



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 73 Årgång 62



2011

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, 137 97 Årsta Havsbad. 070 - 871 23 24

*V ordförande: 6060

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

*Kassör: 5746

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga. 070 - 551 35 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 2012 är 100:- (Etthundra kronor)

Plus Giro 34 02 04 - 7

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

E-post: ffvk@tele2.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: I väntan på nästa kamratträff 4929, 5732, 5746, 5716, 6060

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	2011 är snart historia	Styrelsen
Sid 2	Kända och mindre kända tillverknings- objekt vid FFL	4307 Sigvard Hansson
Sid 14	En pratstund på en pub	5107 Sten-Erik Svensson
Sid 17	Intressant flyghistoria	5834 Tage Tuvheden
Sid 19	Flygburen malmletning på stillahavsöar	5619 Gabriel Gabrielsson
Sid 33	57-ornas träff i Västerås 2011	5732 Kjell Landgren m fl
Sid 36	När jag var 70 år	5703 Arne Brahm
Sid 37	Skolan, elevhemmet och det glada femtioatalet	5107 Sten-Erik Svensson
Sid 40	En märklig händelse	4307 Sigvard Hansson
Sid 45	Östersundsträffen 2011 på Teknik- land Optand	5732 Kjell Landgren
Sid 47	De höga hastigheternas man	5524 Roland Rehnback
Sid 52	Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2012	Styrelsen
Sid 53	Till en norrländsk kamrat	5827 Ronny Idoffsson
Sid 55	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 55	En hälsning från KFUM	Larsowe Roman
Sid 56	IN MEMORIAM	

2011 är snart historia...

men svårt att glömma och som påverkar oss för lång tid framöver är jordbävningen och tsunamin som drabbade Japan.

För att inte tala om vågorna som under året svept bort diktatorer i land efter land. På något sätt känns jorden mindre och avstånden kortare än när man var ung, livet låg framför en och FFV var en del i början av livsresan.

Dags att få del av några reseberättelser och som ni märker förlitar vi oss på våra trogna skribenter men också roligt att vi även denna gång fått fler att bidra. Glöm inte att utan era bidrag har vi svårt att få ihop en tidning.

Notera att 2012 är det dags för kamratträff igen och det är ju ett utmärkt tillfälle att träffas och fräscha upp minnet så vi inte glömmar vilka vi var då!

Datumet är fastlagt till helgen den 2-3 juni.

God Jul och Gott Nytt Kamratträffår!

Styrelsen



Kända och mindre kända tillverkningsobjekt vid Flygförvaltningens Lärlingsskola (FFL)

Som efterföljare till de gamla välkända lärlingsarbetena – med början av filning på den ökända och förhatliga U-balken som kunde knäcka självförtroendet på den psykiskt mest välutrustade – förekom en hel del betydligt mer avancerade arbeten som i dag håller på att bli helt bortglömda. Sentida klasser har nog inte ens hör talas om dessa tillverkningar – och i de äldre tre första klasserna börjar det ju tyvärr att glesna i leden bland de som ännu kan berätta.

Här följer några exempel på vad som åstadkoms vid denna skolans uppstartningstid och som skulle göra de unga lärlingarna till goda yrkesmän på sina resp. områden.

Att det byggdes båtar av s.k. 10-huggartyp samt glidflygplan av typ Schulgleiter SG 38 som kom att brukas av många generationer lärlingar – som därmed fick sin utbildning i den ädla flygkonsten fram till A- och B-diplom, och är det glidflygplan som i dag hänger i taket på Flygvapenmuseum, Malmen till allmänt beskådande, känner väl alla till. Jag som skriver detta har vid besök på Flygvapenmuseum hört flera personer uttrycka sina funderingar över ”Hur i



herrans namn någon har vågat sitta i den där ynkliga förarstolen på flera hundra meters höjd – då ä ju inte riktigt klokt!” Nej kanske inte – men roligt var det ju! För flera blev det ju faktiskt ingången till ett flygarliv på riktigt. Både som Fältflygare och till och med som välbärgade flygkaptener i SAS eller andra bolag med åtskilliga tusen flygtimmar i flygdagboken. (Och en bra pension! – Vi som startade med den svindlande lönen 12 öre/tim.).

Ett tillverkningsobjekt av det mera udda slaget var tillverkningen en sorts nycklar



som användes vid armeringen av de 250-kilos minbomber som användes av det då någorlunda moderna bombplanet Junkers JU-86, B3. Denna tog 4 sådana bomber när den var ”laddad”. Detta var en form av legojobb som väl gav skolan en viss inkomst.

Ytbehandlingen av denna serie verktyg var av ett mycket speciellt slag som väl knappast skulle ha platsat i dag. Bombnycklarna, vi kallade dem så, doppades i kokande linolja varefter de fick torka. Detta gav dem en rostbrun färg med relativt hård yta. Som biprodukt luktade det bränd linolja i hela verkstadslokalen. Hade det varit i dag hade det naturligtvis varit galvanisering eller liknande som gällt.

En tillverkning värd att minnas var en större serie av automatkörnare – en sådan där körnartyp som när man trycker på den i överändan spännes en invändig fjäder vilken löser ut en slaganordning som i sin tur påverkar körnarspetsen – med ett fint körnslag som resultat. Men även enkla mekaniska funktioner kan ställa till problem! Så ock även här. De första exemplaren fick trimmas in styckvis manuellt för att de överhuvud skulle behaga att slå! Sedan visade det sej att fel material hade valts till spetsarna, vilket gjort att dessa inte tagit härdning och därför var alldeles för mjuka. När verkmästare Lindström skulle testa några av de första exemplaren mot en stålplåt blev det inga synbara körnslag i denna. Däremot blev körnarspetsarna tillplattade! Lindström vart missnöjd och slängde tillbaka dem i lådan, samtidigt som han yttrade de bevingade orden som länge skulle leva kvar i förhoppningsfulla lärlingars sinnen: ”DÄ HÄR SKRÄPET DUGER JU INTE ENS TILL ATT SLÅ ETT MÄRKE I SUR MJÖLK!” Den andre läraren – den alltid lågmälda och försynte – ingenjör Erik von Köhler stod också bredvid lådan med de halvkasserade automatkörnarna, som en av de närmast sörjande. Kände måhända oro inför hur rektor Nylinder skulle reagera med sitt ojämna humör. En ny omgång körnarspetsar fick tillverkas av ett annat, och bättre hårdbart material. Så vitt jag minns kom alla att fungera till sist.

Ett annat objekt som höll på att bli en ”fyraårsplan” – för att använda ett politiskt gångbart ord vid denna tidpunkt – var tillverkningen av 6 st urmakarsvarvar. Det var ett verkligt pressionsarbete – kanske i svåraste laget för oss, fortfarande rätt oerfarna lärlingar. Det handlade bland annat om att skava in prismorna på svarvarna med hjälp av skavstål och märkfärg mot en planskiva. Det satte tålamodet på hårda prov, när det ibland efter en dags enformigt arbete uppvisade ett sämre resultat på kvällen än hur det såg ut när man började på morgonen. Men fläckar av svårtvättbar märkfärg på både händer och i ansikte skvallrade i alla fall om att man varit i febril verksamhet.

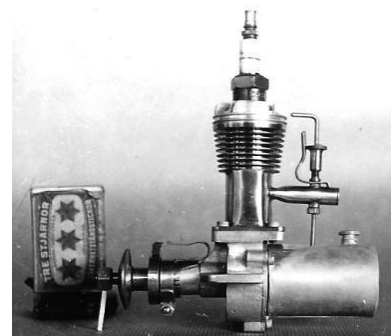
Arbetet med de sex urmakarsvarvarna slutade på ett liknande sätt som den gamla historien om negerpojarna. Efter en lång tids arbete, med många lärlingshänder inblandade, var det bara 4 svarvar kvar. 2 st fick kasseras. Förmodligen på grund av att inskavningen hade misslyckats. Arbetet hade säkerligen försvårats genom att så många olika personer varit inkopplade på den tidsödande inskavningen på varje svarv. Men även ett misslyckande gav ju förhoppningsvis en del lärdom. Men efterfrågan på de fyra svarvar som ”överlevde” var dock god. Minst två av dem gick till ett par högre ”gubbar” på Flygförvaltningen, eller ”Flygförmultningen” som vi sade. De hade, i kraft av sitt ämbete, länge lurat i vassen och väntat att svarvarna skulle bli färdiga. De kom över dem för en sannolikt billig penning. De hade med jämna mellanrum frågat efter svarvarna om de inte snart var färdiga. Förmodligen hade beställarna hunnit att närma sej pensionen med ett par födelsedagar innan de i triumf kunde hämta ut lågprissvarvarna.

De båda svarvarna som det blivit ”varj” på hamnade i en utställningsmonter i vilken föremål tillverkades på skolan visades. Där fick de åldras i lugn och ro, fjärran från närgångna och utdömande mätmetoder som normalt skulle förpassat dem till skrotlådan. Där skulle de förmodligen stått än i dag om inte den förödande hangarbranden inträffat där skolan då var inrymd. En sorglig händelse, men frid över deras minne! Kanske även svarvar har en själ?

Ett välkänt och i Propellerbladet tidigare omskrivet tillverkningsobjekt var de små modellmotorerna som tillverkades i stor mängd och som varje lärling vid denna tid fick behålla ett exemplar utav. Dessa var verkligen till stor glädje för var och en. Det var med stor spänning för varje gång en ny och färdig motor skulle startas upp. Då samlades många av lärlingarna i ring med tindrande ögon, för att använda ett gammalt julaftonsuttryck. De nya motorerna var lite kärva i början och fick dragas igång med en handbormaskin.

”Startmotorn” blev därmed betydligt större än själva huvudmotorn. Men vad gjorde det! Det var en upplevelse på högsta nivå att höra ljudet från varje ny motor som smattrade igång och känna lukten från den lilla 2-taktarens avgaser, samtidigt som man kunde ana sej till glädjen i den unge ägarens och kamratens ansikte.

Motorerna byggdes efter ritningar i den dåvarande hobbytidningen ”Teknik För



alla”. Motorn var på 7,4 kubikcentimeter och namnet var ”Felgiebel” – samma som konstruktören.

Ett av de mera ovanliga och samtidigt enstaka tillverkningsobjekten hamnade hos undertecknad. Det skulle tillverkas en gåva till styresmannen för Centrala



Flygverkstaden i Västerås – CVV. Han hette Söderberg. Det skulle bli en modell av det då nya svenska bombplanet B18 var det tänkt. Den första upplagan av denna flygplanstyp hade stjärnmotorer och kom sedermera att döpas om till S18.

Jag hade tidigare sysslat rätt mycket med modellbygge, så detta skulle passa mej bra trodde jag i min enfald. Men detta modellbygge skulle bli av ett helt annat materialslag än vad jag var van vid. Modellen skulle nämligen tillverkas helt i brons!

Jag fick ut ett stort bronsstycke som kroppen skulle filas ut ur. Den av läsarna som till äventyrs varit med om att fila i brons anar säkert vad detta kom att innebära! Det blev det värsta slitjobb som jag ännu till dags dato varit med om vad det gäller filning. Brons har ju som alla vet, extremt goda lageregenskaper. Detta märks också direkt vid försök till filning. Det hände till att börja med i princip – ingenting. Filen mest bara slant över bronsbiten.

Jag försökte alla bearbetningsmetoder som var möjliga att komma till rätta med bronsbearbetningen. Tog till slipskivan i den mån detta gick att komma åt. Men det fungerade bara på några få ställen. Jag var till slut på gränsen till förtvivlan. Det hände ju nästan ingenting hur mycket jag än jobbade. Ingenjör von Köhler uppmärksammade till slut mitt arbete och han tyckte att det var ett verkligt dumt materialval. Men jobbet måste ju fortsätta som det var bestämt.

Till sist blev trots allt modellen färdig. Den hade polerats på en lumpsuva och sattes på en fot. Den blev verkligen snygg till sist och jag kände mej verkligen nöjd med den. Jag fick också själv gå upp och överlämna modellen till Styresman Söderberg. Det kändes lite pirrigt till att börja med, men avlöpte bra. Söderberg var mycket tacksam och pratade länge och väl och jag kände mej nästan lite stolt när jag gick därifrån. Det fick uppväga allt slitet jag hade lagt ned på denna modell.

Jag har på äldre dagar funderat ibland – undrar var denna modell till sist tog

vägen? Finns den manne någonstans än i dag, i så fall var? Söderberg lever naturligtvis inte längre. Men modellen lever den? En fråga som jag nog aldrig kommer att få svar på!

Ett verkligt udda projekt

Skolans dåvarande rektor, Civilingenjör Sven Nylinder, var en mycket särpräglad



person, man måste nog använda uttrycket UDDA. Han var något av ett matematiskt geni – åtminstone i våra lärlingsögon. Det var med blandade känslor man blev kallad fram till svarta tavlan för att räkna ut någon nyinlärd ekvation – och det skulle helst gå fort! När den av honom förväntade farten tenderade bli för långsam brukade han rusa fram till tavlan, grabba tag i en krita och till synes utan att ägna någon fundering åt själva

uträknandet, bara skriva ned siffrorna som ett rinnande vatten – för att sedan vända tillbaka och inleda med att resa upp stolen som hade välvt omkull vid rivstarten. Därefter kunde han under uppvisande av sitt välkända ”varggrin” utbrista: ”Det här skulle Ni kunna nu! Enklare än så här kan det aldrig bli! ELLER HUR?” Vad skulle en stackars lärling våga svara på det? Man fick trösta sej med påståendet att Einstein inte skulle ha varit speciellt duktig i matematik i skolan – det var någonting som kom med åren. Detta ingav ju ett visst hopp! Det gällde kanske bara att ha tålamod och vänta!

