias hem där det bjöds på någon slags gröt och Coca Cola. Inte särskilt smakligt men vi uppskattade hans gästfrihet. Det var ju intressant att se hans hem och två fruar. Han hade tre barn och den yngste, en pojke c:a 3 år, fattade tycke för mig och satt i mitt knä en lång stund. Till slut kunde han inte hålla sig längre utan kissade på sig vilket då han uppenbarligen inte hade några blöjor blötte ner mina byxor rejält. Då jag bara hade detta par byxor fick jag sedan under natten skölja ur dem så gott det gick och sedan stryka dem torra. Den kvällen var inte desto mindre som helhet en positiv och intressant upplevelse.



Nästa dag besökte vi deras underhållsbas och det första som vi lade märke till var en APU som rullade av en säckkärra i snabb takt framförd av en turbanprydd man i blåställ. Detta gav oss en hintning om vad som kunde drabba oss i framtida skadebilder om samarbete etablerades.

Visst sådant kom igång och drabbades de facto av en APU-konflikt med Air Mauritanie. Man glömde där att fylla på olja efter installation i flygplan av en översedd APU och enheten skar med krav på oss om garantireparation. Då en APU alltid levereras med dränerad oljetank som förutsätter fyllning vid installation avvisades detta vilket inte blev populärt trots att felet var deras och det avbröt vårt samarbete.

Min resväska kom sedan fram fyra veckor efter min hemkomst. Den hade bl. a. varit i Etiopien ett varv. Väskan var i alla fall öppen och innehållet intakt och den kom givetvis innan "incubationstiden" för försäkringsanspråk hade gått ut. Jag har inte råkat in i någon uppenbart akut farlig situation men ett par gånger har man så att säga stuckit huvudet i snaran. T.ex. i Abidjan, Ivory Coast, således i Afrika, 1988.

Abidjan, jag reste då tillsammans med vår engelske agent. Vi bodde på ett förträffligt hotell ett stycke utanför stadskärnan "Plateau", nära djungeln med fullt av apor i omgivningen.

Vi kunde i fjärran se en skyline a´ la Manhattan över Plateau som såg inbjudande



ut. En eftermiddag tog vi en taxi dit för att se oss om och kanske hitta någon mysig restaurant. Vi knallade runt ett tag och förvånade oss över att vi inte såg en enda vit människa men väl grupper av färgade som intresserade(?) betraktade oss.



Efter ett tag kom en bil som stannade bredvid oss och en vit man klev ur, han frågade vilket språk vi talade så vi angav engelska. Han förklarade då att det var utmanande och inte särskilt hälsosamt för oss att gå där som vi gjorde med t.ex. armbandsur och kameror fullt synliga. Vi löpte all risk att bli

överfallna, rånade och med stor risk också knivhuggna med allt det betydde så han rekommenderade oss att direkt ta en taxi tillbaka till hotellet. Då vi redan känt oss litet oroliga så följde vi givetvis rådet.

Men, något som litet senare också kunde ha slutat verkligt illa undveks då någon med bättre kunskap och förstånd höll sin hand över oss.

Vi hade sett en stor fin karta i lobbyn som med lockande symboler presenterande en stor nationalpark öster om staden. Vi bestämde vi oss för att hyra en bil och ägna lördagen åt att åka runt i parken. Vi antog att det skulle finnas djur och andra antydda sevärdheter att titta på.

Det fanns lämpligt nog ett Hertz-kontor i lobbyn så vi gick dit och förklarade genom att peka bort mot kartan att vi ville hyra bil för detta ändamål.

Biluthyraren kunde bara franska, vilket ingen av oss kunde, så det blev till slut ett animerat gräl då vi till slut förstod att vi inte fick hyra någon bil från honom. Vi förstod inte varför så vi gick därifrån minst sagt irriterade.

