



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 74 Årgång 63



2012

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 2013 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro 34 02 04 - 7

Hemsida: <http://www.ffvk.se>

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: Festkväll på Johannisberg. 5230 Stig Wennberg med fru och 5103 Lennart Berglund.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Verksamhetsåret 2012-2014 påbörjat!	Styrelsen
Sid 2	Kamratträffen 2012	5858 Åke Tedesjö
Sid 4	Åter i Johannisbergs potatiskällare efter 60 år	5209 Stig Hertze
Sid 6	Protokoll från årsmötet	5858 Åke Tedesjö
Sid 10	Mitt liv	4706 Göran Ekelund
Sid 21	Det var så det började	6060 Bengt Svensson
Sid 23	Besök på Arlanda flygsamling	5310 Olof Jonsson
Sid 28	Så gick det för mig efter FFV	5668 Göran Wergeni
Sid 36	Gösta Hedén, provflygare	57C2 Leif Pettersson
Sid 39	Östersundsträffen 2012	5732 Kjell Landgren 5858 Åke Tedesjö
Sid 40	Från skolan i Västerås till praktik praktik vid CVM i Malmslätt	4207 Sigvard Hansson
Sid 53	UPPROP – elever som började på FFV 1961!	6104 Thomas Andersson 6111 Lars Åke Karlsson 6115 Roy Eriksson
Sid 54	FFVK har nu en egen domän på nätet Vårt minnesmärke	5858 Åke Tedesjö
Sid 55	Föreningsfakta	5736 Rolf Olsson
Sid 56	IN MEMORIAM	

Verksamhetsåret 2012-2014 påbörjat!

Årets kamratträff genomfördes med en skugga av sorg när 4220 Arne Yngvesson, som anmält sig till träffen, oväntat lämnat oss. Han var kamratföreningens första ordförande och med i styrelsen i 16 år.

Och som inte det var nog så nåddes vi under lördagen om att också kamratföreningens förste sekreterare, med i styrelsen i 6 år och lärare på skolan, 4203 Erik Färnlöf lämnat oss.

Frid över deras minne!

Trots regn och den tunga starten genomfördes träffen med utställning på Johannisberg och en gemensam middag på lördagskvällen i källarvalven. Korumet fick improviseras när den inbokade korumhållaren från KFUM inte dök upp. Efter det sedvanligt årsmöte avslutades kamratträffen med söndagsmiddag, numera i bufféform.

Mer om träffen längre fram i bladet...

God Jul och Gott Nytt År!

Styrelsen



Kamratträffen 2012

Ännu en gång har en kamratträff med årsmöte avverkats i Västerås. Den 2 till 3 juni samlades vi på Johannisberg och Lövudden för en gemytlig samvaro under traditionella former.

Johannisbergs Herrgård var centrum för träffen med den uppskattade utställningen samt lördagskvällens samling med mat och dryck i källarvalven. Vi är mycket tacksamma för att vi får möjlighet att använda herrgården för våra träffar.

Tyvärr var vädrets makter inte med oss. Både lördagen och söndagen bjöd på ihållande regn med låga dagstemperaturer. Det goda kamratskapet värmdes dock och vi var dessutom för det mesta inomhus.

48 fd FFV-elever hade hörsammat vår inbjudan och tillsammans med respektive blev det 57 anmälda.

Deltagarna dominerades av jubilerande klasser som firade jämna år från skoltidens start eller examensdagen. Största närvarande klassen var 52orna som firade 60 år sedan skolstarten, 58orna som firade 50 år sedan examen samt 48orna som firade 60 år sedan examen.

Lördagens eftermiddag och söndagens förmiddag var vår utställning uppställd på Johannisbergs Herrgård i vanlig ordning med material från skoltiden.

Till lördagskvällens festligheter i herrgårdens källarvalv hade 47 anmält sig några med respektive. Naturligtvis var de flesta från de jubilerande klasserna. Med mat och dryck samt därtill mycket nostalgi så var det inte svårt att glädjas i goda vänners lag.

Söndagen inleddes med en morgonsamling i Lövuddens kapell där det var tänkt att ett korum skulle hållas. Pga missförstånd så saknade vi en korumhållare. Vi bestämde oss för en minnesstund för de nyligen bortgångna kamraterna 4203 Erik Färnlöf och 4220 Arne Yngvesson som båda var med och startade kamratföreningen.

Efter kaffe med dopp var det lite tid för utställningen på Johannisberg innan det var dags för årsmötet. Årsmötet samlade ett 40-tal deltagare. Till årsmötesordförande valdes 4820 Lennart Svensson. Vad som behandlades på årsmötet framgår av protokollet som finns på annan plats i tidningen.

Årets kamratträff avslutades med en gemensam middag i Lövuddens matsal.

5858 Åke Tedesjö



Åter i Johannisbergs potatiskällare efter 60år

Vissa av oss hade oturen att få plocka potatis flera gånger. Inledningsvis under höstsolens svala strålar, då vi alla utkommenderats till den årliga potatisplockningen för att ta upp denna jordens ädla frukt ur den västmanländska myllan. Att för en dag få lämna klassrum och laborationer var ett välkommet inslag i vår uppfostran till Svenske män.

Ett annat höstligt inslag var trädens lövfällning i den stora parken som under sommaren så vackert inramade Johannisbergs herrgård. Dessa träd släppte nu ned löv till moder jord med en volym, som nu endast begränsas av vår fantasi. Dessa löv ansågs vara en otillbörlig del av moder jord och skulle därför avlägsnas.

Traditionsenligt förutsattes att vi elever skulle utföra detta avlägsnande, som en del i det straffarbete som vi kunde anvisas efter utfört hyss. Dessa upptäcktes och straffutmättes av David Molin, ibland efter inhämtande av råd från någon i bakgrunden existerande vaktmästare.

Under hösten informerades David M av denne vaktmästare om att en avsevärd mängd handmanövrerade krattor behövdes för att re-positionera årets lövmängd. Kravet på många krattor berodde på de korta lördagseftermiddagar som stod till buds för straffarbete under hösten.

Nu hände något märkligt, gränsen på oacceptabelt hyss sänktes till en minimal nivå, gränsande till ett helt normalt beteende. Men löven skulle bort, så ändamålet fick därmed helga medlen.