En dag kom Nylinder bärande på en stor låda som han varsamt ställde upp på en av arbetsbänkarna. Därefter kallade han till sej undertecknad och en lärling med närmast efterföljande nummer, nämligen 4308 Olof Henell. Locket på lådan togs bort och därmed blottades en modell av ett svenskt elektriskt järnvägslok.

Lokmodellen var av kolossalformat och vägde 10,5 kg. Beteckningen på loktypen var ”Litt D”. Vikten på loket i full skala var 80 ton. Vi var imponerade och upplevde loket som varande mycket fint. Nylinder såg på oss och sade: ”Ett likadant sådant här lok skall Ni bygga – fast bättre!”



Vi kände oss överraskade av hans utspel och i varje fall jag kände ett stänk av tvivel inställa sej. Skulle vi två kunna gå iland med detta?

Nylinders lok var egentligen ett märkligt bygge. Han hade inte haft tillgång till någon svarv eller fräs. Han hade tillverkat gjutmodeller till hjulen och fått dem gjutna någon stans. ”Svarvningen” av hjulen hade han åstadkommit genom att sätta upp dem i en bänkbormmaskin och hålla en fil mot de ytor som skulle bearbetas. Måste ha varit ett tidsödande arbete.

Nylinder hade originalritningar till Litt D-loket. Dessa var i form av en sorts blåkopior som, enligt uppgift, hans mor hade lyckats att skaffa fram genom kontakter – hon innehade någon form av tjänst vid Statens Järnvägar. Kanske var det därigenom som sonens intresse hade blivit väckt för allt det som handlade om järnvägsmodeller!

Det bestämdes att Henell skulle bygga underredet på loket, med hjul och koppelstänger, buffertar samt en mängd andra detaljer. Det tillverkades pyttesmå nitstansar med vilka det åstadkoms imponerande fina nitrader i nederdelen av fronten på loket. Henell gjorde ett imponerande fint jobb som till och med vann Nylinders gillande!

På undertecknads lott föll i första hand att tillverka lokets ovandel med de s.k. strömvtagarna. Vissa detaljer på dessa visade sej vara mera svårtillverkade än vad som förutsetts. Det gällde bl.a. de spiralfjädrar som ingick i den konstruktion som svarade för att de saxlänksliknande strömvtagarbågarna skulle kunna fjädra med i kontakten med el-ledningskabeln. Strömvtagarna skulle även kunna fällas ned och ihop helt och hållet när loket stod stilla. Precis som i verkligheten.

Jag tog Gud i hågen och satte igång med tillverkningen av strömvtagarna under det av Nylinder instiftade mottot: ”Likadant som på hans lok – fast bättre!” Stommen till strömvtagarna var pianotrådbitar av skalenlig diameter och mått. Knutpunkterna som höll ihop konstruktionsdetaljerna filades till av mässing – ett riktigt pilljobb! Sedan var det här med de ovan omtalade fjädrarna. Borde väl bli en enkel match tänkte jag – bara att spinna upp i bänksvarven av 0,3 mm pianotråd – som ju fanns i verkstadsförrådet. Enligt ritningsskalan skulle fjädrarna bli precis 3 mm i ytterdiameter. En dorn av lämplig diameter tillverkades och sedan ”lätt som en plätt” skulle det bara vara att spinna fjädrarna i behövt antal – trodde jag! Men riktigt så enkelt skulle det inte bli kom det att visa sej! Det gällde att prova sej fram, dels vilket varvtal man skulle hålla på svarven och dels, ännu viktigare – hur hårt man skulle bromsa och därmed

reglera spänningen på den tunna pianotråden när den nystades upp på dornen i svarvchucken. Minsta lilla avvikelse i tillvägagångssättet resulterade i olika diameter på resp. fjäder. Till slut låg det en hög med minst dubbelt så många fjädrar som det skulle gå åt till projektets genomförande på min arbetsbänk. Överskottet av fjädrar som inte höll måttet fick förpassas till skrotlådans alltid pålitliga vidöppna famn. Strax dessförinnan hade rektor Nylinder kommit stressande förbi – som vanligt alltid lika överraskande ”med högsta fart och på lägsta höjd”, som lärlingshumorn brukade uttrycka det. Han hade fått tag i en mikrometer och mätt upp en av fjädrarna i högen – lyckligtvis en av dem som låg inom toleransgränserna. Han hade efter detta kastat en blick på den imponerande fjäderhögen och med sitt sedvanliga ”varggrin” ställt frågan om hur många lok vi egentligen tänkte bygga?

Nästa fas i fjädertillverkningen bestod i att löda dit en 3 mm bricka med ett hål i centrum i varje ända på resp. fjäder. Som avslutning skulle ändbrickorna förses med var sin fästögla vilken också skulle fästas genom lödning. Detta var något av ett urmakarjobb och det var här som de verkliga problemen började! Varje fastlödningssök av öglan resulterade i att hela den lilla fjädern genom kapillärverkan fylldes av lödtenn. Att komma till rätta med detta ”fenomen” krävde uppenbarligen någon form av metod som hindrade lödtennet att sprida sej. Efter en del funderande rann det så upp en idé. Utan att fråga någon lärare om lov drog jag iväg ut i solskenet och upp till CVV:s mäss där vi hade vårt matställe. Jag kände ett par av tjejerna som jobbade med bespisningen där. Det gällde nu att ha turen att träffa på någon av dessa. Det fanns nämligen ett stort hinder som skulle kunna komma i vägen. Detta hinder var inte vilket som helst – det var självaste förestånderskan, ett manhaftigt kvinnfolk som ofta befann sej på krigsfot med en del av skolans elever – inte alltid utan orsak om sanningen nu skall fram! Hon hette fröken Johansson, eller var det fru? Av solidaritet och medkänsla till det manliga släktet hoppades jag att det var den förstnämnda titeln som gällde!

Jag valde att gå in i en dörr på baksidan på mässbyggnaden med förhoppning att undvika konfrontation med nämnda förestånderska, speciellt med tanke på att mitt ärende kunde verka litet udda. Och turen verkade stå mej bi, åtminstone till att börja med! Jag stötte nästan genast på en av tjejerna som jag kände. Jag kan än i dag minnas att hon hette Elna. Hon var snygg och hade korpsvart hår! Vi

grabbar tittade gärna efter henne när hon rörde sej smidigt med kastruller och fat där bakom disken. Hon gav ofta upphov till en och annan kommentar som något man viskande bland lärlingsgrabbar i matkän – kommentarer som inte alltid enbart handlade om en klapp och en puss på kinden, om man uttrycker sej så! Grabbar är ju som dom är – och väl alltid har varit genom tiderna – och för detta må dem Gud förlåta! (Han har ju för övrigt själv konstruerat dom och får därmed stå sitt kast!)

Hon såg förvånad ut över min entré där genom bakdörren och dessutom vid icke matdags. Efter att ha utfört ett sedvanligt hejande, övergick jag att framföra mitt ärende vilket bestod i en önskan att få ett par tre råa potatisar – om hon kunde skaffa fram? Hon skrattade och undrade om jag inte kunde vänta till den ordinarie matrasten – då kunde jag ju få dem kokta! Men visst, klart att det skulle gå att fixa några råa potatisar om det bara gällde en sådan blygsam önskan! Jag tackade för ”gåvan” och var just i färd med att i triumf stoppa ned potatisarna i blåställsfickorna – när det som inte fick hända, hände! En sidodörr öppnades och där stod HON, förestånderskan, bred och myndig! Hon mönstrade mej från topp till tå med en blick som inte föreföll direkt moderlig. Hon inledde med att ställa frågan om varifrån jag kom och om jag sökte någon här? Jag kände att detta var något av en sanningens minut och sade som det var – att jag kommit hit för att be och få låna ett par tre råa potatisar – om det gick för sej? Hon såg forskande på mej, och började ställa en massa frågor som gav upphov till ett något förvirrat samtal: ”Ni säger att ni skall LÅNA några råa potatisar – betyder det att Ni tänker att lämna tillbaka dem igen?” ”Nej så var det inte tänkt – jag önskar gärna få behålla potatisarna – jag behöver dom faktiskt i mitt arbete, det var liksom därför jag kom hit!” Tanten fortsatte att argumentera: ”Jag förstår att Ni kommer från Lärlingsskolan – jag känner igen Er till utseendet! Får man ställa frågan vad Ni sysslar med på Lärlingsskolan som kräver råa potatisar?” Jag kände att här gällde det att inte trassla in sej i några invecklade förklaringar. Jag svarade: ”Jag skall använda potatisarna i samband med lödning på ett järnvägslok!” Men hon gav sej inte! ”Lödning – använder man råa potatisar till det – då har ja då aldrig hört talas om!” Jag svarade: ”Nä, egentligen inte jag heller, men detta är ett experiment! Det är nog första gången detta provas!” Hon skakade på huvudet och tittade menande åt dörren. Jag kände att mitt besök på detta sätt och vid denna tid inte var populärt. Bäst att ta potatisarna och dra – innan den lynniga tanten ändrar sej och vill ha dom tillbaka.

Skolans glada gossar inte alltid så helt snälla

Förestånderskans negativa attityd i samband med mitt ”potatislån” hade nog sin bakgrund. Det hade förekommit en och annan incident mellan föreståndarinnan och skolans elever. Ofta beroende på att det gått lite grand för livligt till i matkön. Vid ett tillfälle hade det fått utses en ”delegation” av lärlingar som hade fått gå upp till mässen och bett förestånderskan om ursäkt. Man hade sedan skilts som vänner och det sades till och med att tanten hade haft en tår i ögonvrån efter ”underhandlingen!” Kanske doldes trots allt en känslomänniska bakom den hårda attityden. Men den nedgrävda stridsyxan visade sej ibland ligga under ett mycket tunt lager jord! Lite då och då var det någon som dabbade sej genom något fuffens. Grabbar är ju grabbar! Då kunde det bli litet spänt mellan parterna och det allmänna läget kunde närmast liknas vid något som under det pågående kriget kallades ”väpnad neutralitet!”

En kort tid innan mitt ”potatislånarbesök” hade det ägt rum en av dessa incidenter. En grabb som stod bland de sista i matkön hade tagit sej för orådet att i brist på sysselsättning, kasta en liten oskalad potatis i en elegant parabel över de framförvarandes huvud och träffat den som stod först i kön i nacken. Detta hade blivit signalen till att det utbröt ett regelrätt potatiskrig.

Först lite diskret när ingen av personalen, som var upptagen av sitt jobb, lade märke till det. Men snart hade ofoget accelererat upp till full, okontrollerad styrka! Småpotatisarna ven genom luften och en ”förlupen kula” föll med ett plumsande ljud ned mitt i en stor gryta med välling, strax intill där förestånderskan stod. Detta resulterade i ett rejält uppkast som till vissa delar hamnade på hennes kläder, i ansiktet och i håret. Det uppstod först en olycksbådande tystnad efter händelsen. Men snart hördes det ett fnissande i kön – vilket därefter övergick i en illa dold munterhetsyttring bland lärlingarna i kön! Och där stod hon bakom disken – den stränga förestånderskan – med ”vällingbeslöjad” blick och ett ansiktsuttryck som inte bådade gott!

Nedkommen igen till skolans verkstadslokal var det så dags att dra igång det med spänning emotsedda experimentet och få ett svar på om detta skulle fungera som det var tänkt. Tanken med det hela var att potatisen skulle fungera som ett kylande element vid lödningen och samtidigt förhindra att lödtennet genom kapillärkraften skulle kila vidare och fylla hela den lilla minifjädern med lödtenn, som tidigare skett.

En av potatisarna klämdes försiktigt fast i det stora skruvstycket på min arbetsbänk. Med handborrmaskinen på lågvarv borrades försiktigt några hål i potatisen – något mindre än diametern på fjädern. Ett par borrhål till, sedan var det äntligen klart för själva sluttet! I min iver hade jag inte märkt att bakom mej hade en av lärarna Nils Lindström, den gamle flygvapenverkmästaren, tagit plats och stod nu och såg mej över axeln när jag borrade i potatisen. Han såg undrande ut när våra blickar möttes och hans fråga om vad jag höll på med lät inte vänta på sej. Jag svarade som det var: ”Jo, ja borrar!” ”Borrar Hansson i en potatis? Får man fråga vad detta skall vara bra för?” Jag lämnade en stapplande förklaring till hur det var tänkt – det här med lödningen av fjädrarna till Nylinders lok. Lindström skakade på huvudet och uttryckte något om att det var en konstig idé – varefter han gick därifrån.

Äntligen vart det läge att i lugn och ro få prova om det skulle fungera. Det kändes nästan lite spännande! Jag tryckte in en av de små fjädrarna i ett av borrhålen i potatisen, ända tills endast det översta fjädervarvet stack upp över ytan. En ögla löddes fast på den lilla 3mm ändbrickan, vilken sedan med hjälp av en pincett hölls på plats när ändbrickan till sist provades att lödas fast på fjädern i potatisen. Försiktigt pillades fjädern så ur potatisen. Och si – det hade lyckats! Lödningen hade blivit näst intill perfekt! Det var nu bara att vända på fjädern, stoppa in den på nytt i potatisen och löda den i andra ändan.

Att löda resten av fjädrarna gick som en dans, med bara några få misslyckanden. Det blev till priset av en lukt från bränd potatis som lägrade sej kring min arbetsbänk och som kom verkmästare Lindström att rynka på näsan när han återkom – förmodligen för att se hur det avlöpte med lödningen. Han sade att han tyckte att luktade restaurang från min arbetshörna, samt undrade var man får tag i potatisborr? Han hade en viss sorts torr humor den gamle flygvapenverkmästaren som han använde då och då. Men man såg honom sällan skratta! Ansågs tydligen ej lämpligt på tjänstetid. Men han var hygglig, yrkeskunnig och en lärare som alla såg upp till!