Någon timme senare så öppnades ett resebyråkontor med en dam vid disken som visade sig tala god engelska. Vi delgav henne vårt problem med biluthyraren varvid hon förklarade för oss att köra en bil in i nationalparksområdet var liktydigt med självmord. Detta var tillhåll för välbeväpnade banditer och armédesertörer som plundrade och gjorde processen kort med sådana som förirrade sig in där. Förmodligen var det detta som biluthyraren hade försökt förklara för oss fast vi inte begrep det, så vi var honom egentligen stort tack skyldiga.

I stället så ordnade resebyrådamen en utflykt med engelsktalande guide och chaufför som med full säkerhet tog oss på en givande rundtur till olika områden

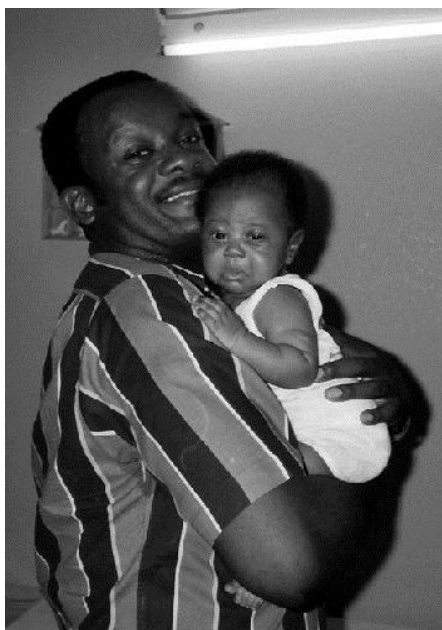


inklusive byar där vi fick smaka på kakaoböner och palmvin samt uppleva det normala livet för människorna där. Förresten, om jag tänker efter så var vi i en verkligt och påtagligt farlig situation när vi åkte taxi från hotellet till flygplatsen. Vi åkte på en högklassig 4-filig motorväg men taxichauffören hade

fått fnatt och briljerade med att köra 180 km/t trots att vi bad honom att sakta ned.

Det blev inte bättre av att det var ett rejält glapp i ratten som gjorde att han hela tiden vevade mellan ändlägena i ”glappsektorn”. Vi kom trots detta fram välbehållna och kunde fara vidare.

I anslutning till besöket i Abidjan, Elfenbenskusten, var det naturligt att utsträcka resan även till Libreville, Gabon, där Air Gabon var baserad. Vi hade ett mycket trevligt möte med deras stab och man tog väl hand om oss med utflykt på floden som gräddde på moset. En kväll tog Vincent Gondjout, Engineering Manager, oss ut på en öl-sväng där han skulle ta oss hem till sitt hus för öldruckning som en sista höjdpunkt. I hans bil bar det iväg ut i natten och efter en lång färd i kolmörker kom vi fram till hans ”chateau”, som givetvis var belyst och omgärdat



med ett stängsel modell koncentrationsläger. Där innanför fanns några barn och tre damer som vi antog vara hans fruar, Vincent tog upp barnen, ett i taget, i sin famn och kramade om dem. Han hade så vitt vi förstod skickat in fruarna med order om servering men inget hände. Vincent for då in i huset och ett som vi förstod animerat gräl drog igång. Efter en stund blev det tyst och Vincent kom ut och något generad sade att det var mycket bättre att dricka öl inne i Libreville så iväg vi for till en icke otrevlig plats där vi tillbringade några timmar. Konklusionen var att mannen i Gabon inte var så enväldig och bestämmande hemma som vi trott.

I China så flög jag enbart med nyare och västerländska flygplanstyper och riskerade inte livet i gamla rysktillverkade flygetyg. Men ibland så inträffade incidenter som skulle kunna förrycka säkerheten även för rätt sorts flygplan. Under en flygning på några timmar med en Boeing 737-300 från Beijing till Shanghai 1995 trodde jag ett tag att det skulle gå illa. Utöver mig själv så såg jag bara kineser ombord. Helt plötsligt började några stycken längst akterut att slåss och varenda passagerare utom jag reste sig upp och ett högljutt och allmänt gräl uppstod. Det såg ut som om hela styrkan hastigt och lustigt skulle rusa bakåt för att ta del i slagsmålet men lyckligtvis fick kabinpersonalen stopp på allt. Man vet ju inte vad den hastiga trimförändringen som kunde uppstått vid en sådan massförflyttningen hade inneburit.