Så kom det sig att under några lördagseftermiddagar samlades dessa otillbörliga löv in av en mängd flitiga elever, ofta vad jag kommer ihåg, i ett vackert höstväder.

Värre var de mörka eftermiddagarna vintertid, då de frukter vi skördat i oktober skulle ses till och sorteras i källarvalven på Johannisberg där potatisen förvarades mellan skörd och förtäring. Så kom det sig, att då och då beordrades felande elever till denna källares mörker och fukt för att för andra gången konfronteras med denna potatis. Syftet var att medelst okulär besiktning och försiktig handpåläggning av frukterna avgöra lämpligheten som människoföda eller adresseras till grisarna.

I källarens halvdunkel hördes då ett mummel – människa, gris, gris, människa, människa, gris...

Med dessa minnen i bakhuvudet var det med spänd i förväntan jag såg fram mot samkvämet i källarvalven som aviserats av styrelsens inbjudan till 2012 års kamratträff.

Den typ av klädsel som jag bar vid senaste besök i dessa källarvalv uteslöt jag efter viss eftertanke.

Det vankades ju fest och traktering, inte potatissortering.

Detta var ett klokt beslut, ty dessa mörka, kalla och fuktiga källarvalv hade genom flitiga arkitekter, byggnadsminnesvårdare och skickliga hantverkare förvandlats till en exklusiv restaurangmiljö med 1600-tals prägel som inte står efter vad gamla staden i Stockholm har att erbjuda.

God mat, ljus, värme och kamratlig samvaro under denna minnesvärda afton fick mina tidigare minnen från dessa källarvalv att förblekna.

5209 Stig Hertze



5230

5103

5209

Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 3 juni 2012 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK).

§1 Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif T Larsson, som hälsade alla deltagarna varmt välkomna. Årsmötet samlade 39 deltagare varav 36 var medlemmar.

§2 Strax innan årsmötet fick vi besked om att 4203 Erik Färnlöf hade avlidit. Bara för några veckor sedan avled 4220 Arne Yngvesson.

Båda har starkt bidragit till föreningens historia. Yngve var föreningens första ordförande och Erik föreningens förste sekreterare.

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

§3 Dagordningen fastställdes.

§4 Till årsmötets ordförande valdes 4820 Lennart Svensson, som tackade för förtroendet.

Han påminde oss om att han under åren 1970-72 varit föreningens ordförande.

§5 Till årsmötets sekreterare valdes 5858 Åke Tedesjö.

§6 Till att justera årsmötesprotokollet och tillika rösträknare, valdes 5524 Roland Rehnback och 4802 Bengt Björk.

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

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

§8 Styrelsens verksamhetsberättelse för tiden 2010-04-01 till och med 2012-03-31 lästes upp av ordf. Kassarapporten för motsvarande tidsperiod presenterades också. Kopior på verksamhetsberättelsen och kassarapporten fanns tillgängliga för mötesdeltagarna.

En fråga kom upp angående att det står postgiro som inte längre finns.

Kassören Rolf Olsson rättade och sade att naturligtvis heter det PlusGiro.

Verksamhetsberättelsen och kassarapporten godkändes av årsmötet.

§9 Revisorernas berättelse lästes upp av 5713 Per-Ove Björkman.

Revisorerna föreslog att:

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

Årsmötet godkände revisorernas berättelse.

§10 Mötesordföranden framförde ett varmt tack till styrelsen för ett väl utfört arbete under verksamhetsperioden.

Därefter beslutade årsmötet i enlighet med revisorernas förslag att fastställa resultat- och balansräkning, att överföra årets överskott i ny räkning, samt att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för ifrågavarande period. Samtliga beslut var enhälliga.

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

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

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

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

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

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

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

§16 Till valberedningen omvaldes 5732 Kjell Landgren (sammankallande).
Ny till valberedningen valdes 5813 Börje Eriksson.

§17 Medlemsavgiften

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

§18 Förslag från styrelsen

Inga förslag förelåg.

§19 Förslag från medlemmar

- 5732 Kjell Landgren föreslog att vi skall ta fram en specialutgåva, tidning eller bokform, av allt material från vår flitige skribent i Propellerbladet 4307 Sigvard Hansson.
- 5209 Stig Hertze förordade att alla Propellerblad borde skannas in digitalt för att läggas ut på nätet och därmed också kan bli sökbara på författare eller vad som önskas.
- Larsowe Roman menar att det finns kritiker till den digitala formen och som vill ha ett papper i handen.
- 6336 Leif T Larsson påminner om att vi har ett pågående arkivarbete som i första hand skall resultera i att våra originalhandlingar skall arkiveras på ett säker sätt.
- 5858 Åke Tedesjö sade att dagens hemsida, som är en personlig sådan, vilken inte tillåter speciellt stor datamängd.
- 5524 Roland Rehnback föreslog att vi registrera en egen domän.
- 6336 Leif T Larsson, styrelsen kan utreda frågan och komma med förslag. Årsmötet beslutade att styrelsen utreder och kommer med lämpliga förslag.

§20 Rapporter från styrelsen

Inga rapporter förelåg.

§21 Övriga frågor

- Larsowe Roman framförde en hälsning från KFUM. Han meddelade att en helt ny styrelse har utsetts med ordförande Tony Palm. 2011 hade lägergården Rävsnäs rekordstor beläggning. Sommarkul för barn på Lövudden har blivit mycket populärt. Föreningens ekonomi visar på plus.
- Larsowe meddelade att han fått telefonsamtal från Birgit Färnlöf på lördagskvällen angående Eriks bortgång. Hon framförd en hälsning till kamratföreningen som både hon och Erik kände mycket starkt för.
- 4929 Karl Gardh framförde en hälsning från 5016 Kent Josefsson.
- 5524 Roland Rehnback har varit i kontakt med 4219 Gunnar Wikström som hälsar att han är pigg men att benen inte riktigt är med. Roland meddelade också att han tillsammans med 4802 Bengt Björk var på 4220

Arne Yngvessons begravning den 22 maj och framförde föreningens deltagande i sorgen.

Arnes familj hälsade och tackade för vårt deltagande.

- Roland vill också påminna om första paragrafen i stadgarn som säger att — föreningen har till uppgift att främja god sammanhållning och en god anda bland skolans fd elever — .