Nu vart det fart på tillverkningen av strömvtagarna och takdelen till det stora modelloket sedan lödproblemet med de små fjädrarna vart löst. Det var roligt varje dag att cykla (eller ro) till skolan och få hålla på med ett sådant arbete där man i princip fick rå sej själv och till och med få beröm av självaste rektor Sven

Nylinder – vilket kunde inträffa när han hade någon av sina bästa stunder! Min kamrat, Olof Henell, åstadkom ett utomordentligt fint jobb med underdelen av loket, med detaljer som fjädrande buffertar och löphjulen med sina koppelstänger och mycket annat – precis som på förebilden. Till och med Nylinder verkade nöjd! Själva karossen – om man får kalla den så på ett lok – byggde vi gemensamt ihop och satte samman med underredet och taket med strömvtagarna. Det blev en verkligt imponerande modell, som väl tålde en jämförelse med Nylinders lite mera hemsnickrade hemmabygge. Tyvärr hann loket inte bli helt färdigt med alla detaljer innan vår tid i Västerås var till ända. Det är för mej okänt om de sista detaljerna kom på plats av efterföljande lärlingsgeneration. Rektor Sven Nylinder hade dessförinnan slutat på skolan och börjat en ny karriär hos STAL i Finspång för att delta i konstruktionen av den första helsvenska reamotorn tillsammans med den sedermera välkände Curt Nicolin. Ny rektor för vår skola blev Ingenjör Ove Ahlgren.

Tiden med modellokttillverkningen samt när vi höll på med framställningen av serien av de små bensindrivna modellplansmotorerna upplevde jag som den roligaste, mest minnesvärda och kanske mest lärorika delen vad det gällde att arbeta med sina händer under de två grundläggande lärlingsåren på skolan i Västerås.

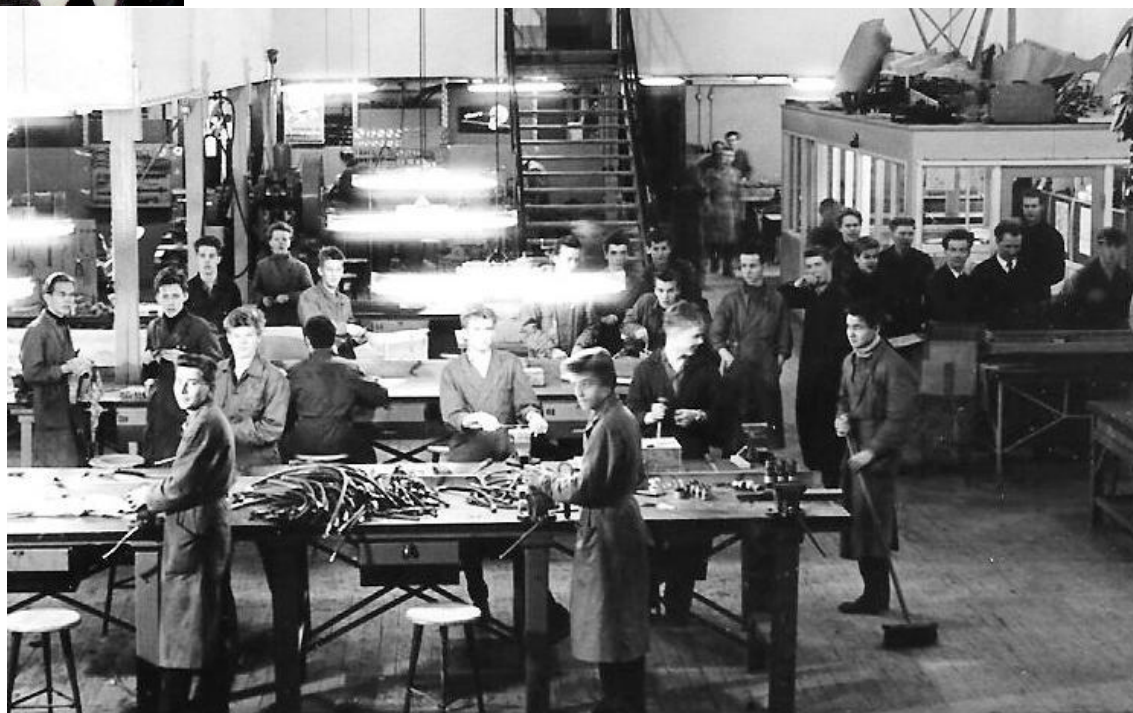
Det fina modelloket – vad hände slutligen med detta? Det är en sorgens berättelse! Det blev lågornas rov vid den stora hangarbranden som ödelade hela dåvarande skolan med inventarier och elevarbeten. Av loket fanns inte ett SPÅR. Må frid vila över dess minne!

Som tidigare framgått av denna historia kan ett av vårt vanligaste födoämne POTATISEN användas i flera – tidigare okända sammanhang än att medelst gaffel och kniv införas i munnen, för vidare transport ned i magen. Denna rotfrukt har också, som här beskrivits, med stor framgång kunnat användas som lödningsgigg för smådetaljer, tack vare potatissaftens eminenta goda kylegenskaper. Det skulle han veta – den där JONAS ALSTRÖMER som införde potatisen till Sverige år 1730. På detta blev han kändis. Alla har vi väl läst om honom i skolan och det är väl inte många som missat att smaka på denna produkt under sin levnad. En del av oss äldre lärlingar kände kanske under Västeråstiden en del agg till denne Jonas Alströmer i samband med att de som straff för gjorda förseelser åkte på att sortera halvrudden potatis i Johannisbergs illa beryktade

källare. Man talar med en rysning om detta än i dag vid våra kamratträffar! För sina förtjänster som Sveriges förste potatisimportör står Jonas Alströmer sedan länge staty på Stora Torget i hemstaden Alingsås. Och inte nog med det! Han står också staty i självaste storstaden Göteborg. Men där har han bara lyckats kvalificera sej till Lilla Torget! Göteborgarna tyckte väl att en utsocknes ”potatisbonne” inte skulle ges allt för stor plats!

Men jag då – lärlingen vid vårans och Flygvapnets fina skola – 4307 Hansson, som 1944 gjorde upptäckten om ännu ett användningsområde av potatisen som lödningsgigg för smådetaljer! Men inte ledde detta till nå’n staty i min hemsocken, i alla fall, inte ännu! Men detta är bara att göra samma konstaterande som många uppfinnare gjort förut: VÄRLDEN ÄR INTE ALLTID RÄTTVIS!

4307 Sigvard Hansson



En pratstund på en pub

Drygt hundra meter från min portgång på Södergatan i Helsingborg ligger en pub som döpts till Charles Dickens. Den är lika engelsk som pubarna i London eller vilken annan stad som helst i England.

Såväl gatufasad som all inredning är tillverkad i hemlandet, – allt från de tjocka heltäckningsmattorna till armaturerna i taken. Naturligtvis är toalettgolven också försedda med tjocka mattor. Ska´ de´ va´ engelskt så ska´ de´. Praktiska och hygieniska aspekter kommer som bekant till korta.

I England är det ju tillåtet att aska på mattan och besöker man herrtoaletten skulle vi svenskar gärna sett att man haft galoscherna med sig i bagaget.

Nåja, Storbritannien är vad det är och jag tillstår att jag har varma känslor för landet och folket. I nödfall kan man ju blunda med ena ögat.

Om det faller sig in besöker jag gärna puben. Sommarkvällar är uteserveringen alltid välbesökt. – ofta fullsatt. Personal och besökare är mestadels trevliga och så serveras det god mat och naturligtvis gott engelsk öl.

Häromkvällen stämde det mesta in så jag klädde upp mej i jeans och vattenkammade det hår som fortfarande är skönjbart. I stället för att kalla det vatten använder vi i Skåne oss av uttrycket kommunalbriljantin. Det låter lite finare.

Stämningen hade redan nåtts och borden var fyllda med flaskor och glas. Tallrikar sågs också framför en och annan gäst. Jag frågade några vid ett bord om det möjligen fanns en ledig stol. Jodå det ordnade sig och det skulle visa sig längre framåt kvällen att jag haft en viss tur eller hur man vill uttrycka det. Mitt emot satt en karl i cirka min ålder. Jag tillhör, som några kanske kan minnas, årskullen 51:or och har passerat mina sjuttiofem.

Samtalet var snart igång och det visade sig att vi hade gemensamma intressen. Han var ursprungligen malmöbo men numera helsingborgare. Han hade varit lärare i matematik, fysik och kemi på gymnasiestadiet under många år. Jag nämnde något om att jag hade min bakgrund i Flygvapnet och därmed låg vägen öppen för en intressant diskussion. ”Gubben” var kunnig på det mesta som har med flyg att göra.

Vi pratade om gamla flygplanstyper som användes på vår tid. Det rörde sig om de flesta från B17, B19, 29:an, 32:an - - - osv fram till Viggen och JAS. Det hanns med flera öl och han tycktes aldrig tröttna på flygsnacket.

Självklart kom vi in på min utbildning och orter som Ljungbyhed, Västerås, Arboga m.fl. m.fl. Han kunde mycket men ville veta mera och mera. Han frågade mycket om Västerås och FFV, – han kände till både Lövudden och Johannisberg. När jag kom att nämna Johannisbergs flygfält och han berättade han att han blivit bjuden på en flygtur i en gammal B17 från det fältet stod det klart för mig att han måste ha nära kontakt med någon inom Flygvapnet eller rent av på FFV.



Visst minns jag att vi hade en uttjänt B17 på skolan men inte fick, eller förmådde, väl den skrothögen att lätta från jordskorpan. Ja, kanske ändå. Jag undrade om det



fanns någon pilot i livet som kunde flyga B17 vid den tiden som flygturen bör ha genomförts. Jodå, det kunde min nya vän försäkra. Han berättade att han hette Nielsen och var lärare vid Flygförvaltningens Verkstadsskola.

Jag höll på att tappa öronen. Det jag lyssnade till verkade helt trovärdigt men var det möjligt? Kan det ha varit skolans

danskfödde verkmästare Nielsen som pilot genomfört flygäventyret i vår gamla B17? Ja, det föreföll troligt. Om det råkar finnas någon tidigare FFV-elev som kan bekräfta att historien kan vara sann ber jag honom höra av sig till Propellerbladet. Det skulle uppskattas av många. Att jag själv tror på den torde stå klart men så är jag ju också lite blåögd.



Kvällen blev sen och samtalet tystnade av. Vi hann dock med att tala om några övriga FFV-lärare från den tiden. Namn som von Köhler och Sundholm. Kom på tapeten men var okända för min dittills okända samtalspartner.

Det slank ur mig att vår dåtida rektor hette Ahlgren. ”Jasså, Ove menar du”? ”Han från Höllviken”? ”De´e´min gamla farbror”. Därmed var en märklig cirkel sluten. Vi hade haft en mycket trevlig kväll tillsammans. Han upprepade till och från att världen är liten och visst är det så.

Jag önskar alla Pb-läsare en God Jul och ett Gott Nytt År.
5107 Sten-Eric Svensson

PS. Min nya pubkollega heter Tor Ahlgren. DS.



Ove Ahlgren

Intressant flyghistoria

Den 30 oktober 2011 var jag inbjuden till ett oförglömligt möte med GEFS Grästorps Essunga Flyghistoriska Sällskap.

En av kvällens gäster var Ulla Everstål som levte med Flygvapnet sedan dess tillkomst. Hon är dotter till den legendariske flyggeneralen Nils Söderberg. Uppvuxen på Ljungbyhed, gifte sig på fyrtiotalet med flygaren Sven-Erik Everstål, var med honom i Etiopien och planerade att följa med honom till Kongo med F22 men fick avstå av säkerhetsskäl. Hon gav ut sin fars memoarer "Med spaken i näven" och hon berättade på ett intressant sätt och med stor ingivelse om flyget förr i tiden.

Det var mycket trevligt och fantastiskt att få se och höra Ulla. Det är mer än 50 år sedan jag såg Ulla tillsammans med sin pappa Nils på Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås.

FFV har betytt oerhört mycket för mig jag har fått alla arbeten jag har sökt. Därför försöker jag få utbildningsdepartementet att gå i Nils Söderbergs fotspår!



Nils Söderberg besöker Johannesburg 1943 här tillsammans med elevhemsföreståndare Aron Hallman och skolans rektor Sven Nylinder

Denna Ulla Everstål är alltså flyggeneralen Nils Söderbergs dotter som var en av männen som startade FFV. Ulla berättade mycket fängslande om sin far och alla hans upplevelser och uppbyggnad av Flygvapnet. Hon berättade också att hon var "Pappas flicka".

När Ulla berättat att hon var "Pappas flicka" reste jag mig upp och gick fram till Ulla. Jag berättade att jag var en av "Pappas pojkar". Hon berättade då hur mycket hennes pappa tyckte om sina pojkar på FFV. Jag berättade hur mycket FFV hade betytt för oss "Pappas pojkar" och att FFV borde vara grunden för dagens

teknikutbildning. Detta var vi alla var överens om och därför borde vi ”Pappas pojkar” uppvakta regeringen och utbildningsdepartementet om detta. Jag har gjort det, gör Du det också! Som avslutning överlämnade jag FFV-boken till Ulla, vilken hon blev mycket tacksam och glad för.

Hon intervjuades av den legendariske Jerker Berg, som är en 71-åring man från Skara. Denne legendariske Jerker Berg är förlamad från bröstet och neråt men som ändå flyger trike (ett ultralätt flygplan)! En fantastisk människa. Han bad mig om en tjänst. Kan du som känner Aeroseums chef i Göteborg Roger Eliasson fråga om de vill ha min trike. Jag trodde knappt att det var sant, men det var det.