Här lärde jag mig att aldrig utmana en kinesisk kvinna till en drinktömmartävling. I en drinktömmartävling med öl jag tänker på var det inte jag som utmanade utan hustrun till tekniske chefen för China Southern Airlines i Beihai en kväll i oktober 1995. Jag och vår agent hade bjudit paret på middag efter dagens möte. Hustrun var en parant och trevlig dam i 40-årsåldern.

Hon reste sig plötsligt upp och utmanade mig med sitt ölglas (det var rejäla glas) höjt och svepte det helt medan jag bara tog en klunk och försökte hålla igen. Jag fick dock illa kvickt klart för mig hur det skulle vara så proceduren fortsatte med tömda glas tills jag tyckte att damen såg alldeles för suddig ut för att det skulle vara bra. Ändå var det inte hon som var bortom säker fortsättning utan jag som behövde tillbringa resten av middagen sittande.

Jag passade givetvis också på att besöka den berömda muren vilken verkligen är ett enormt och imponerande byggnadsverk. Det var en fascinerande och jobbig promenad omväxlande uppför och nedför då muren följde det vindlande bergslandskapet.



Slutligen skall jag väl inte glömma Taiwan bakom stora China. Vi hade under flera år ett flygtimpris med Mandarin Airlines i Taichung som flög med 6 Fokker 50. Det medförde som vanligt flera resor dit under åren mestadels tillsammans med Lawrence Kok. Inte att förglömma resorna innan vi vann avtalet. Ett

generellt och besvärligt problem för oss i Taiwan såväl som China var att majoriteten av alla informations-, och namnskyltar var utförda enbart med kinesiska skrivtecken. Därmed var det omöjligt för mig att läsa dom och svårt även för Lawrence som är Singaporekines.

Kineserna är ju som nämnts tidigare vidskepliga och tror på undermediciner av olika slag. Våra vänner tog mig en gång på besök till "Snake Alley Night Market" i utkanten av Taipei. En nattmarknadsplats där man kan hitta nästan vad



som helst. Den är främst (ö)känd för sin grymma hantering av levande ormar och andra djur för bl.a. medicin tänkt att höja potensen hos män som kommer dit för att köpa sig bättre förmåga. Jag fick uppleva en sådan affär då vi var på plats vid rätt tillfälle.

Ormar som t.ex kobraor hölls

levande i speciella lådor av stålnät eller perforerad plåt. När en kund som önskar en dos av undermedicinen dök upp så drogs en lämplig orm fram för behandling.