Han ville därmed väcka tanken för en jubileumsträff 2015 då föreningen blir 70 år som också skulle gynna ”uddårsklasser” att fira jubileum.

- 5746 Rolf Olsson framförde en hälsning från 4614 Åke Jakobsson.

- 5834 Tage Tuvheden framförde en hälsning från Ove Ahlgren. Ove har flyttat till Vindeln med äldsta dottern Ulla Guns familj. Ove fyller 100 år den 12 augusti.

- 4413 Rune Lundberg tyckte att föreningen skall uppvakta Ove Ahlgren på 100-årsdagen.

§22 Mötets avslutning

Ordf Lennart Svensson framförde ett tack till alla och överlämnade klubban till 6336 Leif T Larsson, som förklarade årsmötet 2012 avslutat med att föreslå att alla deltagarna står upp och sjunger FFV visan.

Vid protokollet: 5858 Åke Tedesjö

Justeras: 4802 Bengt Björk

Justeras: 5524 Roland Rehnback



Mitt liv, 4706 Göran Ekelund

Detta är delar av inledningen på en lång artikel skriven av 4706 Göran Ekelund – fortsättning följer i senare nummer.

Flygvapnets verkstadsskola.

På våren 1947 fick jag se en annons i tidningen att Flygvapnet sökte elever till en lärlingsskola i Västerås, man kunde bli flygmekaniker, motormekaniker eller instrumentmakare. Jag lämnade in en ansökan med mina dåliga betyg men också papper på min verksamhet i flygklubben. Efter en tid blev jag kallad till en test i Kalmar, och den gick bra, jag blev antagen. De tog in 20 elever bland över 500 sökande i hela Sverige. Det var en stolt 15-åring som talade om för alla att jag skulle bli ”Flygmotormontör”, det var annat än en vanlig bilmek i mina ögon.

En måndag i mitten av juli startade terminen, med anmälan på söndagen. Jag hade aldrig varit så långt bort helt ensam, så det var spännande. Det var byte av tåg i Stockholm så jag åkte tidigt från Kalmar och letade mig ut till Råsunda fotbollsstadion för att se min första allsvenska fotbollsmatch, AIK mot Degerfors.

Efter matchen blev det tåget igen, nu till Västerås och sedan taxi till elevhemmet i Johannisberg. Där började en verksamhet som logiskt steg för steg ledde mig genom hela mitt yrkesliv och även mitt pensionärsliv, ja man kan säga att hela mitt liv danades där denna soliga söndag eftermiddag.

Flygförvaltningens Verkstadsskola var namnet, vanligen kallat FFV. Den startade 1943 när flygvapnet fick många fler plan än tidigare, då det knappast kunde kallas ett flygvapen. Man tog in 20 elever om året, och skolan var 4-årig, alltså en högklassig skola. Jag vet ingen annan 4-årig lärlingsskola. Elevhemmet hette Johannisberg och var en gammal biskopsgård från 1600-talet med metertjocka stenväggar och ett mycket naturskönt läge alldeles intill Mälaren några kilometer utanför Västerås. Här bodde man de två första åren, sedan ingick praktik på de centrala verkstäderna i Malmslätt, Arboga eller Västerås. Vi var alltså 40 elever som bodde i huset, med fyra till åtta elever på varje lucka. De som gjort lumpen vet hur luckorna såg ut, tvåvåningssängar, skåp och ett par bord med några stolar. Ettorna bodde på andra våningen och tvåorna på den tredje. Det sanitära bestod av en plåtränna med några kranar samt ett par duschar, inget varmvatten fanns. På gården fanns en vedeldad bastu som användes varje lördag och nu blev det lyxigt

riktigt, man fick välja mellan att duscha iskallt eller doppa sig i Mälaren, som låg alldeles bredvid. En del passade på att tvätta sina underkläder också i bastun, några andra tvättmöjligheter fanns inte, och tvättmaskinen var väl inte ens uppfunnen än.

Vi fick en viss lön på skolan, första terminen 12 öre i timmen. Eftersom veckans arbetstid var 48 timmar så kunde man kvittera ut 5 kronor och 76 öre varje fredag om man jobbat fullt. Det var snålbudget som gällde, jag lovar. Ett biobesök och halva lönen hade gått, gick man istället till Folkets Park på dans gick hela veckolönen på en gång. Det fanns ett otyg som hette dansbiljetter och de kostade 15 öre styck, och det var självklart att killarna skulle betala. Tjugo biljetter på en kväll var inte ovanligt, ofta blev det fler.



Bild på sjöhangaren

Själva skolan var inhytt i en sjöhangar på CVV, centrala flygverkstaden i Västerås. Den låg en halvmil på andra sidan Västerås tvärs över Västeråsfjärden och sjövägen dit är kanske 4 km. Det fanns några olika sätt att ta sig till skolan, med cykel eller med roddbåt, och vintertid när isen lagt sig över fjärden fick vi åka buss. Roddbåten var en av flottans 10-huggare, och det var ettornas uppgift att ro. Det var alltså obligatoriskt för ettorna att ro varannan dag, och det skulle ske med disciplin, stil och god fart. En av tvåorna var ju kapten på båten och ett tiotal andra tvåor åkte med, och den som inte rodde ordentligt fick veta av att han levde. Idag skulle det kallas pennalism men det ordet kände vi inte till (gnällspiken Jan Guillou var ännu inte känd) och så farligt var det inte.

Skolan var indelad i utrymmen för rejäla arbetsbänkar, maskinavdelning, snickeriavdelning och instrumentverkstad. Ett antal stora flygmotorer stod på bockar och utanför hangaren stod våra blivande övningsobjekt, fyra gamla flygplan i olika skick.