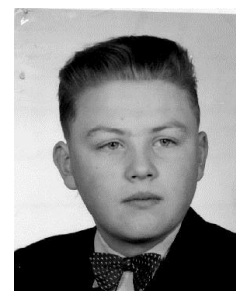
Så nu kommer Jerker att flyga ner sin trike till Aerozeum i Göteborg. Där kommer den att ställas ut för att visa att inget är omöjligt. Åh vad glad jag blev för att Jerker Berg vill lämna sin trike till Aerozeum. Jag är övertygad om Jerker och trike kommer att bli en stor

begivenhet på Aerozeum. Jerker Berg har förverkligat den pojkdrom och optimism som många av oss bär inom oss. Jerker är beviset på att när någon säger: ”Det går inte – Har du försökt?”

Jag är övertygad om att Aerozeum och Roger Eliasson kommer att ta väl vara på Jerker och hans trike. Ullas berättelse gör han till en berättelse om Flygets vagga och alla dess äventyrligheter.

Bästa 58-or vi ses på nästa kamratträff!
50 år har då gått sedan examen 1962.

Bästa hälsningar
5834 Tage Tuvheden



De historiska anläggningarna i Säve består av två bergrum på 22 000 m² respektive 8 000 m². Det större, som Aerozeum har tillgång till idag, färdigställdes 1955 och ligger nära 30 m under jord. Bergrummen byggdes vid dåvarande Göta Flygflottilj (F9) som skyddande berghangarer. Anläggningarna tillhör vårt nationella kulturarv och därför pågår en kulturminnesmärkning av området.

Flygburen malmletning på stillahavs öar

Efter FFV med praktiktjänstgöringen hos Flygförvaltningens Försökscentral och på F11 i Nyköping samt militärtjänsten på F3 i Malmslätt beslutade jag mej för att fortsätta min utbildning. Jag tog ingenjörsexamen på Sundsvalls Stads Tekniska Skola sommaren 1964. På skolan blev jag god vän med klasskamraten Berndt Ulriksson. Han hade jobbat många år med malmletning hos SGU (Sveriges Geologiska Undersökning) och fått tjänstledigt för sin vidareutbildning. Han övertalade mej att söka jobb hos SGU som jag gjorde och fick. Jobbet var att vidareutveckla elektriska instrument för malmletning på vinterhalvåret och att testa dom på kända malmfyndigheter på sommaren.

På våren 1965 slutade Berndt hos SGU och började hos ABEM (Aktiebolag Elektrisk Malmletning) i Sundbyberg. ABEM utvecklade, byggde och sålde instrument för malmletning på marken och med flygplan samt instrument för seismiska mätningar. De utförde också seismiska mätningar över hela världen. De hade också nyligen utfört ett prospekteringsarbete i Bolivia med 2 flygplan där sändarplanet flög 300 meter efter mottagarplanet. Tyvärr störtade det första planet och alla tre, piloten, navigatören och instrumentingenjören omkom. Piloten i det bakre planet var Torsten Thelning (senare Faegreus), som hade egen flygskola på Bromma flygplats. ABEM hade före olyckan skickat in ett anbud på prospekteringsjobb för FN som skulle utföras på British Solomon Islands (Salomonöarna) som ligger 100 mil öster om Nya Guinea. ABEM fick jobbet som skulle starta hösten 1965 och som var beräknat att ta ca 10 månader. Beroende på olyckan i Bolivia hade ABEM varken navigatör eller instrumentingenjör att sända. Detta resulterade i att Berndt fick jobbet som navigatör och instrumentansvarig. Men när ledningen i ABEM frågade honom om han trodde att han skulle klara jobbet svarade han: Jag är inte säker på det men jag har en bekant hos SGU och om han blir med som instrumentansvarig så klarar vi det. Det är bra med vänner. Jag var då på fältmätningar i Svappavara i Lappland då Berndt ringde och sa att jag måste skriva en jobbsökan till ABEM. Varken Berndt eller jag hade sett eller visste hur instrumenten som skulle användas fungerade. Vi hade heller inte flugit i samband med något prospekteringsuppdrag. Så naturligtvis borde jag inte söka jobbet men hur kan man tacka nej till en sådan möjlighet. Jag sökte och fick jobbet utan att ha pratat

med någon i ABEMs ledning. ABEMs problem var att de inte hade några erfarna personer att sända.

Jag började hos ABEM i sept. 1965 och instrumenten var då redan skickade till Australien. Chefen för prospekteringsgruppen Wolf Lackschevitz, hade tidigare rest till Australien och hade hos AVIS Rent a Plane hyrt 2 st. tvåmotoriga Piper Aztec och en Cessna. Han hade också hyrt två piloter och en flygmekaniker för uppdraget. Chefen för AVIS Rent a Plane som hade 25 plan och många piloter, var en svensk som hette Peter Ahrents. Han hette inte Ahrents i Sverige men jag minns inte hans svenska efternamn. Han hade några år tidigare lastat sin familj i sitt eget plan och emigrerat till Australien. Torsten Thelning var inhyrd av ABEM för att vara pilot och ansvarig för flygaktiviteterna. AVIS hade också skaffat en firma som kunde montera våra instrument i flygplanen och få myndigheternas godkännande av det.

Så första dagarna i oktober startade Berndts och min resa till Sydney i Australien. Varken Berndt eller jag hade några tydliga svar att ge när vi blev tillfrågade om hur vi önskade instrumenten placerade i planen. Så blir det när vi inte sett instrumenten tidigare eller viste hur de skulle opereras i luften. Det kändes då faktiskt bra att vara dålig i engelska.

Efter en del provflygningar och modifieringar utan att instrumenten varit i drift var det så i november klart för avresa till Salomonöarna. Från Sydney till Salomonöarnas huvudstad Honiara på Guadal Canal var det tre dagars flygning (ca 25 flygtimmar)

Vid första övernattningen i Brisbane åt jag mitt första ostron. Jag viste inte då att den skulle försöka sätta världsrekord. Det tog den bara 5 min och några sekunder från den kom in i min mage och tills den var ute i bägge ändarna av mej. Alla åt ostron men bara jag blev sjuk.

Så kom vi då efter tre dagars flygning, efter Australiens östkust, via Nya Guineas höga fjäll fram till "Henderson Airfield" på ön Guadal Canal. Till Honiara hade ytterligare fyra Svenskar kommit som skulle jobba på ABEMs lokalkontor i Honiara. En var geofysiker och en geolog och de var inhyrda för att tolka resultaten och rita anomalikartor från resultaten. Det var också en kartritserska

från ABEM samt en inhyrd student för att framkalla filmer och fixera det ljuskänsliga papperet som data blev registrerat på.

Salomonöarna består av ca 900 öar inom ett avstånd av ca 100 mil. Det var totalt ca 140 000 polynesier som jag fortsättningsvis kallar infödda samt ca 600 européer, australier och kineser samt en svensk från Härnösand, som jag fortsättningsvis kallar européer. Guadal Canal där huvudstaden Honiara låg är mest känd från de blodiga kriget mellan Amerika och Japan under andra världskriget "WW2". Det var fortsatt många skadade amerikanska och japanska krigsfartyg uppkörda på land. Ett skadat fartyg var lättare att evakuera om det kunde köras upp på land i stället för att sjunka i havet. "Henderson Airfield", som växelvis blev kontrollerat av Amerika och Japan under kriget var ett fint gräsfält med en hangar och ett litet hus för passagerare. Det ankom två flyg från Australien varje vecka och det var ett lokalt flyg som utförde regionala flygningar till några öar en gång i veckan. Det var ingen flygledning så ingen radioförbindelse var möjlig.

Då det inte var plats för våra plan i hangaren fick vi montera höga stolpar med stora presenningar monterat mellan stolparna. Detta för att kunna ha flygplanen i skugga. Vi byggde också ett hus på ca 5 kvadratmeter där vi kunde ha alla våra reservdelar samt filmer ock registreringspapper. Reservdelarna bestod av radiorör, transistorer, transformatorer, säkringar, samt mer än 100 plastpåsar med motstånd och kondensatorer av alla valörer. Det var också en bensindriven generator samt oscilloskop, tongenerator och andra mätinstrument. Vi byggde



dessutom också ett litet hus för en markmagnetometer som skulle registrera ändringar i det jordmagnetiska fältet under våra mätningar.

Mätinstrumenten

På det ena flygplanet var det monterat 3st rektangulära sändarantennor på ca 2



kvadratmeter var. Den något större var monterad på planets rygg och de två andra på var sin sida av planet.

Inne i planet var det en sändarenhet som genererade ett elektromagnetiskt fält genom antennerna med en frekvens på 18000 Hz. Det var också en omformare som gav högspänning till sändaren. Detta instrument hette "Rotary Field" och var utvecklat och producerat av ABEM för att hitta elektriskt ledande material såsom koppar.

I det andra planet var det i en 2 meters förlängning av planet monterat en detektorenhet för protonmagnetometern. Detta var ett kanadensiskt nyutvecklat instrument med mycket hög noggrannhet och som sändes direkt från Canada till oss i Australien. Magnetometern mäter magnetfältet och ger indikation på tex. järnmalm men kan också visa geologiska strukturer. Bak i det bakre bagageutrymmet var förförstärkaren till detta instrument monterat. På utsidan av



bakre bagageutrymmet var en vagga (fästordning) för en mottagarbomb monterat. På insidan fanns det en vinsch för att hissa ut "bomben" ca 20 meter från planet. "Bomben" var Rotary Fields signalmottagare. I golvet var ett kamerafäste monterat. Under alla mätningar skulle vi ta en bild varannan sekund. I främre bagageutrymmet var

detektorenheten för mätning av den radioaktiva strålningen placerad.

I passagerarutrymmet var ett sort stativ med huvudenheter för de tre



instrumenten. I stativet var det också en skrivare som registrerade nio olika data med ljusstrålar på ett ljuskänsligt papper. Vidare var det en höjdmätare av Amerikanskt militärt ursprung. För övrigt det enda instrument det aldrig var något fel på. Under planet var det två antenner för höjdmätaren och två strålkastare. Strålkastarna gav information till bakre planet, som skulle flyga 300 meter efter första planet, om avståndet var för nära, bra eller för långt samt om avståndet var ökande eller minskande. Navigatören hade ett bord med rullar så

att kartan kunde vevas fram och tillbaka samt vändas. Kartorna som var flygbilder från hög höjd var av oss linjerade med ett avstånd mellan linjerna som motsvarade 400 meter. Det var en tråd som flyttades till den aktuella linjen. Navigatören markerade på kartan varje säker passering och tryckte då en knapp som gjorde en markering på registreringspapperet, Detta för att de som ritade resultatkartor skulle kunna kompensera för mycket varierande flyghastighet uppför och nedför sluttningarna. Det var också en pall där jag var fastspänd vid start och landning.

Jordens magnetfält varierar dagligen ca 200 gamma. Vårt instruments noggrannhet var 2 gamma som registrerades två ggr per sekund. Vid magnetiska stormar kan fältet ändras flera hundra gamma på några minuter. Eftersom våra data då är obrukbara hade vi också en magnetometer på backen som på papper registrerade den dagliga variationen under alla flygningar.

Guadal Canal

De första veckorna på Guadal Canal blev mycket jobbiga med mycket nytt både med instrumenten och den nya miljön. Jag skulle lära mej instrumenten och de skulle kalibreras. Första flygningen med två plan och alla instrumenten i funktion blev mycket kort. Efter 10 min tog papperet i skrivaren slut och jag hade inte något i reserv i planet. Så lärde jag mig det!

Vi bodde de första veckorna på ett litet hotell. En natt vaknade jag av att sängen skakade. Efter några sekunder förstod jag att det var en jordbävning. Jordbävning visste jag ju att det var farligt, det hade jag hört många gånger i svensk radio. Jag

sprang ut på gräsmattan utanför hotellet och kontrollerade att det inte var något som skulle kunna falla på mej. Andra dörrar på hotellet började öppnas. Där stod jag på gräsmattan helt naken, inte en enda tråd på kroppen. Det hände aldrig mer.

Vårt jobb var att göra mätningar på de 5 största öarna samt några av de mindre öarna med speciellt intresse ur geologisk synpunkt. De 5 största öarna var alla ca 20 mil långa och 3-5 mil breda. Öarna är mycket fjällrika med många branta sluttningar beväxta med tropisk skog. Höjden på fjällen var normalt ca 1500 meter med en högsta topp på 2247 meter. Våra mätningar skulle ske med flygning tvärs över öarna med 400 meter mellan profilerna. Detta betydde att vi skulle flyga över varje ö ca 500 gånger. Flyghöjden skulle vara låg. ABEM fick



inte betalt för sträckor där vi flög högre än 150 meter lägre än 300 meter. I den terrängen var detta inte alltid så lätt då tropiskskogen oftast är ca 40 meter och ”bomben” hängde i kabeln 20 meter från planet. Jag som inte

satt fastspänd och mestadels baklänges hamnade vanligtvis i taket runt 10 gånger per flygpass. Vi förlorade under året två mottagarbomber i fjällen.

Av personliga orsaker valde Berndt att avsluta sitt jobb på Salomonöarna i April 1966. Han blev några månader senare sänd till Grekland som navigatör på en flygmätning med magnetometer. Det blev utfört med ett flyg hyrt av Värmlandsflyg i Torsby. Därefter började han arbeta internationellt för ASEA. Efter att Berndt rest blev navigeringen utfört av någon av piloterna. Förutom på Guadal Canal bodde vi i flyggruppen också på fyra andra öar. Detta för att minska avståndet från flygfältet till mätområdet. Med oss hade vi också två ”boyar”. De var bröder där den ena hjälpte oss att tanka planen (med handpump) och vara i närheten av planen under dagtid. Den andra gjorde allt husarbete och klädtvätt för oss men inte matlagning. Matlagningen utförde vi själva på rundgång. Ägg frukt och grönsaker samt ibland fisk kunde vi oftast köpa lokalt. Kött och övrig mat köpte vi i Honiara i samband med att vi, med flyg, levererade film och data från mätningarna.