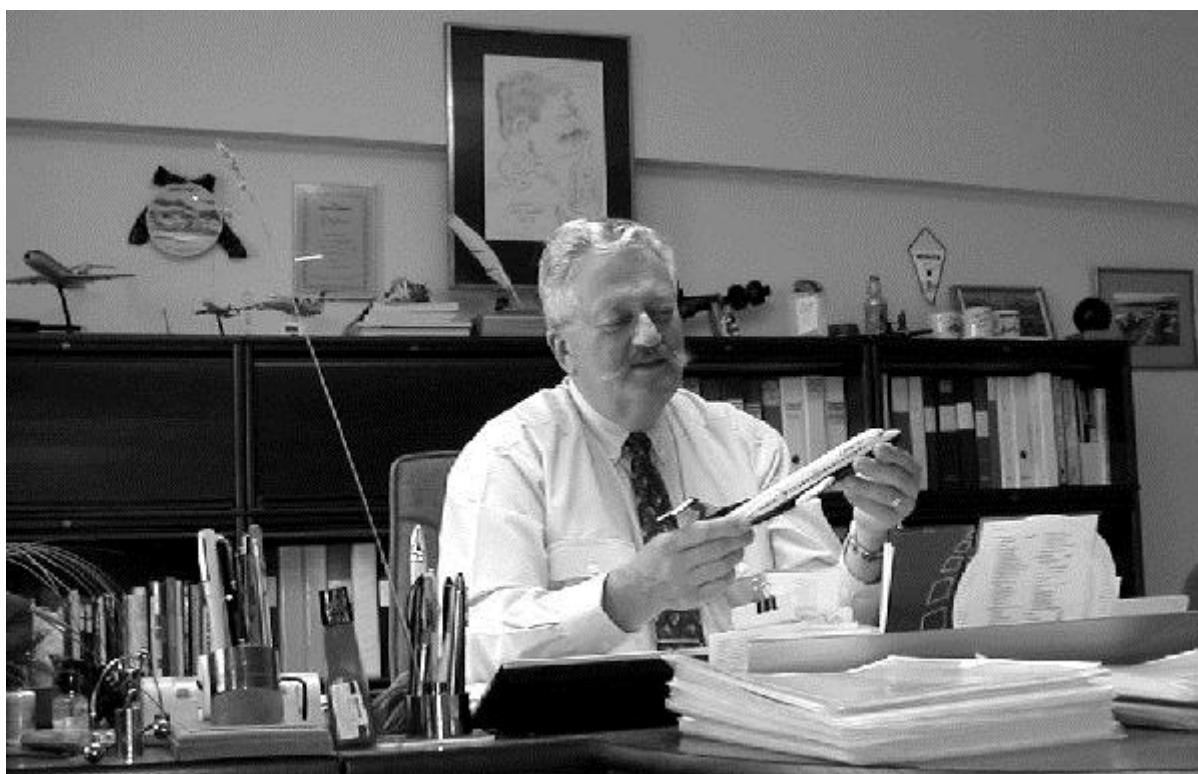
"Apotekaren" tog med en kraftig klämman tag om huvudet på ormen som sedan hängdes upp ovanför disken. Medan den stackars ormen vilt slingrade sig sprättades den upp så att kroppspulsådern kunde dras fram och öppnas varvid blodet samlades upp i ett glas. Magsäcken och gallan togs ut och dess innehåll pressades ut i glaset. Glaset innehåll spetsades med lite honung och whisky varefter kunden svepte innehållet i sig. Jag vet inte hur mycket han betalade, förmodligen en hel del, men han gick hem synbarligen nöjd och med förhoppning om en god effekt. Någon hänsyn till det lidande som en levande varelse åsamkades togs definitivt inte.



Det var en vidrig show och den lämnade ett beskt minne av vissa kinesiska beteenden.

Jag har gjort mitt.

Den 30:e november 2003 slutade jag min anställning och avgick med pension några extramånader efter juli 2002.



Dock fortsatte jag som konsult med uppdraget att överföra AvioComps (Saabs) F28-relaterade know-how och specialverktyg till ett Sydafrikanskt företag; Mistral, i Johannesburg. F28-marknaden var då död för AvioComp men då några flygplan av typen flög i Afrika fanns det potens för Mistral.

Processen skulle bli en del i Saab:s motköpsavtal i JAS-affären. För att göra en utvärdering och analys av Mistral:s möjligheter fick jag också genomföra ett besök där i april 2005.

Min rapport resulterade sedan i att överföringsprocessen startade och en viss löpande kontakt förekom till en början.