Det första uppdraget på skolan var ytterst lärorikt och samtidigt ett prov på vår uthållighet och noggrannhet. En 80 mm bred u-balk kapades i en dm långa bitar, och varje elev fick en bit. Den skulle bearbetas på alla tänkbara vis, och det tog några veckor att bli klar med den. Först skulle skänklarna filas ner någon centimeter till ett mått man fick mäta med skjutmått, man mätte på en tiondels mm när. Fanns det så små mått? Dessutom skulle allt vara rakt och i exakt vinkel. Så småningom skulle alla sidor filas i mått och lika noga, och den stora ytan skulle skavas plan med hjälp av skavstål, planskiva och blå märkfärg. Nu följde att ritsa, borra och gänga några hål och sedan skulle balken poleras till högglans. Det sista hålet, som skulle gängas med M8, misslyckades jag med så pass att jag bröt av gängtappen i hålet. Resten av tappen satt stenhårt och hela balken blev kasserad, det blev att börja om igen med en ny u-balk. Det var en hård läxa men jag lärde mig för gott att behandla gängtappar med silkesvantar och att ha tålamod i kinkiga situationer.

Alla hade inte samma tålamod, de tröttnade och åkte hem. En av pojkarna var ledsen och saknade mamma varje dag. Hon hade dessutom köpt honom det obligatoriska blåstället, men med RÖDA kanter och det såg ut som en lekdräkt, det fick han lida för och det tog någon vecka innan han gav upp.

Under den första terminen var det huvudsakligen arbete vid bänken och skruvstycket som gällde, sedan fick vi lära oss svarva, fräsa, kipphyvla, svetsa, splitsa wire med mera. Vi fick även bygga ett glidflygplan, en SG-38. Det



Schneider SG-38

flygplanet finns kvar och hängde i taket på Flygvapenmuseet i Malmslätt i flera år.

U-balken var första biten av en uppsättning elevprov som skulle tillverkas. Övriga prov var till exempel en passare med

skruvjustering, en exakt vinkelhake, ett mindre skruvstycke och en fungerande

modellmotor. Alla delar tillverkades på skolan och ställdes efterhand ut i en glasmonter. Tyvärr för min klass kom den senare skolbranden att förstöra alla våra prover. Några av mina vänner har sina små motorer kvar ännu och i fungerande skick.

Vår främsta fritidsaktivitet var segelflyg och vi bodde ju alldeles intill flygfältet. Kurserna var ju gratis för oss som hade byggtimmar. Fram till A-diplomet startade man ju efter en bil med en 100 meters wire och fick en höjd på cirka 60 meter. För B-diplomet gällde vinsch och det gick till så att en kraftig bil hade byggts om så att motorns kardanaxel kopplades upp till en vinschtrumma med en 4 mm tjock wire som var över en km lång. Man drog ut wiren i gräset över hela flygfältet till segelplanet och kopplade in det i en punkt en bra bit in under nosen. Signaleringen över hela fältet, vid start, skedde sedan med flaggor. Starterna blev sedan mycket häftiga, efter en startsträcka på 10 meter steg planet i 40 graders vinkel till 300 till 400 meters höjd och det hela tog mindre än en minut. Det är exakt samma sak som att starta en stor drake. Första starten är en chockartad upplevelse, man ser marken försvinner under sig och vinschbilen blir som ett litet frimärke. Ingen av oss hade ju flugit med något motorplan över huvud taget, vi hade aldrig varit så högt upp i luften. Efter 25 flygningar fick jag så mitt B-diplom, nr 2300 i löpande ordning från flygets vagga, och sedan började eländet. Det var slut på gratis flygning och några pengar att flyga för var bara inte att tänka på. C-diplomet låg långt fram i tiden och det var jobbigt att bara vara med på fältet och titta på. Men så fick jag en snabbkurs i att köra vinschbilen, det vill säga att vinscha upp flygplan. På marken fick jag egentligen inte köra, jag var ju bara 17 år. Det var inte särskilt kul för bilen stod ju på andra sidan flygfältet och inte där alla andra höll till, men jag fick lite pengar på ett konto och de fick jag flyga för.

En annan fritidsaktivitet var dansskolan som vi gick på en kväll i veckan. Mest fick vi pojkar dansa med varandra, men det fanns en del flickor också, så det var en rolig erfarenhet. Det viskades om att föreståndaren var homo men det märkte ingen av oss från lärlingsskolan. Vi tyckte det var märkligt, mystiskt och sjukt, ingen av oss hade sett eller hört talas om något liknande.

Andra aktiviteter under fritiden var bordtennis, segling, fotboll och handboll. Vår segelbåt var en ombyggd tiohuggare, samma skrov som vi rodde dagligen, men

försedd med två master och 800 kilo järnvägsräls som barlast, men knappast någon köl alls. Inte mycket till segelbåt på kryssbogar men vi kom ju i alla fall ut på Mälarens vatten. I handboll var vi med i en juniorserie i Västerås och vår målsättning var att inte bli sist i serien, men det blev vi nog i alla fall. Vi hade ju bara 40 killar att välja på, och dessutom spelade vår överläggset bäste kille i Västerås IK som till och med blev svenska juniormästare just de åren. Vi spelade mot VIK och förlorade med 31-1, och vi gjorde vårt mål på en straff. Jag var med i laget men var inte bra, i vår lilla skara fanns det dock inga bättre om vi skulle få fullt lag. Men det var roligt att få spela och vi var flera som kämpade för att få vara med i laget.

Ett märkligt tidsfördriv på lördagskvällar var att gå på ströget, i Västerås betydde det att man promenerade Stora gatan fram och tillbaka, flera gånger per kväll. När man träffade någon man kände igen stannade man och pratade en stund, sen gick man igen. En fördel var ju att man fick en viss koll på stadens brudar, för de gick också på ströget, och hade de inte gjort det hade det inte blivit något strög. Det här fenomenet förekom mer eller mindre i alla städer på den tiden, och det var ju billigt.

Ett stort bekymmer var att jag hade så dåligt med snygga kläder till att gå ut med, allt jag hade var en kavaj som mamma sytt. Den var nog bra sydd men den såg inte ut som kompisarnas kläder och jag skämdes alltid i den. Lösningen allt som oftast var att när polarna kom för sent hem blev det permissionsförbud för dem och då kunde jag låna deras kläder.

Både jullovet och påsklovet åkte jag hem till Kalmar och det var naturligtvis jätteroligt att träffa alla polarna i flygklubben. Det fanns hur mycket som helst att prata om, det var fler än jag som gett sig ut i världen på olika utbildningar, två stycken var fältflygarelever i Ljungbyhed.