En vanlig dag på jobbet

Eftersom vädret alltid var bäst tidigt på morgonen före solen skapade turbulens och molnighet på fjällen var det viktigt att starta så fort ljuset tillät det, vilket var ca kl 06.00. Vi steg därför upp kl 05.00 med en rask tvätt och på med shorts, en kortärmad skjorta och slippers på fötterna. Efter en enkel frukost efter behov körde vi ut till flygfältet. Ute på flygplatsen tog en av piloterna normalt en tur med Cessnan för att se på molnigheten om vädret var tveksamt. De andra piloterna färdigställde under tiden de två planen. Jag ordnade kamerakassetter och registreringspapper och startade därefter markmagnetometern. När Cessnan landat blev kartbordet ordnat med karta för det område där vi skulle flyga. Blåsorna blev tömda varefter motorer kunde startas. Jag startar sändaren i bakre planet och kontrollerar att allt är normalt. Därefter gick jag till min plats i första planet och startar instrumenten. Det blev nästan alltid gjort rote-start (vinge i vinge) och efter att vi var i luften vinschade jag ut bomben och kalibrerade instrumenten. Linjenummer skulle noteras på pappret samt på en bricka som syntes på filmen. Eftersom kameran var ett kontinuerligt problem satt jag nästan alltid baklänges och hjälpte kameran att mata fram filmen. Efter avslutat flygpass, ca 4 timmar, skulle papper, film och markmagnetometerns registrering dokumenteras. Planen tankades med handpump. Därefter körde vi hem till



frukost. Om vädret förhindrade ett eftermiddagspass (som var vanligast) blev det ett par timmars vila under moskitnätet. Beroende på vilken ö vi var skulle dagens kock förbereda middagen. Vi kunde bada och snorkla på alla öar och vi kunde på några öar spela snooker. Eftersom det inte fanns radio, TV eller tidningar var underhållningen sparsam. Vi hade böcker och en batteridrivna grammfon med fem skivor så variationen blev i vilken ordning vi spelade skivorna. I en svart låda med tygförsedda hål på sidorna bytte jag på kvällen film i kamerakassetterna.

Några av många fel

Kameran var ett ständigt problem under hela året. Vi hade tre stycken med oss. På ett fäste i golvet monterades kameran som på ovansidan hade utbytbar kassett med 60 meter film. Filmen skulle matas fram med en bild varannan sekund. Beroende på hög fuktighet värme och vibrationer skedde det ofta att filmens perforering gick sönder. Jag hjälpte den då igång manuellt. Små bitar från filmen hamnade i kameran och så småningom slutade motor eller slutarbladen att fungera. Efter att den andra kameran slutat fungera skrev vi till den Tyska fabriken för att få en lösning på vårt problem. Hjälpen kom i form av en låda med motorer, bländarblad, slutarblad, fjädrar och skruvar. Alla delar, bortsett från kamerahus, för att bygga minst fem nya kameror. Jag blev en OK kamerareparatör.

En morgon, 15 min efter start, gick en säkring i bakre planets sändare. Vi måste landa och byta säkring som sedan var OK under flygpasset. Detta skedde flera dagar i rad och förkortade den bästa delen av flygpasset med en halv timme. Hur hittar man felet? Eftersom piloten inte kunde komma bak till säkringen så fick säkringen komma fram till piloten. Jag flyttade den från sändaren till ändan av en 3 meter lång kabel som placerades bredvid piloten som hade säkringar. Jag isolerade den bra men berättade inte att det var 600 volt i kabeln. En morgon några veckor senare kom en ljusbåge och smäll från en av antennerna före vi startat och felet blev avslöjat. I ett litet hål på antennen kom det in fukt som orsakade kortslutningen.

Protonmagnetometern slutade fungera 5-10 sek varje gång planets tyngdkraft hamnade i negativ belastning. Det hjälpte inte att vända och skaka huvudenheten, förförstärkaren eller kablar. Detektorenheten som var placerad i ”stingern” (planets bakre förlängning) bestod av en ogenomskinlig plastburk med två magnetpolar i en vätska. Burken hade ett påfyllningshål för vätskan. En av spolarna hade lossnat och gjorde kortslutning mot den andra av G-kraften. Då jag inte visste om jag skulle kunna limma burken så att den blev tät begärde jag chefens tillstånd före jag sågade av toppen av burken. Om den inte blev tät skulle vi behöva vänta flera veckor på en ny. Det gick bra att få den limmad och tät med araldit och efter några veckor fick vi en ny modifierad detektor från Canada.

Vella Lavella

Choiseul var den västligaste av öarna vi skulle göra mätningar på. Den låg ca 40 mil från Honiara och saknade flygfält och vi fick därför utföra flygningarna från ön Vella Lavella som låg 7 mil från Choiseul. Öns befolkning bestod av en australisk familj och ca 5000 infödda. Det fanns ca 10 km traktorväg som amerikanare byggde under "WW2".

Flygfältet "Barakoma Airfield" som också byggdes under kriget låg på en koralludde och det fanns ett hus stort som våra busskurer byggt av material från



palmer och bananblad. En stund efter att vi landat kom australiern och hämtade oss med traktorn med släpkärra. En av oss blev körd till hamnen där vår bil tillsammans med bränslefat kommit med båt några dagar tidigare. Vår bil var naturligtvis den första och enda på ön. Vår utrustning lastades på släpkärran där "boy-arna" också fick sitta. Vi körde därefter med



bil efter traktorn de 5 km bort till huset där vi skulle bo. Det hade inte bott någon i huset efter "WW2" och det bestod av två sovrum, vardagsrum, kök och bad.

Huset var byggt på höga pelare. Det var inga glas i fönstren men nät med råtthål.

Det var ordnat en generator så att vi skulle ha ljus från kl 18:00-22:00.

Generatoren sköttes av en infödd. Det var också inköpt ett kylskåp av den typ

Baltzar von Platen uppfann, alltså eldat med fotogen. Det var ingen kall öl i

kylskåpet men flaskor med kallt vatten som vi raskt konsumerade i värmen. Nästa

dag vaknade vi alla med feber och väldigt stora smärtor i ögonen. Huset hade en

stor vattentank som fick sitt vatten från taket. Då ingen bott där på över 20 år kan



man tänka sej hur mycket fågelskit och andra föroreningar som samlats i vattnet. En av våra "boy-ar" fick en lokal medicinman att besöka oss men han hade inte någon medicin att ge oss. Vi blev friska efter några dagar. Detta var enda gången någon i flyggruppen var sjuka.

Den Australiska familjen bodde vid en stor hajfri (2-3 meter djup) lagun på ca 1 km i diameter men det var ingen väg dit. Vi fick en stående inbjudan att komma till dom när vi önskade för att åka vattenskidor och till ett socialt umgänge. Vi



besökte dom vanligtvis en gång varje vecka. Eftersom det varken fans väg, telefon eller radioförbindelse så var vår möjlighet att ta ett flygplan och flyga över deras hus och sen köra i bilen till hamnen där de hämtade oss med båt. Därefter åkte vi

vattenskidor i lagunen med 30 gradigt vatten. Sen blev det alltid grillning av mat med gott dricka tills vi reste hem före strömmen i huset försvann.

I en av de lokala byarna vi körde igenom var det med en hund, som med de allra flesta infödda, den hade inte sett någon bil tidigare. Hunden tyckte inte om bilen och kom skällande och hoppade med en smäll på bilen. Det skedde ca 10 ggr

innan den lärde sej att bilen var starkare än den var. Så efter det kom den bara skällande.

Under några veckor regnade det mycket varje dag. Det kom vatten in i planen och då solen kom fram blev det varmt och fuktigt som i en bastu i planen. Detta orsakade många instrumentproblem med kortslutningar i transformatorer och liknande. För att minska problemen tog jag med en del instrument hem. Tyvärr regnade det så mycket att en av broarna vi körde över blev obrukbar. Detta betydde att vi måste gå ca 2 km från bron till flygfältet. Problemet var att jag hade ca 50 kg instrument hemma. För att ordna det lånade jag en kanot, typ urholkad trädstam, av en av de infödda. Jag lastade instrumenten för att paddla de ca 700 meter över viken till flygplatsen. När jag kommit en bit ut kom ett stim delfiner på ca 20 stycken och började cirkla runt kanoten. Då blev jag riktigt rädd för det skulle vara en katastrof att välta med instrumenten. Jag vet inte om dom såg rädslan i mina ögon för de var hyggliga och kom inte närmare än ca 20 meter som då kändes som 5 meter. Turen gick bra även tillbaka.

En dag fick Vella Lavella besök av en lyxkryssare på jorden runt tur. På den båten var det några krigsveteraner som skulle få komma i land med sina fruar. Detta för att lägga en krans på en minnessten samt en liten minneshögtid. Eftersom det inte fanns några transportmöjligheter måste de sättas i land direkt i



närheten av minnesstenen. Det var roligt att se de Amerikanska fruarna hoppa upp på ryggarna till de infödda männen för att bli burna i land.

Malaita

Malaita var den ö där förhållandet mellan infödda och européer länge varit problemfyllt. Vi blev därför rådet att vara försiktiga. Det var ca 30 australier i Auki där vi skulle bo som jobbade med skolor och att lära de infödda att odla olika produkter. Flygplatsen låg på en koralludde ca 4 km från det hus där vi skulle bo. Vid flygplatsen var det en liten by med ca 60 hyddor. Det hade aldrig tidigare varit något flyg parkerat på flygplatsen över natten. Vi fick omedelbart information om att ingen kunde garantera för våra plans säkerhet. Efter några samtal med åldermannen fick vi en utmärkt lösning på detta. Varje morgon när vi kom till flygplatsen tog en av piloterna en tur med Cessnan för att se på vädersituationen. På den turen fick tre av de infödda vara med. Vårt krav var att ingen skulle vara i närheten av planen när inte vi var där och det skulle alltid vara tre nya personer som fick flyga varje gång. Varje morgon när vi kom med bilen kom det ca 100 infödda springande för att vara först. Det hände flera gånger att någon av de som kom löpande var helt nakna. Jag tror ingen haft så bra vaktstyrka någon gång. Det var alltid bara infödda av det manliga könet som kom löpande. En dag då vädret var så bra att vi skulle försöka ett eftermiddagspass mötte vi tre flickor i bastkjolar och blommor runt midjor och hals en bit från flygfältet. De skulle gå till ett bröllop. Efter att vi lastat av bilen hämtade vi dom och dom fick en flygtur. Det var många hysteriska och glada skratt på den flygturen.

De infödda bodde antingen vid havet eller också högt uppe i fjällen på avlägsna platser på ca 800 meters höjd. Byarna i fjällen såg mycket vackra ut med oftast ca 20-40 hyddor runt en öppen plats. Eftersom vi flög lågt kunde vi ibland komma väldigt nära byar innan de upptäckte oss. Det kunde vara mycket folk ute på den öppna platsen men när de såg oss, två stora fåglar, sprang alla i panik och gömde sig. På nästa flyglinje var det aldrig någon ute.

En annan gång då vi flög längs en älv var det två kvinnor i var sin kanot ute på den lugna älven. Då de såg oss hoppade de ut i älven med knappt en meters vattendjup och började springa mot land. Springa i vatten är inte lätt men de försvann in i djungeln efter en stund och kanoterna gungade långsamt vidare. Jag fick ett gott skratt då men jag förstod inte deras rädsla.

En morgon efter att jag vinschat ut ”bomben” fick vi besked från bakre planet att landningsställena inte var helt inne. Jag vinschade in ”bomben” och hela kabeln var våt av hydraulolja. Vi flög då vidare till Honiara där vår mekaniker hade fast bostad. Landningsställena gick inte ut normalt och det blev först gjort försök med G-kraft att få dom ut i låst position. Detta gick inte men då planet hade en nöd-utlösning med tryckluft drog piloten i ringen till nöd-utlösningen som var placerad under hans stol. Han orkade inte så jag gav honom en stor skruvmejsel som han satte i ringen för att bryta upp den. Sprinten satt fastrostad så det gick inte. Piloten hade gjort ett fel, han provade inte handpumpen först, som han borde gjort, då han trodde att all hydraulolja var borta. Pumpen hade en del olja som inte kunde rinna ut och hålet på slangen var inte större än att ställen kunde pumpas ut och vi hade en vällyckad landning. Det andra planet hade samma fel med fastrostad sprint för nöd-utlösning av landningsställena.

Avslutning

I slutet av september 1966 var arbetet på Salomonöarna avslutat och vi skulle flyga med planen till Sydney. Det var stor avskedsfest hela natten med många hundra gäster och många på flygplatsen då vi lastade planen för avgång. Första övernattningen var på Nya Guinea. Vi fortsatte nästa dag och efter en tankning i norra Australien gjorde en av piloterna ett misstag. Utan att begära starttillstånd gjorde han som vi gjort ett helt år. Han gjorde rote-start med oss. Det var nästan inte nödvändigt att ha radion på för att höra den flygledaren under en lång lång tid. Vi flög vidare till Cairns där vi fick flygförbud tre dagar. Lyckligtvis var det inget allvarigare än att president Lyndon B. Johnson skulle besöka Cairns. Vi fick möta civilisationen där och det var faktiskt många överraskningar. Men nu var det slut på att vi under mobbing och skratt skulle klippa varandras hår.

Efter att vi kom till Sydney skulle vi göra en presentation av oss för några gruvbolag i Canberra. Vi flög dit med bägge planen. Efter utfört uppdrag skulle vi flyga tillbaka till Sydney med första planet medan det andra blev kvar för att ta vår chef med efter ett möte. Vi begärde och fick starttillstånd. Vi fick efter en stund besked att ta kontakt när vi passerat en viss älv. Då blev vi klara över att vi inte hade några kartor i planet (de var i det andra planet). Vilken älv? Man kan inte berätta att vi saknade kartor så vi fortsatte efter kusten tills vi såg Sydney i fjärran. Då blev trafikledningen informerad om att vi inte viste var vi var. Vi fick

då flyga några varv tills de hittade oss på radarn. Vi fick därefter en mycket vänlig hjälp ända in till parkeringsplatsen av en hygglig trafikledare.