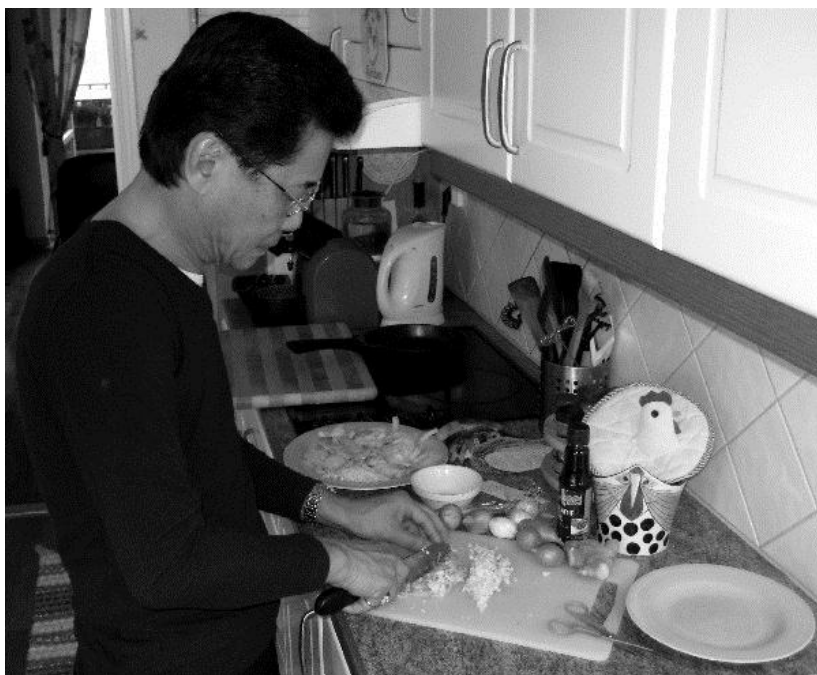
Under veckohelgen i "Jo-burg" bjöds jag på en trevlig utflykt och en safaritur i Pilansberg Nationalpark.

Man kan konstatera att "the world of civil Aviation" är liten med en viss mängd människor inblandade. Man stötte ofta på bekanta ansikten i nya positioner under resorna ute i världen. Ibland kunde man hamna i en lite genant situation då någon

man mötte öppnade med ett "hello Jan, how are you doing?" och man inte för sitt liv kunde känna igen den man hade framför sig. Det kunde man ju inte erkänna, men en liten stunds samtal klarades i regel frågetecknen ut.

Epilog

Det är med ödmjukhet och tacksamhet jag ser tillbaka på dessa år som har berikat de sista 25 åren av mitt yrkesmässiga liv bortom alla drömmar och mot de omständigheter som gjort detta liv möjligt. Jag har fått se exotiska platser som man läste om i äventyrsromaner som grabb och fått lära känna fantastiska människor från främmande kulturer och med andra värderingar i annorlunda miljöer. Detta med en närhet som inte nås under vanliga turistresor inte minst tack vare våra agenter/representanter borta i Sydostasien. Jag håller fortfarande nära kontakt med Lawrence Kok från Singapore som hälsade på i Linköping Påsken 2009. Han lät mig återuppleva och njuta av sin asiatiska matlagning



hemma i vårt kök med medhavda ingredienser. Som en kuriositet kan jag avslutningsvis notera att jag själv enligt mina passtämplar varit i Singapore 185 gånger. Singapore fungerade som bas och mellansteg för resor till andra länder som t.ex. Malaysia, Indonesien, Filippinerna, Papua New Guinea och China.

Slutligen måste jag understryka att allt detta hade varit omöjligt utan min hustrus fulla stöd och ansvarstagande för hem och barn när jag var ute på fältet.

5221 Jan Rosmark



Märkligt sammanträffande vid flygdagen på Malmslätt

Den 13 juni detta år firade svenskt flyg 100-års jubileum. I samband med detta slog även det om och tillbyggda Flygvapenmuseum upp sina portar efter att ha varit stängt under ett år under den pågående ombyggnaden. Samtidigt arrangerades en stor flygdag och man räkna de med ett besökarantal på minst 50000 personer. Den prognosen höll med god marginal - det bedömdes att antalet besökare var ännu flera.

Mängder av folk strömmade till från vägarna runt omkring och det var lång väg att gå från bilparkeringen som anordnats ute på ett stort gärde en bit ifrån flygfältet.

Efter en rejäl "själavandring" skymtades till sist Flygvapenmuseums grindar som ingav hopp om att snart vara framme vid målet. Strax före dessa, ute vid vägen, var uppställd en bussväntekur med sittbänkar. Ett väl valt ställe att ladda upp musklerna i pensionärsbenen på innan det verkliga mandomspövet skulle komma till stånd, dagens vandringar kors och tvärs i kanten av det vidsträckta flygfältet. Det var uppenbarligen flera än jag som gått in för samma strategi och snart var alla sittplatser besatta.