Under påsklovet sa Pappa en dag att jag borde ta körkort medan jag var i Kalmar, han hade precis sålt en bil till en bilskola och kände ägaren väl. Jag hade bara fyra vardagar på mig, men han tyckte att det borde räcka till. Han ringde till bilskolan och en timme senare satt jag som elev i bilen. Jag körde en halvtimme och dagen efter en halvtimme till och ytterligare en dag senare körde jag upp utan problem. På teorin fick jag en enda enkel fråga och så var det klart, och körkortet

gällde även för motorcykel. Körlektionen bjöd skolan på så kostnaden var väl bara ett läkarintyg.

Den sedvanliga nyårsfesten i klubblokalen blev som vanligt toppen, alla med var sin flickvän och enkel mat. Jag minns inte säkert men jag tror inte vi hade någon som helst alkohol och det var inget vi saknade, vi pratade inte ens om det. Några kvällar i Folkets Park hanns också med och det var roligt att möta och dansa med alla bekanta flickor. Senare, efter två år på samma ställe kände man knappast någon längre. Det måste ju betyda att omsättningen på Folkets Parks dansanta ungdom var väldigt hög, två-tre år och sedan var det andra nöjen som gällde.

Under midsommarveckan 1948 gjorde vi en skolresa till Dalarna med cykel. Det gick till så att ett par lärare och vår vaktmästare åkte före med en bil och de hade allt bagage, tält, kläder och mat bland allt annat. Vi elever cyklade bara våra dagsetapper som vanligtvis blev 6-8 mil och varje dag ingick ett studiebesök på någon intressant industri. Under dessa år var det vanligt att ungdomar cyklade och campade på sina semestrar vilket betydde att det var gott om flickor på vägarna, man kunde ofta åka ifatt några och få en trevlig pratstund.

Midsommarafton var vi i Leksand, det var ju det viktigaste med hela resan. Det var kul att uppleva atmosfären i Leksand på dagen, men vid dansbanan på kvällen var det en katastrofal trängsel och jag har aldrig sett något liknande efter detta tillfälle. Bjöd man upp en tjej tog det en låt bara att komma upp på dansbanan, en låt att trängas till musik och ytterligare en låt att komma ur eländet. Min rums- och tältkompis 4720 Stig Östberg och jag träffade två dalkullor från Borlänge som vi försvann med så fort det gick och det var betydligt trevligare. De var pigor på riktigt och hade nyss mjölkat och det märktes, i håret luktade de lagård och de pratade dalmål så det sjöng ome´t.

Här ska jag gå händelserna i förväg en bit. Under samma skolresa men året efter, alltså 1949, gick färden till Malmslätt. Den midsommaraftonen träffade jag Inga-Britt, som kom att bli min fru så småningom. Stig träffade, vid ett annat tillfälle, en annan tjej som råkade bo i huset mitt emot Inga-Britt. De gifte sig och våra blivande svärföräldrar var goda vänner sen länge. På elevhemmet i Malmslätt delade Stig och jag rum och nu som pensionärer bor vi i samma hus i Linköping. Alltihop bara rena tillfälligheter, vi talas vid ute men umgås inte annars.

Efter första årets gemensamma grundutbildning fick vi i andra klass välja linje, jag skulle ju gå ”motorlinjen”. Men i skolan låg ”instrument” på en trevlig läktare med utsikt över hela skolan och det var nog huvudorsaken till att jag ändrade mig och blev instrumentmakare, något jag aldrig ångrat. Allt blev plötsligt mycket mindre, det blev lupp, pincett och instrumentsvarv.

Den 26 januari 1949 brann skolan ner en kall vinterkväll, på elevhemmet larmades vi men vi kunde bara se brasan på andra sidan Västeråsfjärden, fyra kilometer bort. I vår hangar höll man då på att renovera och anpassa ett antal B17 som skulle säljas till Etiopien. Alla de planen liksom våra brann upp, det blev ingenting kvar. Vad gör man med 40 elever i ett internat utan skola? Vi fick 2



B 17

veckors extra lov, så jag åkte hem till Kalmar. Efter det fick jag och en elev till åka till Sälen och åka skidor en vecka, vi bodde i KFUM:s pensionat och det tyckte vi var toppen. Men all skidåkning på den tiden var på längdskidor och man ”gick på tur”. Det

fanns en släplift vid Högfjällshotellet, det var det hela och utför fanns det ett spår i backen, alla åkte en i taget i det spåret och man väntade tills spåret var tomt innan man gav sig iväg och då gick det fort.

I skolans regi blev jag sedan placerad på instrumentverkstaden på CVV och fick måla instrumenttavlor med självlysande färg som var radioaktiv. Det betydde att man endast fick hålla på med det 4 timmar om dagen, annars blev man självlysande själv, tror jag. Resten av dagarna fick jag städa, för 18 öre i timmen, och det protesterade jag mot efter ett tag men någon vecka senare började skolan igen i en flyghangar vid Johannesbergs flygfält och där blev skolan kvar tills den avvecklades.

I samband med pingsten 1949 gjorde vi en skolresa till Stockholm med studiebesök på några industrier bland annat IBM. Det enda jag kommer ihåg är att vi såg några plåtskåp med blinkande lampor och några skrivmaskiner som skrev utan att någon satt där, och att det hela var i högsta grad ”Science Fiction”. Vi bodde på Nalen, ett numera klassiskt jazz- och danshak, men då omgjort till någon slags vandrarhem. Där bodde också ett 80-tal flickor från en finsk

flickskola, så ett par kvällar gjorde vi om stället till danshak igen med hjälp av en gammal grammofon och vi kände oss som tuppar för det var fyra gånger fler tjejer än killar.

Som jag redan nämnt gick midsommarens skolresa som vanligt per cykel och nu till Arboga och Linköping, med studiebesök på SAAB som den stora grejen.

I början av juli hade vi skolavslutning, i fortsättningen skulle vi praktisera på centrala verkstäder och jag hade blivit placerad på CVM:s instrumentverkstad i Malmslätt. Där fanns ett alldeles nybyggt elevhem som också drevs i KFUM:s regi och föreståndare var Valle Hofsten, samma som vi haft i Västerås tidigare.