Hittade vi något?

På två små öar, Rennel och Bellona, 20 mil söder om Guadal Canal var den radioaktiva strålningen 10 ggr högre än på andra öar. FN geolog godkände inte resultatet och menade att vi hade instrumentfel. Ny mätning en månad senare gav samma resultat. Det blev konstaterat stora mängder brytbar fosfat. Men att bryta det skulle ge som resultat att ön blir obeboelig då både grundvatten och odlingsmöjligheterna förstörs. Fosfaten ligger därför fortsatt orörd. Det är i dag flera guld och koppargruvor på Salomonöarna men jag vet inte om det är ett resultat av våra mätningar. Om våra mätningar visade ett mycket intressant område så var proceduren, inmutning, markmätning och provborrning, något som normalt tar 10-20 år.

Jag fortsatte med flygburen malmletning i Sverige, Norge och Finland ytterligare 6 år. Under den tiden använde vi nästan enbart helikopter som vi hyrde från Ostermans Aero eller Lapplandsflyg. Jag var då både instrumentoperatör och navigatör och vi flög alltid med mätutrustning hängande 20 meter under helikoptern. Under vinterhalvåret då det inte gick att detaljnavigera beroende på snö var mitt jobb att bygga och modifiera instrument. ABEM bytte under åren namn till Terratest AB.

5619 Gabriel Gabrielsson



57-ornas träff i Västerås 2011

Lördagen den 14 maj hade vi 57or en klassträff i Västerås. En anledning var att det var 50 år sedan vi tog examen vid FFV. Vi var 17 åldrande elever och klasskamrater från den gamla goda tiden, som hade mött upp till en trevlig dag tillsammans på den klassiska marken vid Johannisberg och Lövudden. Nåväl, några modiga damer fanns också med i denna mansdominerade samling.

Vi samlades på Johannisbergs flygplats där banan slutar mot Lövudden. Nära den plats som Gösta Heden landade med Lansen, som skulle bli ett studieobjekt på skolan. (De flesta av oss var med och bevittnade denna stora händelse den 19 februari 1959).

Varför samlades vi där?

Jo, för att titta på när 5708 Ove Anderssons hade suverän uppvisning med sitt linstyrda plan, som han framgångsrikt tävlat med i Sverige och utomlands.

Hans uppvisningsprogram var helt och hållet lika det som är obligatoriskt i tävlingssammanhang.

Platsen har en helt cirkulär platta med asfalt, speciellt för den typen av linflygning.



Efter hans uppvisning flanerade vi vidare i eftermiddagens solsken mot Johannisbergs herrgård (där vi hyrt festlokalen i källaren).



Fr vänster

5740

5724

5733

5739

5732

Tiden går fort i trevligt sällskap. Det var dags att rigga om för kvällens festligheter i källarvalven på Johannisbergs Herrgård.
Där tillbringade vi kvällen med prat skratt och sång en lång stund mot natten.



5740

5728



5756

5746

5708



5703

5724

Alla bodde vi på samma hotell, där "Svarten" har sina speciella FFV-vänliga priser. Nämnas bör, att de flesta av oss kom till hotellet redan på fredagseftermiddagen.

Två kvällar med glada minnen och historier hann vi således med.

När vi åkte hemåt på söndagen kom regnet!



5713



5716



5732



5740



5746



När jag är 70 år

5703 Arne Brahm framförde nedanstående sång till oss 70-åringar och han ledde även avslutningsvis FFV sången på 57-ornas jubileumsträff i Västerås.

Melodi: When I'm Sixty-Four

Hur skall det gå med min
äldreomsorg
När jag är 70 år?
Kommer ni att skicka hit en
hemsamarit
som städa, dammar, torkar min skit?
Får jag nån' fotvård, handlar nån'
mat
Till vårt koncentrat?
Får jag nån' färdtjänst – locka mitt
hår
När jag är 70 år?

Får jag ha' julgran med levande ljus
i ert servicehus?
Får jag sitta uppe efter klockan sju,
får jag gå till sängs med min fru?
Får jag bli gramse, får jag bli pilsk,
kanske lite ilsk?
Får jag ha' nubbe, får jag ha' rus
i ert servicehus?

Får man ha' katter, får man ha' hund
när man blir er kund?
Får man spela poker, spela patiens,
kasta käppen och ta sig en dans?
Får man nåt' påskägg
får man ha skägg,
dricka Parador?
Får man va' vaken, får man va'
naken
När man fyller 70 år?

Får man va' naken
och vifta på baken
när man är 70 år?



Skolan, elevhemmet och det glada femtioalet

Många FFVare har nu lagt ett halvt sekel till på nacken efter det vi upplevde på det ljuva 50-talet.

Själv tycker jag mig märka detta främst genom att en del tidigare så klara minnesbilder blivit suddiga. Man glömmer bort både namn och årtal – till och med hela episoder. Jag vill inte tro att jag totalt förlorat minnet men tillstår gärna att det visar tecken på nog så grava försämringar. Nåja, med hjälp av gamla brev, foton och inte minst samtal med kollegorna i Västerås och Arboga kan man ju skaka liv i delar av hjärnan.

Som några av er känner till så bor jag sedan femton år tillbaks i Helsingborg men har täta kontakter med bland andra 4929 Kalle Gardh och 5117 Jarl Jönsson. Kalle är som alla vet Arbogabo sedan många herrans år. Jarl är Blekingebo, också sedan många år.

Som gammal pensionär har man som regel mera tid än pengar och då kan det passa att hålla sig inomhus och försöka inventera hjärnkontoret. Nog skall man kunna vaska fram något värt att påminna om. Det kan vara värt ett försök. Nu skall ingen ha stora förväntningar eftersom det jag tycker är god humor enligt andra inte ens är värt trycksvärtan. Som jag framhållit i tidigare Pb skall man inte heller ha orubblig tilltro till allt jag skriver. Jag menar inte att jag medvetet far med osanningar. Nej-nej, återigen kan minnet svikta eller ha förändrats i något avseende. Att jag har en viss fallenhet för att tillgripa överdrifter i någon situation skall inte anses som lögn. Det finns bättre uttryck för detta. Jag själv kallar detta att jag **kryddar**. Det låter mjukare och mindre oärligt än att jag **ljuger**.

Runt 1951 hade vi en vaktmästare som hette Gunnar Larsson. Han var både skötsam och vänlig men något för ambitiös i det uppdrag han var tillsatt att sköta. Han hade en avog inställning till vårt pingis- och grammofonrum på Johannisberg. Han tyckte vi spelade för högt och beskyllde oss t o m för att stiga upp mitt i nätterna för att spela ”Hej Babberiba” på högsta nivå. Den låten hatade vaktmästaren mest av alla – han fick enorma vredesutbrott då den spelades. Detta kunde varje elev intyga vilket naturligtvis fick till följd att den spelades extra ofta och alltid på maximal volym. Ingen av oss blev någonsin påkommen som skyldig men vaktmästaren var beslutsam. Någon måste bära ansvaret. Grammofonen

hoppa väl inte igång av sig själv heller. Åhnej, en odåga går lös och skall sättas fast. Vi kom underfund med att vaktmästaren offrade sin nattsömn för att sätta dit ”lymmeln”. Grammofonrummet bevakades nu dygnet runt från både in- och utsidan.

Plötsligt gällde ombytta roller, nu var det vi alltid vänliga och väluppfostrade elever som bevakade vaktmästaren då han smög omkring i de nedsläckta utrymmena. Tystnad och sömn var beordrad efter 22.00.

Det hela började med att vi knöt samman våra emaljerade plåtmuggar och satte dem på en hylla över dörren mellan trappuppgången och grammofonrummet. En kort snörstump och ett häftstift utgjorde utlösningssystem. Om man i mörkret och under total tystnad försökte smyga upp dörren skulle man överraskas av ett fruktansvärt skrammel då kanske ett 10-tal emaljerade muggar störtade ner tre långa marmortrappor i ett gammalt slott med fridsamt sovande elever. Detta illdåd gjorde vaktmästaren sig själv skyldig till. Ingen elev kunde anklagas för att mitt i nätterna smyga omkring i onda avsikter. Att någon skulle bryta mot gällande ordningsregler var otänkbart. Reglementen är till för att följas.

Om vår energiske övervakare någonsin informerats om vad som utspelades på Johannisberg under vintern 1951 är inte bekant. Han hade gång efter annan till rektorn och föreståndaren rapporterat att han i sin tjänsteutövning plågats av tonerna till ”Hej Babberiba”. Rejäl som han var tillstod han att ingen elev någonsin setts lämna sin slaf i samband med upptågen. Förmodligen förblev vaktmästaren förvirrad resten av livet och han var inte ensam om detta. Vi i alla sammanhang oklanderliga och mönstergilla lärlingar avfärdade fortsatta spekulationer med förklaringen att slottsspöken aldrig skall förringas eller uteslutas från misstankar.

Kanske finns det en rimlig förklaring till mysterierna. Högst upp i ett hörn på lucka fyra fanns ett säkringsskåp som kunde nås av någon som tilldelats en överslaf. Här gavs möjlighet att styra till och frånslag av belysning och elektriskt kopplade apparater. Genom att skruva in eller ut en propp kunde man sätta igång t ex ”Hej Babberiba” när det passade oss alltid oskyldiga som bäst och vaktmästaren som sämst.

Visserligen har jag under lektionstimmar lärt att man genom att hålla vatten på en generator uppe i Harsprånget kan tända en lampa på ett utedass i t ex Tomelilla men detta är svårt att begripa. Det skall flyttas elektroner i koppartrådar som är 200 mil långa vilket stöter på stora problem. Tänk er att i samma ögonblick som man knuffar in några elektroner i en ledning uppe i Norrland får dom en glödtråd att lysa i Skåne. Här krävs tjocka handböcker för att förstå.

Man skall inte komplicera där det är möjligt att förenkla. Jag tror på enkla lösningar och därför tror jag att det finns slottspöken på gamla fina Johannisberg.

Bästa hälsningar

5107 Sten-Eric Svensson



En märklig händelse

I början av juni 2010 valde tidningarna och övrig nyhetsmedia att berätta om en mycket speciell händelse inom flygvärlden. En JAS 39B Gripen hade under en rutinmässig kontrollkörning av motorn med en kvinnlig tekniker ombord, helt plötsligt dragit iväg med tänd EBK från motorkörningsplatsen där den stod uppställd. Den for ut över en del av flygfältet, i riktning mot skogen, där den slog runt och totalhavererade. Dessbättre utan att fatta eld. Kvinnan skadades en del, men klarade livet som genom ett mirakel. Det måste ha varit en oerhört omtumlande händelse för henne – som kunde ha slutat med en tragedi, med ond och bråd död som följd. Nu begränsade sej det hela till något av en ekonomisk tragedi, om man far uttrycka sej så. Ett JAS-plan kostar ett antal hundra miljoner av svenska folkets skattepengar och varje förlust av ett sådant innebär givetvis en försvagning av vårt försvar. Händelsen ägde rum vid F21 i Luleå och det var uppenbarligen den mänskliga faktorn som var orsaken till haveriet. Ett JAS-plan med tänd EBK går inte att hålla kvar på plats med hjälp av planets egna bromsar eller med enklare stoppanordningar. Motorn utvecklar därvid en alltför stor kraft.



Det sägs: Inget är nytt under solen – och historien går igen

Med detta som utgångspunkt skall här berättas om en händelse som ägde rum vid CVM – Centrala Flygverkstaden Malmen – någon gång i slutet på 40-talet. Även detta var en mycket allvarlig incident som kunnat slutat i en tragedi, men som med hjälp av det som vi brukar kalla för tur – i brist på en bättre förklaring – slutade lyckligt utan någon manspillan. Händelsen kom i stället att i efterskott omfattas av en humorns prägel på hög nivå, möjligen med undantag för den drabbade personen själv. Detta är vad som hände:

CVM hade bland sina många avdelningar en plåtverkstad som efter den tidens måttstock utförde plåtarbeten på en mycket hög kompetensnivå. Det hände ofta att såväl plåtslagare som arbetsbefäl blev utsända till olika flygflottiljer i landet

att utföra arbeten och skadebesiktningar av mera komplicerat slag – som man inte hade resurser att klara av själva. Ibland hände det att berörd personal fick packa verktygslådan och med kort varsel draga iväg och snarast möjligt inställa sej vid något arbetsobjekt ute på någon flottilj som kallat.

Svenska Flygvapnet hade begåvats med en ny flygplanstyp, vars entré' hade emotsetts med stor spänning, både bland yrkesfolket och de flygintresserade bland allmänheten. Det handlade om det nya reaktionsdrivna – det kallades så då – jaktflygplanet Vampire. Det kom också i folkmun att kallas "Blåslampan".



Kungliga Bråvalla Flygflottilj i Norrköping (F13) var först ut med att få taga emot denna nya revolutionerande flygplanstyp, vars framdrivningsmetod för kommande framtid skulle bli den dominerande inom både Sveriges och övriga världens flygvapen.