Jag kom efter en stund i samspråk med en man. Han verkade vara några år yngre än jag. Det framkom att han var påtagligt intresserad av flyg och att han verkade mycket välinformerad om allt som rörde detta. Jag lade märke till att han på kavajslaget bar ett märke av guld. Det var den gyllene "kålmasken" som fallskärmstillverkaren "IRWING" tilldelar alla som räddat livet med en av dem tillverkad fallskärm i en nödsituation. Jag blev litet nyfiken och dristade mej att ställa frågan när och i vilket sammanhang han erhållit detta, inte alltför vanliga märke?

Han berättade då att han varit fältflygare på F3 i Malmslätt där han flugit J29 "Tunnan" och hade under en flygvapenövning kolliderat med en annan J29A vars förare även han klarat livet under mycket spektakulära förhållanden. Han beskrev en del ytterligare detaljer om den aktuella händelsen. Jag sade då: "Den du kolliderade med hette, förmodar jag. Göran Halvarsson (4605) och du måste därmed heta Sven Björk! Stämmer det?" Jo, det stämde precis, och han vart mycket förvånad över hur jag kunde veta detta! Han sade "Om detta måste du berätta mera!" Jag talade då om att vi faktiskt hade träffats en gång tidigare för ett

”oändligt” antal år sedan på en restaurang som hette Trädgårdsföreningen i Linköping och då var du där tillsammans med Göran Halvarsson. Några dagar efter detta inträffade kollisionen med era 29:or.

Jag berättade att jag införskaffat haverirapporten från Krigsarkivet om denna händelse och med denna som underlag, samt Göran Halvarssons berättelse, finns det en artikel skriven i en tidning som heter ”PROPELLERBLADET”. Jag lovade att tillsända honom en kopia av haverirapporten samt det aktuella numret av ”Pb” för genomläsning. Så skedde också och han ringde och var mycket tacksam. Han hade i minnet genomgått händelsen många gånger i livet.

Som minnesgoda PROPELLERBLAD:läsare, förhoppningsvis kommer ihåg, var en artikel införd i 2006 års Pb som handlade om FFV:eleven 4605 Göran Halvarsson, som blev Fältflygare och under vilken tid han blev inblandad i en svårartad kollision i luften – och överlevde – innan han sedermera omkom uppe i Kanadas vildmark i samband med trädfällning. Det var denne Sven Björk som Göran Halvarsson kolliderade med 1954!

Jag har ofta funderat över sedan denna artikel skrevs, vad blev det sedermera av denne för mej då okände Björk? Fortsatte han att flyga? Svar: Jo, det gjorde han! Men också han kom att sluta i förtid. Hade innan varit med om att få en punktering – varvid J29an gick av banan och ut i det mjukare gräset, varvid ena landningsställsbenet bröts av och flygplanet sjönk ned med ena vingen släpande på marken. En ingalunda ofarlig incident – även om den inte var jämförbar med vad Sven Björk tidigare varit med om i samband med kollisionen i luften med fd FFV-eleven och fältflygaren Göran Halvarsson.

Visst var detta ett märkligt sammanträffande bland 50 000 personer att välja på, av vilka 49 999 andra hade varit fel!

I BLAND KAN VÄRLDEN VARA MINDRE ÄN MAN TROR!

4307 Sigvard Hansson



Båtbyggeriet på CVV Viksäng under 40-talet

Vi har i tidigare nummer undrat över hur båtarna kom till som användes till och från skolan på andra sidan fjärden under 40-talet. Här kommer ytterligare ett inlägg.

Byggandet leddes av en gammal pensionär som slagit sig på båtbyggandet på gamla dagar. Han skulle tidigare ha varit någon form av sjöbefäl. Styrman eller sjökaptän. Vi upplevde honom som varande urgammal minns jag där han gick omkring i sin grå rock. Man hade byggt en så kallad baslåda som stod utanför fönstret. I den värmdes bordplankor upp med ånga för att underlätta krökningen när de skulle passas in på båten. Hur uppvärmningen skedde minns jag inte men ånga blev det i alla fall. Jag vill minnas att vartannat spant var tillverkat av vinkeljärn, övriga av trä. Vinkeljärnsspanten kröktes till rätt form i en skruvpress, en sådan där anordning med en stor svängarm som hade en rejält tung järnkula i varje ända.