I samband med skolavslutningen hände det en ett sorglustigt spektakel sent på natten. Närmsta granne till elevhemmet låg det ett trädgårdsmästeri som odlade jordgubbar och självklart ansåg vi att vi kunde palla av dem. Men det tyckte inte trädgårdsmästaren, han låg i ett tält och bevakade sin odling med en hagelbössa laddad med saltskott. I samband med branden hade grabbarna plockat ut det som var kvar av en kulspruta i ett brunnat flygplan och putsat upp till ett skick så att det gick att mata in ett band med tomhylsor. Den hämtades av några företagsamma gossar och pallades upp på vår sida av jordgubbslandet och när de började ladda kulsprutan så försvann trädgårdsmästaren snabbt som blixten.

CVM och Malmslätt.

Att komma till Centrala Flygverkstaden i Malmslätt var ett stort steg i karriären och det var direkt efter industrisemestern 1951. Jag skulle få jobba med moderna gyroinstrument och få riktig lön, blygsam men i alla fall lön. Bostaden och mat kunde inte va bättre, ett alldeles nybyggt elevhem på promenadavstånd till jobbet. Vi bodde två i varje rum, bara det var ju lyxigt och dessutom tvättställ och varmt vatten på rummet, och vi kunde få kläderna tvättade varje vecka. Men kalaset, med mat tre gånger om dagen, kostade 45 kronor i veckan och vi fick ut 65 efter skatt, så ekonomiskt sett kände vi elever oss fortfarande som kyrkråttor. Tidigare elever som hyrt in sig på stan berättade emellertid hur de levte, vad det kostade och hur de levde på blodpudding, knäckebröd och vatten och inget mer, ibland upp till fem dagar i veckan. Allting är verkligen relativt.

Att marginalerna var små förstår man också av att till frukostarna fick vi pricka av på en lista hur många mackor som vi tog en ost- eller korv-skiva till, varje sådan utsvävning blev fem öre extra på hyran.

Andra bekvämligheter var väl att vi kunde komma hem när vi ville på kvällarna, det fanns inga tider att passa, och bussen från Linköping stannade strax utanför dörren. Det kunde hända att ett gäng satt i korridoren och spelade kort när någon sa; ”bussen går om tre minuter, ska vi gå på bio ikväll”? Det rasslade för det mesta bara till på rummen och tre minuter senare satt vi alla i bussen. Något helt omöjligt på ett tjejhjem, garanterat.

På CVM satt jag som alla andra instrumentmakare i en supra-ren verkstad och gjorde översyn på luftdrivna gyroinstrument. Skruva isär, byta slitna delar och kullager, skruva ihop, balansera och trimma varefter en kontrollant provkörde instrumenten. En hel del blev inte godkända och då var det att börja om från början och några kunde vara riktigt svåra och fick göras om flera gånger. Det frestade hårt på tålmodet att riva ett horisontgyro för kanske femte gången. Man hade ett visst ackord, kallat bonus, så det kostade på både i huvudet och i plånboken. Alltefter som man blev skickligare avtog som tur var reklamationerna.

CVA i Arboga.

Första halvåret 1950 fram till semestern arbetade jag på CVA:s instrumentverkstad och gjorde översyn på el-instrument, vanligen vridspolar eller potentiometergivare. Strax utanför grindarna bodde vi i vanliga lägenheter i baracker, området hette Ekbacken och gjorde skäl för namnet. Föreståndaren hette Verner Larsson och han var älskad av alla och det var även vår husmor, en underbar äldre dam. Trivseln var genuin och äkta och sammanhållningen likaså. Brännvin förekom bland några men mycket sällan. En gång i veckan var det fest med kaffe och kakor och underhållning av olika slag, ofta var det Verner som spelade piano, några av eleverna kunde spela och vi andra sjöng allsång. Vid ett tillfälle hade vi besök av en artist som hette Abdullha, han uppträdde på marknader under sommaren och bodde i Arboga på vintern. Han rev telefonkataloger mm, han var fakir men det jag minns bäst är att han kunde reglera takten på sitt hjärta, vi fick lyssna med stetoskop och han kunde stoppa det i flera sekunder. Har aldrig hört någon annan som kunnat det.

En annan trevlig sak var flickorna som var danade i den lilla staden, de vi kände var alla trevliga, vänliga och kamratliga. Några av dem jobbade på televerket som telefonister, det här var ju före automatväxlarnas tid. När man skulle ringa fick man dra några varv på en liten vev innan man lyfte luren, då svarade en dam, alltid en dam, och man fick tala om vart man ville bli kopplad. Den här verksamheten var ju igång dygnet runt men mitt i natten var det lugnare och man kunde sitta med en telefonist och prata mellan tillfällena då hon kopplade upp samtalen. Efter ett tag kände jag flera av ”telefonissorna” ganska väl, på gott och ont. Det innebar till exempel att om jag ville ringa någon och begärde numret kunde få till svar ”vad vill du prata med henne om”. Min röst var bara alltför lätt att känna igen, och snopen blev man.

Ytterligare en fördel med att bo på Ekbacken var att det låg på gångavstånd till flygfältet och flygklubben. Klubben var mycket liten och hade bara två plan, en SG-38 och en Grunau Baby och inget bogserplan, bara en vinsch. Någon gång kunde vi få låna bogserplan med pilot från Västerås. Jag fick dock mitt livs roligaste flygning i den flygklubben. En lördag efter jobbet var jag en av de första till flygfältet med strålände väder och himlen full med mycket stora, blommande cumulusmoln. Det blev lottdragning om startordningen och jag blev tvåa, min kompis ”Torparn” 4605 Göran Halvarsson vann och fick starta först. Han kom in i ett jättesjunk och stod på marken igen efter två korta minuter. Startar man med en fast vinsch upp till 300 meter kan man inte flyga långt efter termiken, den måste bara finnas där du startar. Han klagade högt att det här räknas inte, han ville starta om, men jag som stod i tur var stenhård, han hade haft sin chans. Jag behövde inte heller ömka honom, han blev sedermera fältflygare och fick uppleva diverse strapatser i luften. Mer om detta senare.