De Havilland Vampire – som kom att få beteckningen J28 i Flygvapnet – var tillverkad i en blandning av trä- och lättmetallkonstruktion. Egentligen en egendomlig blandning, med tanke på att det trots allt handlade om en flygplanstyp som skulle röra sej i 800-850 km/h. Framkroppen var uppbyggd av dubbla lager plywood med distansmaterial av balsaträ emellan. Flygplanstypen kom därmed att generera arbete åt både snickare och plåtslagare. Engelska flygplanskonstruktörer – dessa Albions frejdade söner – har ofta genom tiderna använt avvikande och överraskande konstruktionsmetoder, lite svåra att förstå för "en vit man". Men i detta fallet var avsikten uppenbarligen att spara på den dyra och mera svåråtkomliga lättmetallplåten. En bieffekt av denna trä-plåtkonstruktion var att filletplåtarna mellan vinge och kropp fick monteras med plåtskruvar utefter ena kanten och träskruv utefter den andra. Efter det att träskruvarna lossats en gång blev hålen i träframkroppen så stora att skruvarna snurrade motståndslöst runt i balsautfyllningen. Då fick hålen pluggas med tändstickor och lim för all skruvarna skulle taga fast i ett nytt försök. I det läget var det – för en gång skull – fördelaktigt att vara rökare! Dom hade ju av gammal vana alltid tändstickor på sej.

En dag inkom till CVM ett meddelande från F13 i Norrköping med hög prioritet. Ett av de nyinförskaffade Vampireplanen hade under taxning på marken kommit emot ett föremål med ena vingen varvid en plåtskada hade uppstått. Man ville nu med kortast möjliga varsel få dit en specialist på plåtreparationer från CVM till F13. För att vinna tid bestämdes det att ett flygplan från Norrköpingsflottiljen skulle redan på eftermiddagen samma dag anlända till CVM och hämta nämnda plåtspecialist för konsultation beträffande reparationsförfarandet. Personvalet av specialist var ganska självskrivet det blev chefen för plåtslageriavdelningen själv "Knutte" Lövberg.

Sent på eftermiddagen anlände så "hämtplanet" från F13. Det visade sej vara ett mindre plan av typen Klemm 35 med en kadett som förare. Klemmen taxade fram och kuperade motorn strax framför hangarporten till A-hallen. Där i porten stod redan den undersätsige och runde Lövberg otåligt väntande, iförd en allt för stor s.k. "skinnpaj". På huvudet hade man krängt på honom en läderhuva av äldre slag – allt framtaget ur A-hallens dammiga förråd. Han såg rätt humoristisk ut i sin ovana mundering. Han hade uttalat sej till ett par man i A-hallen av de som



hjälp honom med påklädningen, att han var måttligt road av det här med flygning. Som avslutning på utrustningsseremonin hängdes han på en fallskärm. Med denna hängandes ned emot knäveckan vart hans rörelseförmåga ganska begränsad.

Han tog sej med möda upp på Klemmens vinge och med en hel del besvär lyckades man hjälpa ned honom i den främre sittbrunnen på planet. Någon skämtare bland folket i A-hallen ropade att dom skulle hämta ett skohorn för att klämma ned Lövberg i sittbrunnen!

Slutet på arbetsdagen för folket i A-hallen var nu nära förestående. Det återstod egentligen bara att hjälpa iväg Klemm 35:en med kadetten från F13 och Lövberg. Sedan kunde man dra igen de stora hangarportarna och gå hem. Men riktigt så enkelt skulle det inte gå denna dag! Den unge kadetten – en artig vattenkammad gosse och blivande officer – tyckte sej förmodligen känna någon form av

gruppträck från folket i A-hallen som enligt klockan nu borde få stänga och gå hem! Det var visserligen inte hans fel all tiden hade kilat iväg under försöken att få ned sin rundmagade passagerare i den trånga sittbrunnen, men än då! Klemm 35 saknade självstart vilket gjorde att det krävdes en ”mek” som drog igång motorn. Men han beslutade sej nu för – som man säger – ta saken i egna händer! Kanske tänkte han på den gamla devisen ”All en bra karl hjälper sej själv!” Han skulle klara detta på egen hand.

Men detta skulle visa sej vara ett dåligt genomtänkt beslut! Det saknades bromsklotsar framför hjulen, men det skulle nog gå att klara ändå! Han ”snapsade” motorn i vanlig ordning varefter han gick ned och försökte dra igång densamma. Men trots flera försök vill inte Hirtmotorn gå igång. Föraren gick då upp till bakre sittbrunnen och gav lite gas på reglaget och sedan ned igen för att på nytt börja dra runt motorn. Och nu hände allt på en gång!

Hirtmotorn small igång direkt och släppte lös alltför många av sina max 105 hästkrafter! Föraren fick sej en smäll av vingen så att han föll omkull och rullade runt under planet när detta drog iväg utåt flygfältet med Lövberg i främre sittbrunnen. Det blev halvt panik hos folket i A-hallen. Klemmen drog iväg i en stor cirkel utåt flygfältet. Lövberg fick upp båda armarna över vindrutan och viftade med dessa – uppenbarligen i panik. Kvar stod föraren helt villrådig och gissningsvis skräckslagen, utan att kunna ingripa! En helt sanslös situation! Väl kommen en bit ut på flygfältet vände planet efter att ha fullbordat en stor cirkel och kom så tillbaka i riktning in emot A-hallen där det stod fulltankade plan uppställda!

Bland folket i A-hallen var spänningen nu på topp! Någon skrek ”För h-e, han kommer å gå rakt in i hallen vi måste försöka få stopp på han!” Flera man sprang ut och mötte planet som kom rullandes med en fart av uppskattningsvis 12-15 km/h, med en vilt gestikulerande Lövberg i främre sittbrunnen. En man av dom som kom först fram klängde sej fast i planets ena yttre vingdel i sista ögonblicket. Detta resulterade i att Klemm 35 ändrade kurs och brakade in med den andra vingpetsen i det stora ramverket som styr upp hangarportarna. En annan man hoppade upp på vingen och stoppade motorn med hjälp av magnetbrytaren i bakre sittbrunnen. Så nära var det att det hänt en större olycka!

Den panikslagne plåtreparationsexperten Lövberg fick hjälp att ta sej ur sittbrunnen av många armar. Han hade ju själv kunnat bryta tändströmmen till

motorn när planet skenade iväg men klarade uppenbarligen inte av att tänka klart i den panikartade situationen.

Klemmen slog av en bit av vingspetsen vid kollisionen med den kraftiga järnkarmen till hangarporten och fick därmed tagas ur tjänst. Vingen fick repareras på CVM:s snickarverkstad – vilken ännu fanns kvar vid denna tid. Kadetten, piloten fick förpassa sej tillbaka till hemmaflotttiljen F13 med ”hela Svenska folkets Järnväg”, som det då hette, samma kväll. Undras hur han lyckades förklara händelsen för sina överordnade? Något som vi markbundna aldrig fick veta! Förmodligen ingen merit för en blivande officer!

Plåtexperten Lövberg fick vänta tills nästa morgon grydde, då även han fick anlita tåget till Norrköping. Förmodligen ett lugnare resesätt än det han provat på kvällen innan. Tack vare den, trots allt, lyckade utgången av den ingalunda ofarliga incidenten med det skenande flygplanet gav den ovanliga händelsen upphov till mycket skämt när det talades man och man emellan bland folket. Den ende som inte såg det hela från den skämtsamma sidan verkade vara ”Knutte” Lövberg själv. Hans mun log ett påtvingat leende när historien fördes på tal, men i hans ögon tycktes man kunna avläsa något kvarvarande allvarligare! I en revy som arrangerades en tid senare för CVM-anställda – där för övrigt undertecknade deltog i en tämligen undanskymd roll – skämtades det friskt om det som inträffat under det gångna året. Där kom givetvis den här händelsen upp i ett nummer, under rubriken

Rundflygare Lövberg – en äventyrare med kläm (Klemm 35)

I muntra vänners lag kom han under lång tid att kallas ”Rymdflygaren” – en titel som han inte odelat sägs ha uppskattat.

4307 Sigvard Hansson



Östersundsträffen 2011 på Teknikland Optand

Teknikland är skapat av ideella föreningar – Militärhistoriska föreningen i Jämtlands län, Jämtlands flyghistoriska förening och Jemtlands Veteranbilkлубb tillsammans med Sveriges främsta länsmuseum, Jamtli.

Verksamheten bygger till största delen på ideellt arbete.

Torsdagskvällen den 13 oktober träffades vi FFVare, av skiftande årgångar från Östersund med omnejd, vid Optands museum Teknikland. Tolv gentlemän hade mött upp till årets träff, som enligt mina beräkningar var det 25:e gången dvs en jubileumsträff.

Kvällen flöt på som vanligt, vi fikar och diskuterar gamla minnen som man normalt gör i vår ålder. Märkvärdigare är det inte.

Nytt för i år konstaterande vi att FFVaren har en ny uppgift att ta tag i framöver. Nämligen att vi kan ställa upp som ”husvärd” under sommarens öppettider på flygdelen av museet.

Husvärdarna skall bistå turister med kunskap och information samt också vara trevliga.

Vi har under sommaren varit tre som provat på detta! Janne Nowén, Hasse Eneroth (Nilsson) samt undertecknad. En kul uppgift som glad pensionär!

Med vår bakgrund, har vi väl alla varit med om att ”skruva” på något som visas runt om på olika flygmuseer.

Sen om man råkar på någon konstiga fråga från besökare, som man inte kan, ja det får man räkna med. Naturligtvis blev jag själv utsatt för det.

Tunnan, Lansen, Draken och 105an (SK 60), ja det hade man hopp om att någon skulle fråga om, men ack nej.

”Vad är det där för kärra” undrade en besökare, och pekade på en gul fyrbladig modellkärra uppe på ett innertak?

Inte var det en Mustang och definitivt inte en Spitfire!

Jag hade inte en aning.

En enda riktig fråga på två dagar, och den kunde man inte!

Efteråt fick jag veta av Nowen och Ingvar Nordstedt att det var en ”korvdragkärra” som for fram och tillbaka med ett skjutmål (korven) hängandes långt efter sig.

Vi får se om någon vänlig själ kan fråga om J29an nästa år.

En parant solo dam stod utanför lottadelen = köket modell 1939.

Kom in här och titta på något unikt, sa jag till henne, och hon följde snällt med.

Väl inne i köksdelen började hon prata på Ukrainska! Inte ett ord förstod jag.

Men vi förstod varandra!

En flygentusiast från Göteborg, med utbildning enligt verkstadsskolestuk inom tidigare SJ, pratade jag mycket länge med. Han hade åkt tåg upp och ville se simulatören för Viggen. Naturligtvis var den stängd den dagen, men jag lånade nyckeln och han blev helnöjd.

Jag visade honom vår FFV namnförteckning när vi pratade om utbildning.

Han var imponerad, helt fantastiskt tyckte han.

5732 Kjell Landgren



Stående fr. vänster: 5313,5627,4704,5651,5732,5657,5644

Sittande fr. vänster: 6148,6450,6505,5709,6017

De höga hastigheternas man

Jag skall berätta lite om en uppfinnare som bara har en perifer koppling till flyget. Jag kom i kontakt med honom när jag var informationsdirektör på Alfa Laval under åren 1989-1998. Det är Gustaf de Laval, som bland allmänheten är mest känd som uppfinnare av mjölkseparatorn. Men han gjorde annat också.



”Hastigheten är en himmelens gåva”, skrev de Laval i sin dagbok under studenttiden i Uppsala på 1860-talet. Han var mycket fascinerad av vad hög hastighet kunde åstadkomma. Många av hans uppfinningar kom också att bygga på just hög hastighet.

Hans första anställning var 1872 vid Stora Kopparbergs Bergslags AB i hemstaden Falun där han stannade i två år. Redan där patenterade han en metod för att extrahera nickel på våta vägen (fråga inte vad detta betyder!), och han byggde ett av de första svavelsyratornen i Sverige.

Därefter var han, som det heter ”privat konstruktör i Falun”. Han hade kommit på en metod att tillverka buteljer i roterande formar. Glasmassan skulle formas till buteljer av centrifugalkraften i och med att formarna skulle roteras med hög hastighet. Det här var en typisk Laval-idé. Den var nyskapande och, framför allt, den byggde på hög hastighet. Han fick en lokal finansiär som satsade 40 000 riksdaler på Gustaf de Lavals idé.

Men det hela sprack – bildligt talat. Samtidigt som man kom igång med tillverkningen föll priserna på buteljer dramatiskt, och Gustafs metod blev plötsligt olönsam. Fabriken upphörde i början av 1875. I sin dagbok har han bara gjort en enda anteckning om sitt misslyckande: ”Hvilket oerhört trassel med glasbruksbolaget i hvilket Du gaf dig in bra lättsinnligt!” Men han tog också på sig hela förlusten genom en revers på hela beloppet, som han också betalade till finansiären när han kom på grön kvist.

Det här var ett misslyckande som kunde ha knäckt vem som helst, men inte Gustaf de Laval. Han hade en gång tidigare sagt att ”det är över skrothögarna man måste fram”. Med det menade han att även misslyckade experiment gav kunskap.

Han gick vidare till en anställning på Klosters Järnbruk där han började 1876.

Det var brukspatronen Johan Fredrik Lagergren som uppmärksammade Gustaf de Laval och anställde honom som ingenjör. Under sina två år vid bruket gjorde han flera uppfinningar som kom att få stor betydelse för Klosters Järnbruk. Bland annat uppfann han en förbättring av bessemerkonvertern som minskade stålets benägenhet för rödskörhet. Han konstruerade också en apparat för galvanisering av järnplåt.

Och han experimenterade med att borra berg med sandbläster.

Men Gustaf var rastlös och hade svårt att koncentrera sig på Brukets utveckling. Han beundrade uppfinnaren John Ericsson. Inspirerad av dennes uppfinningar skrev han ner sina funderingar kring en kraftmaskin. Det var de första tankarna kring ett projekt som senare skulle leda till ångturbinen. Idén lär ursprungligen ha kommit från de försök han gjorde med bergborrning med hjälp sandblästring.

Han funderade också på hur man skulle kunna göra en motor tillräckligt stark och lätt för att lyfta en luftfarkost (redan här finns en avlägsen koppling till flyg!). I hans anteckningar kan man läsa att ”drivkraften för luftsegling kommer att bli direkt användande av exploderande ämnen, analogt med raketer”. Ungefär så är principen för en modern explosionsmotor av det slag som vi har i alla bilar! Det har i hans verkstad i Klosters bruk funnits kvarlämnade maskindelar som visar att han verkligen försökt att konstruera en fotogenmotor.