Armen satt monterad på toppen av en mycket grov skruvspindel med plattgंगा och en relativt hög stigning. Vid användning fick armen med kulorna vridas baklänges så att skruvspindeln gick upp i sitt högsta läge. ”Krökningsobjektet” hölls på plats i ett avpassat verktyg. I nederändan av skruvspindeln satt ett annat verktyg (utbytbart) som var lämpat för det aktuella jobbet.

Sedan gällde det, för den som jobbade med skruvpressen, att taga full sats för att svänga runt armen med järnkulorna och sedan ducka, eller i varje fall dra undan huvudet, när kulan på andra sidan svängarmen passerade. Det handlade om en förödande massakraft när svängarmen väl fått upp farten.

Vid bockning av vinkeljärn gick det åt en medhjälpare som styrde järnet så att det låg rätt i underverktyget. Järnspantet fick sedan riktas med en slägghammare på ett planbord då de tenderade att bli skeva.

Vid långvarigare arbeten med skruvpressen togs oftast någon av de kraftigare byggda grabbarna ut eftersom det var ett tufft jobb. En av dessa var 4318 Gunnar Andersson, gemenligen kallad ”KULI” (Sedermera känd i hela Sverige som ”VOLVO GUNNAR”). Bilrallyåkare av världsklass. Han var stark som en björn och när han svängde skruvpressen där den stod monterad på en kraftig arbetsbänk då skakade verkstadsgolvet. Han hade lite svårt att kontrollera sin styrka föreföll det och därför hände det ofta en del märkliga saker när han var i aktion. Bland

annat i samband med tillverkningen av båtpanten.

Vid ett tillfälle när han var som värst igång lossade en av järnkulorna på skruvpressen när svängarmen kom i botten läget. Den for rakt ut av centrifugalkraften och tog först i en arbetsbänk intill och studsade sedan ut långt bort utöver golvet innan den stannade. Den gamle flygvapenverkmästaren Nils Lindström, som vi då hade på skolan, kom just gående över verkstadsgolvet och var nära att träffas av kulan när den löpte amok. Han såg tursamt nog vad som hände och genom några snabba språng, som ingen trott honom vara mäktig, lyckades han zig-zacka sej förbi kulan. Någon av grabbarna sade att ”Gubben presterade de nya saxstegen i Jitter Bug!” Han tog en lugn men allvarlig pratstund med ”KULI”: Han sade: ”Tur att inte Ingenjör Nylinder såg detta. Men det intet öga ser – det intet öga gråter!”

Detta verkar ha varit något av hans valspråk som han tog till ibland. Just detta lade jag och några till av grabbarna på minnet och det händer än i dag att vi citerar detta när vi möts på någon kamratträff. Kul med minnen – så länge man ännu kan plocka fram dom!

Ja, detta var några minnesfragment från tiden kring bygget av de två första båtarna. De klöv Mälarens vågor i många år!

4307 Sigvard Hansson.



4615 Johan Mikael Molin – en äventyrare

Mik, som han kallade sig, föddes i Orrviken 1929. Han var yngst av fyra syskon. Efter FFV tiden hösten 1950 gjorde han sin värnplikt vid F4. Året därpå kom han in som fältflygareelev vid Hägernäs i Stockholm. Sedan följde flygutbildning vid F5 i Ljungbyhed. Han tog examen hösten 1952 och kom sedan till F8 Barkarby för flygslagsutbildning. Första flygplanet var J28 Vampire. Under inskolningen kom han under en övning in i moln och flygplanet gick i spinn. Han beordrades att hoppa. Fallskärmen fungerade som den skulle och han landade oskadd.