Grunau Baby

Redan innan jag kopplat loss från vinschen märkte jag att nu jäklar skulle det bli flyga av. Jag fick en stigfart på 4 meter i sekunden direkt och sen bara ökade det. I ett huj var jag uppe i molnbasen på 1800 meter, stigit var över 10 meter och helt plötsligt låg jag och kurvade i moln och det var jag inte utbildad för och hade inte instrument för. Det tog bara några minuter så var höjden 3200 meter när jag såg hastigheten börja pendla mellan 60 och 160 km/timme, vilket berodde på att mitt kurvplan började bli mer och mer vertikalt. Efter ytterligare ett varv vek sig planet och jag var totalt utan kontroll, hastighetsmätaren gick upp mot stoppet och jag släppte både spakar och pedaler. Jag var övertygad om att vingarna skulle gå av när som helst och kollade var jag hade utlösningshandtaget på fallskärmen. Efter några minuter fick jag dock se Kungsör dyka upp ö-v-e-r huvudet, men med marksikt blev det enkelt igen. Vägen hem gick i molngatans underkant i hög fart och med utfällda vingbromsar, jag ville inte flyga i moln något mer. Jag fortsatte förbi Arboga mot Köping innan jag vände och flög hem och landade efter 2 timmar och 20 minuter. Det var klubbrekord både vad gäller tid och höjd och i Arboga Tidning stod en liten artikel om detta och för någon dag var jag stadens lilla hjälte, åtminstone bland kompisarna.

Åter i Malmslätt.

I augusti var jag tillbaka i Malmslätt och allt var välbekant. Första kvällen jag kom var det dans i Parken och där träffade jag Inga-Britt igen, hon var så snygg och hon dansade så bra. Ödet var tydligen förutbestämt av vår Herre. Vi träffades mer och oftare nu och vi blev ett par, i varje fall i mina ögon.

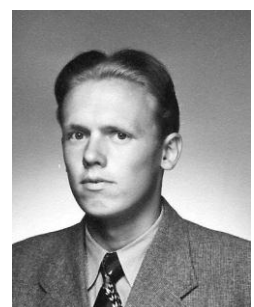
Efter semestern det året var jag färdigutbildad instrumentmakare och började på F3, avdelning VI instrument, och flygplanen var J28 Vampire, det planet som jag blev så imponerad av på en flygdag i Kalmar. Vi var bara 3 instrumentmakare och jag märkte efter ett tag att jag kunde mer än de andra, som var mer eller



J28 Vampire

mindre självlärda. I september var det dags för inryckning, jag skulle göra min värnplikt på 12 månader och på F3.

4706 Göran Ekelund



Det var så det började

Det finns några som vi alla i kamratföreningen skall vara tacksamma mot. De som en gång i tiden startade vår omhuldade förening. Tyvärr så fick vi beskedet vid årets kamratträff att dessa inte längre är med oss.

För att påminna de som varit med ganska länge och för att ge de lite yngre en inblick i hur vår kamratförening kom till kommer här en avskrift av de två första protokollen. De finns samlade i en protokollsbok för tiden från den 28 november 1944 till den 6 december 1954.

Så här skrev man på den tiden:

*Protokoll fört vid konstituerande
sammanträde för bildande av en
kamratförening vid Flygförvaltningens
Lärlingsskola.*

§ 1

*Herr Hallman upptog förslaget om bildande av en
kamratförening vid FFL vilket beslutades.*

§ 2

*En interimsstyrelse valdes, i varje klass skulle vara
representerade.*

*Valda blev: från klass 1 Herr Östlund klass 2 herr
Hagman, klass 3 herr Yngresson och från klass 4 herr
Augustsson*

§ 3

*Beslutade att interimsstyrelsen omedelbart skulle
sammanträda för val av ordförande och sekreterare och för
vidare diskussion om det fortsatta arbetet.*

*Västerås den 26 nov 1944
Arne Yngresson
ordf.*

*Protokoll fört vid F. F. L.'s
kamratförenings bildande den 16. 6. 1945*

§ 1

*Mötet öppnades av interimsstyrelsens ordförande
herr Yngresson*

§ 2

*Stadgarna för Kamratföreningen upplästes och
godkändes.*

§ 3

*Till styrelsen i kamratföreningen för ett år valdes
följande:*

Herr Yngresson till ordförande

Herr Färnlöv till sekreterare

Herr Sandberg till kassör

Herrar Stridsberg och Hagman till suppleanter

*Herr Dahlen representerar K. F. U. M i
styrelsen*

§ 4

*Ord herr Yngresson tackade i styrelsens vägnar för
förtroendet.*

*Och avslutade mötet med den förhoppningen, att
föreningen skulle bli en sammanhållande länk
mellan utgångna elever och skolan.*

*Vidimeras
Arne Yngresson
ordf*

*Vid protokollet
Erik Färnlöv
sekr.*

Besök på Arlanda flygsamling

Vi sammanstrålar på Stockholms Central en regnig sensommardag i slutet av augusti. Fem gubbar från årgång -53, samt en yngling från -56. Vi tar pendeltåget till Märsta och sedan buss till terminal 5 Arlanda. Målet för vår utflykt är Arlanda Flygsamling. En utflykt som 5322 Harald Stureson tillsammans med 5629 Lars-Olof Josefsson och 5310 Olof Jonsson hade planerat.

Framme vid Arlanda söker vi oss till en restaurang där vi äter lunch.

En av Arlandas terminalbussar tar oss sedan till Arlanda Flygsamlingar.



Gruppen samlad framför sjöflygplanet "Beda"

Från vänster: 5310, 5322, 5309, 5314 och 5629

Lite om Arlanda Flygsamlingar

Arlanda Flygsamlingar grundades redan 1953 på initiativ av Luftfartsverket. Då började man samla på sig flyghistoriska föremål, som skänktes av enskilda och företag. Under senare delen av 1960-talet inriktade sig LFV på att placera det tilltänkta museet på Arlanda. 1969 bildades LFV:s Museikommitté. Året efter bildades den så kallade Arlandagruppen, som på frivillig väg avsåg att renovera

och underhålla samlingarna. Det är framför allt Arlandagruppens förtjänst att Arlanda Flygsamlingar finns i dag.

Väl framme vid flygsamlingarna togs vi emot av Bengt Thelander, en av eldsjälarna i Arlandagruppen. Vi fick nu en utförlig och intressant genomgång av de flesta objekten i samlingen. Vi fick snart klart för oss vilket fantastiskt arbete dessa idealister har lagt ner och fortfarande gör. Här finns flygplan och andra objekt från flygets barndom i början av 1900-talet och fram till i dag. Förutom flygplan finns rea- och kolvmotorer, efterbrännkammare och en del elektronik.