Tänk på att detta hände 1876, samma år som tysken Otto gjorde den första fyrtaktsmotorn!

Men mest gick han och tänkte på en artikel som han läst i en tysk tidskrift som hette Milchzeitung. Artikelnen handlade om en apparat som kunde utvinna grädden ur mjölk. Metoden byggde på centrifugalkraften, något som Gustaf de Laval var mycket intresserad av. Gustaf såg att den tyska uppfinningen hade stora brister, men framförallt såg han dess möjligheter. Den som kunde utveckla en teknik för att förädla mjölkprodukter skulle göra sig en stor förtjänst. ”Jag skall visa att centrifugalkraften verkar på samma sätt i Sverige som i Tyskland” lär han ha yttrat.

Även Brukspatronen Lagergren insåg möjligheterna, men Gustaf var ju faktiskt anställd för att utveckla produkter och metoder inom brukets område. Det slutade med att Gustaf i maj 1877 åkte till Stockholm med avskedsorden ”Ni skola snart höra av mig!” för att söka sin lycka som uppfinnare.

Visst kan man fundera på vad som blivit av Långshyttan och Klosters Järnbruk om brukspatronen hade vågat satsa på Gustaf? Hade Alfa Laval med sina som mest 22 000 anställda ha hamnat i södra Dalarna istället för i Stockholm?

Väl i Stockholm fortsatte han att arbeta på sin gräddskumningsapparat. Han var övertygad om att det skulle gå att göra en apparat som inte bara skiljde grädden från mjölken, utan också gjorde det i en kontinuerlig process. Dessutom ville han att apparaten skulle vara teknisk fullgod och möjlig att serietillverka.

Att separera grädde från mjölk med hjälp av centrifugalkraft var känt sedan länge, men problemet var att det var tidsödande. Den allra enklaste metoden var att hålla upp mjölken i stora bassänger och låta jordens dragningskraft skilja grädden, som flöt upp på ytan. Det var en metod som praktiserades på mejerier ända in i slutet av 1800-talet. I hemmen ”skummade” man av grädden som flöt upp på ytan i spannen (det tror jag att alla äldre FFVare har upplevt!).

Metoden att centrifugera med hög hastighet, på samma sätt som i en tvättcentrifug syns på en av Gustafs första skisser. Tänk en rund burk, som man kan få att rotera i hög hastighet. Man börjar med att hålla i mjölken och sen sätter man fart på maskinen. Den tyngre grädden pressas ut mot periferin. När rotationen upphör, lägger sig grädden på ytan. Vad Gustaf de Laval gjorde, var en konstruktion som tillät kontinuerlig drift. Mjölken hölls hela tiden på separatorn, maskinen separerade så att grädde och skummjölk tappades av kontinuerligt i var sitt utlopp.

Den 16 december 1877 gjorde han sitt första lyckade experiment med mjölk. Hans uppfinning fungerade som den skulle! Ett år senare, den 14 januari 1879 inleddes demonstrationer av en stor separator avsedd för mejerier. Och därmed inleddes en framgång utan motstycke. Redan 1880 säljs 149 separatorer. Maskinen vinner utmärkelser på mässor och utställningar.

Plötsligt blir Gustaf en rik man.

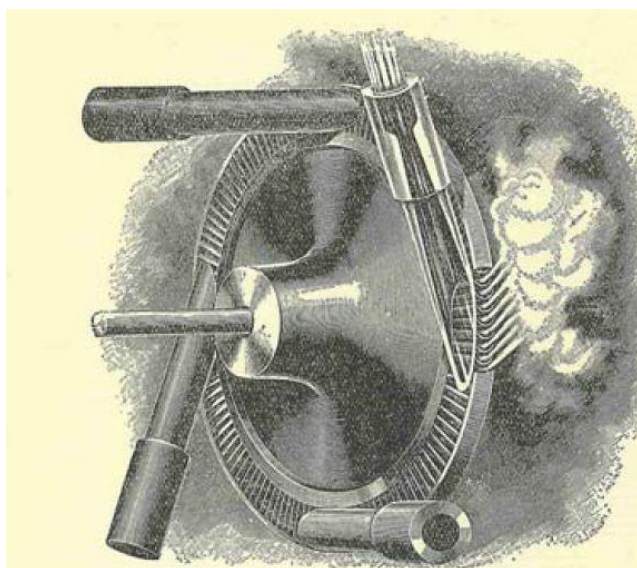
Han konstruerar nu den lilla separator som snart finns hos alla mjölkbönder runt om i världen. Många av oss äldre har säkert vevat runt en sådan separator och hört plinget som bekräftade att det var rätt hastighet på vevandet.



Men vad var det som gjorde att mjölkseparatorn blev sådan stor framgång? På den här tiden fanns det små möjligheter att bevara mjölk, eftersom lagringstiden var så kort, särskilt sommartid. Det fanns också ett överskott av mjölk, som man hade svårt att få avsättning för. Men genom att separera grädden från mjölken, kunde man kärna smör, som efter saltning kunde lagras. Smör fanns det goda möjligheter att sälja.

Mjölkseparatorn var bara början. Idag används separatorer i många industrimiljöer, överallt där man behöver separera bort föroreningar. Moderna ölbryggerier använder separatorer, liksom inom sjöfarten. I stora fartyg används en tjockolja som är nästan som asfalt. Genom att värma upp den och separera bort alla föroreningar kan den användas utan att skada miljön alltför mycket.

Samtidigt som Gustaf de Laval arbetade med att ytterligare förbättra separatorns egenskaper, började han att arbeta på en ny kraftmaskin, en förbättrad ångmaskin.



Han skriver själv följande: "Helt genomträngd av sanningen att hastigheten är en himmelens gåva, vågar jag tro på framgångsrikt användande av ånga direkt på ett hjul för kraftalstring". Ångturbinen var född. 1889 började den tillverkas industriellt och fick stor användning vid framställning av elektrisk ström. Grundprincipen för det munstycke som han uppfann (Laval-munstycket)

för att blåsa ångan på turbinskovlarna är faktiskt samma grundidé som används i raketmotorer! Senare ledde det till att AB de Laval Ångturbin slogs ihop med STAL (Svenska Turbin AB Ljungström) till STAL-LAVAL 1959. Då var redan Doverns saga all, den jetmotor som utvecklades under Curt Nicolins ledning för Lansen.

Många andra uppfinningar och patent bär hans namn. Han höll inte mindre än 92 patent och han arbetade med mer än 200 projekt och uppfinningar. Han hade startat 37 företag. Hans uppfinningar hade skapat arbete för hundratusentals, kanske miljontals, människor över hela världen.

Därför var det inte så konstigt att Gustaf de Laval var den som belönades med Ingenjörsvetenskapsakademiens allra första minnesmedalj som präglades 1924. Hans stora idol John Ericsson fick vänta till 1993.

Men Gustaf de Laval var ingen affärsman. Tvärtom. Han spenderade en enorm mängd pengar på olika projekt, av vilka många var dödsdömda. Han finansierade det mesta genom en omfattande lånekarusell som i längden var ohållbar. Det blev också omfattande personstrider inom Alfa-Laval som så småningom ledde till att de Laval så småningom avpolletterades från sitt livsverk.

När han gick bort den 2 februari 1913 var han utfattig. Dödsboet värderades till 973 kronor, men hade skulder som beräknades till mellan fyra och fem miljoner. Ett tragiskt öde för en stor man, som verkligen uppfyllde sin önskan om att bli en ”ädel man, sina föräldrars stolthet, och sitt fosterlands ära och välsignelse” som han skrev i sin dagbok.

På hans gravsten står ”De höga hastigheternas man”.

5524 Roland Rehnback



Inbjudan till kamratträff med årsmöte 2012

Nästa år är det åter dags för en kamratträff med årsmöte. Tiden för detta är fastlagd till lördagen och söndagen den 2-3 juni 2012.

Platsen är som sig bör Johannisbergs Herrgård och Lövudden i Västerås.

Vi har även denna gång fått möjligheten att använda gamla matsalen på Johannisberg för vår historiska utställning från skoltiden.

Årsmötet och den avslutande lunchen kommer att vara förlagda till Lövudden. Herrgårdens festlokal i källaren är bokad för någon form av aktivitet under lördagskvällen.

En separat kallelse med program kommer att sändas ut till alla medlemmar under april månad 2012.

Tag denna möjlighet att träffa gamla skolkamrater på platsen där det en gång begav sig.

Väl mött den 2-3 juni 2012 i Västerås
Styrelsen



Till en norrländsk kamrat

5744 Eyvon Nordström har efter en lång tids sjukdom lämnat oss.

Eyvon var en glad gamäng som ville pröva på allt.

Att han i Västerås fick sluta med 57-kullen och återkomma året efter med oss 58-or från andra terminen berodde på att det gick väldigt illa i en vurpa vid skridskosegling på Mälaren. Efter konvalescens var Eyvon åter i Västerås och fortsatte kampen tillsammans med oss 58-or.

Vi gjorde en del minnesvärda seglingar tillsammans mot fjärran stränder som Torshälla, Sundbyholm och Strängnäs.

Men de stora äventyren för Eyvon blev i hemmavattnen kring Lövudden. Det höll på att gå riktigt illa när han var med och kapsejsade med en segelbåt, typ eka.

Båten sjönk på djupt vatten, så utan flytväst och med norrländsk simundervisning (dvs ingen) blev det plötsligt farligt. Eyvon berättade att han följde med mot botten insnärjd i tampar. Lyckades göra sig fri och sparkade sig upp till ytan där han lyckades få tag i en trälucka att hålla sig i och sedan sparka sig in mot land. Slutet gott.

Vid ett annat tillfälle skulle vi två med kanoter, snarare kajaker, paddla ut för att spana efter det roder vi tappat tidigare under en segling där vi överraskades av hårt väder. Hittade till slut rodret och fick upp det på en holme för senare bärgning. På hemvägen blev Eyvon efter och tiden för middagen var nästan ute. Eyvon ropade åt mig att skynda för att rädda en rejäl portion åt honom också innan de stängde. Jag hann i tid, åt min måltid men började undra vart Eyvon blivit av. Tiden hade ju gått och han borde anlänt. Orolig gick jag ner till bryggan och spanade. Ingen kanot, varken på land eller vatten. Det enda jag kunde göra var att följa längs strandkanten mot Joberghållet, blåsten låg på åt det hållet. Efter några hundratal meter kommer en dyblöt Eyvon emot mig i den snåriga strandkanten. Kanoten hade läckt och sjunkit under honom. Han hade igen fått använda sitt ”Lappsims”, sparka sig fram, hållande sin nätt och jämt flytande farkost framför sig, samtidigt drivit åt Västeråshållet.

På F21 fortsatte resan som instrumentmakare. Men Eyvon hade fortsatt aptit på det oprövade. Berättade hur han tagit segelflygcertifikat. Efter en lite längre flygning anmäldes han som saknad. Hade väl fått slut på luften under vingarna

för det blev nödlandning på fjärran äng. Där fanns varken Skype eller mobiltelefon så det blev en eftersökning, men med lyckligt slut.

Vi har träffats någon gång på kamratträffar. Så för cirka sex år sedan tog Eyvon kontakt, vi blev ”skypekompisar”. Trots det stora avståndet kunde vi hålla kontakt, även visuellt. Det blev som att leva om FFV-åren, på gott och ont. Eyvon sysslade trots sitt handikapp med renovering av klockor de sista åren.

Men för sedan cirka ett år tillbaka märktes dock en försämring. Kontakterna blev alltmer sällan.

Parkinson höll på att vinna slaget.

Vi som kände Eyvon skickar en sista hälsning. Vi saknar Dig!

5827 Ronny Idoffsson

ronny.idoffsson@wanadoo.fr



I Propellerbladet 2007 skrev Eyvon om sin sjukdom och DBS operation som avsevärt förbättrade hans dåvarande situation.



Föreningsfakta

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

2010 gick det ut en påminnelse till 194 som inte betalat 2010 års avgift, av dessa betalade 18 st.

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

Data för aktuellt år	11	10	09	08	07	06	05	04
Tidningen har gått ut till adresser	738	757	735	748	733	739	763	777
Så här många har betalat m-avgift	516	542	535	539	535	540	554	571
Efter en påminnelse så här många		560	558	560	566	559	586	603

Via inbetalningskortet och mail kom det in 58 uppdateringar till vårt register. Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson

En hälsning från KFUM

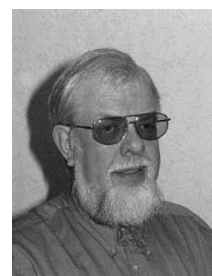
Först vill jag informera om att KFUK-KFUM i Sverige bytt namn till enbart KFUM med betydelsen "Kristliga Föreningen av Unga Människor".

Lövuddens kapell har blivit flitigt använt med gudstjänster, födelsedagar, bröllop, begravningar och musikkvällar.

Det har också varit utställningar, hundtävlingar och andra festligheter på Lövudden till glädje för oss Västeråsare.

Föreningens ekonomi har förbättras och är enligt budget.

En hälsning från KFUMs representant
Larsowe Roman



IN MEMORIAM

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

4211	Stig Madberg	2011-01-27
4215	Bertil Nyström	2011-02-17
4216	Sven Olsson	2010-05-19
4514	Folke Asplund	2010-11-22
4711	Jan Sörensson	2010-11-12
4926	Clarence Björk	2010-11-06
5727	Sune Hedin	2010-08-16
5744	Eyvon Nordström	2011-09-20
6031	Kjell Jonsson	2010-07-04
6156	Peter Sjöberg	2011-08-29

Frid över deras minne



57-ornas träff i Västerås maj 2011