Mik flyttade senare till F11 i Nyköping, där flög han S29 Tunnan, Saab S18. Han var den siste i Sverige som blev influgen på det gamla bombplanet B3.

År 1958 blev han uttagen till FN:s flygverksamhet i Libanonkrisen med Beirut som stationeringsort.

Han slutade vid flygvapnet 1960 för en anställning vid Linjeflyg som styrman. Efter fyra år i företaget började han vid danska Internord där han i huvudsak flög DC 7:or. Från 1968-72 flög han för Arco på Bermudas.

Äventyren utmanade honom. Under Biafrakrisen flög han hjälpsändningar till stridsområdet, med bas på ön Sao Tomé. På grund av Nigerias jaktflyg kunde inte flygning ske på dagen utan endast i mörker. Landningsbanan var ett enkelt stråk som upplystes av lyktor som var tända endast tio minuter vid beräknad landning. Kom man av någon anledning för sent fick man återvända till basen.

Mik var även en period nere i Kongo där han flög DC3. Han har även bott i Bryssel en kort tid där han flög för TEA. Han flög även för Nigerian Airways en period och då bodde han i London.

År 1977 flyttade Mik till Casablanca för att flyga för Royal Air Maroc. Turerna gick bland annat till de arabiska staterna, Paris, Rio och USA. I huvudsak flög han Boeing 707. Han bodde inte långt från den plats där filmen "Casablanca" med Ingrid Bergman spelades in.

Efter åren i Marocko återvände han till Sverige. 1984 flög han för några mindre flygbolag. Under en period var han flygchef.

Mik slutade som pilot 1991. Därefter arbetade han som administratör för flygbolaget IBA fram till 2005. Därefter började hälsan svika.

Flygkaptenen Johan Mikael Molin somnade in den 4 januari 2010.

Föreningsfakta

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

2009 gick det ut en påminnelse till 189 medlemmar som inte betalat 2009 års avgift, av dessa betalade 23st.

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

Data för aktuellt år	10	09	08	07	06	05	04	03
Tidningen har gått ut till adresser	757	735	748	733	739	763	777	752
Så här många har betalat m-avgift	542	535	539	535	540	554	571	538
Efter en påminnelse så här många		558	560	566	559	586	603	558

Via inbetalningskortet kom det in 25 uppdateringar till vårt register. Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



Kallelse 57:or! 50 år efter examen

Vi planerar en 57-träff till någon gång i slutet av maj eller i början av juni 2011. Med eller utan respektive. En skriftlig inbjudan kommer att sändas ut under våren. Synpunkter och önskemål kan sändas till 5746 "Svarten".

5713, 5716, 5732, 5740, 5746 (Lofsdalengänet).

Östersundsträff

Den årliga träffen hölls den 1 november på nyöppnade Teknikland i Optand. Fjorton FFV:are mötte upp och tillbringade kvällen tillsammans med fika och gamla minnen. Detta var den 24:e träffen, nästa år firar vi den 25:e!

Vi som var där:

4511, 4704, 5313, 5627, 5644, 5651, 5657, 5732, 5740, 6017, 6047, 6148, 6523, 6643.

IN MEMORIAM

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

4120	Lennart Lövgren	2009-03-26
4213	Hans Örnheim	2010-04-30
4615	Mikael Molin	2010-01-04
4710	Arne Keskitalo	2010-05-15
4927	Lars Danielsson	2010-08-22
5025	Bror Persson	2009-01-28
5120	Göte Wiklund	2009-11-19
5659	Sixten Persson	2007-08-19
5663	Lars Svanberg	2008-01-02
5742	Karl-Gunnar Nilsson	2008-07-26
5905	Ove Wiklund	2007-11-24
6041	Jan Lindahl	2008-10-17
6045	Sven-Erik Lundin	2005-09-07
6105	Tommy Follbring	2010-01-05
6118	Jan Gilbertsson	2008-03-10
6262	Bo Håkan Tjurlin	1998-10-25
6621	Alf Olsson	2008-09-05
PS20	William Lindberg	2009-07-09

Frid över deras minne.