Bland de objekt som jag fastnade för var framför allt en Albatross från 1917 som de håller på att renovera till ursprungsskick. Nu håller man på att tillverka nya vingar efter originalritningar. Flygplanet hade en mycket brokig bakgrund och var rätt illa åtgången då den kom till flygsamlingarna. Bland annat hade framkropp med motor använts som vindmaskin hos Svensk Filmindustri.



Pappers-Fockern

Det fanns även en del intressanta hembyggen. Exempelvis "Fjunäsplanet", den så kallade "Pappers-Fokkern". Konstruktör och byggare var Jonas Persson i Fjunäs utanför Hassela i Hälsingland. Jonas var utbildad flygtekniker på F4 på 1930-talet. Han ville bygga sig ett flygplan och satte igång hemma på gården. Det blev

en dubbeldäckare där flygkropp och vingar kläddes med lakansväv. Han tyckte det var för dyrt med spännlack, så i stället klistrade han ett lager omslagspapper utanpå duken. Sedan målade han hela planet med silverfärg. Han flög sedan planet runt hemtrakterna. Ortens länsman tyckte det var ok bara han höll sig inom socknen.

En annan liknande historia var det med sjöflygplanet ”Beda”. Ett vackert mycket välgjort hembygge av Erland Nilsson i Harsprånget. Han tog sitt flygcertifikat 1937. Sedan satte han igång att bygga sitt första flygplan ”Blixten”, som han flög med från isen utanför Skellefteå. Efter 12 timmars flygtid satte polisen stopp för övningarna eftersom planet inte var inregistrerat. Nu ville dock inte Erland ge sig utan satte igång att bygga ett sjöflygplan, som så småningom blev ”Beda”, uppkallad efter hustrun. Ett flygplan helt i trä, tresitsigt med ställbar stabilisator, flaps och slots. Den hade mekaniskt omställbar propeller med en vev i taket, av helt egen konstruktion. Provflygningen gick bra och efter en del mindre justeringar hann han med omkring 500 flygningar. Han hade familjen med sig och flög runt i den Lappländska fjällvärlden. Så småningom satte länsman stopp för vidare verksamhet efter en anonym anmälan. Innan hade länsman blundat och inte låtsat om att han visste vad som försiggick. Erland Nilsson fick 40 dagsböter, men det tyckte han nog att det var värt.

Det här flygplanet är verkligen ett mästerverk, värt att beskåda.



Sjöflygplanet ”Beda”

Det här var bara några exempel på alla sevärda objekt.

Vår guide, Bengt Thelander hade tidigare arbetat på KTH, avdelning flygteknik. Där hade han varit ansvarig för vindtunnelavdelningen. Den avdelningen hade lagts ner eftersom högskolan behövde utrymme för Teaterhögskolan!! Då fick Thelander lov att ta med sig vindtunneln till Arlanda Flygsamlingar. Vi fick en mycket pedagogisk och intressant lektion i elementär aerodynamik. Med hjälp av en mindre modell av vindtunnel och en flygplansmodell visade han hur inducerat motstånd och hur vingspetsvirvlar uppstår efter ett flygplan.

Thelander hade även fått med sig en efterbrännkammare till Viggen från KTH. Även den hade fått flytta på sig för att bereda plats för Teaterhögskolan. Han hade tagit med sig EBK:n på en släpvagn efter sin bil. Han hävdade att han är den förste som kört en Volvo med EBK efter motorvägen mellan Stockholm och Arlanda och det finns väl ingen anledning att betvivla detta!

Det finns mycket mer att berätta om efter vårt besök vid Arlanda Flygsamlingar, men det blir nog lite för tråkigt. Det bästa är om du själv gör ett besök vid tillfälle.

Vi tackade för oss och lämnade ett litet bidrag till flygsamlingarnas ”handkassa”. Därefter begav vi oss till det hägrande fiket i Jumbon ett par hundra meter därifrån. Vid Arlanda står en Boeing 747 uppställd, ”Jumbo Stay” i vilken inryms ett världsberömt vandrarhem, konferensrum och kafé. Vi fikade kaffe och bulle medan vi pratade om och smälte intrycken från vårt museibesök.

Nu var det dags att bege sig mot Arlandaterminalen för vidare färd mot Stockholm. I gruppen hade vi lite olika uppfattning om vilken hållplats vi skulle stå på, för att åka tillbaka till terminalbyggnaden. Vi tyckte det borde kvitta eftersom bussarna gick runt, så oavsett vilken riktning vi valde så kom vi rätt till slut. Vi valde samma hållplats som vi klivit av vid då vi kom. Nåväl vi åkte med bussen i kringelkrokar och snart var vi ensamma passagerare. Bussen stannade så småningom på en långtidsparkering där föraren kuperade motorn.

– ”Vart ska ni?” undrade chauffören.

– ”Till terminal 5” svarade vi.

– ”Nu ska jag stå här en kvart”.

– ”Vi har ingen brådska så det är ok”.

Så småningom kom vi till terminal 5 där vi efter en stund kunde kliva på bussen mot Märsta för vidare färd med pendeln till Stockholm C. Var och en begav sig hemåt efter att vi kommit överens om att snart träffas igen.

5310 Olof Jonsson



Fika i Jumbon

Från vänster: 5314 Leif Lindberg, 5310 Olof Jonsson, 5629 Lars-Olof Josefsson, 5309 Richard Johansson, 5324 Rune Tellström och 5322 Harald Stureson

Så gick det för mig efter FFV

Vid 56-ornas 50 års jubileum i Västerås 2006 vädrades tanken om att våra liv efter skolan borde dokumenteras för eftervärlden.

Här är ett bidrag från 5668.

1956 var ett extraordinärt år. Det var det året som fem av Sveriges genom tiderna största idrottare: Björn Borg, Ingemar Stenmark, Thomas Wassberg, Linda Haglund och Frank Andersson föddes. Det var dessutom det året som Ted Gärdestad föddes, Flygvapnet beväpnades med fpl 32 Lansen och jag började vid FFV. Jag hade lämnat en gråtande moder och en lättad fader bakom mig och rest många timmar med tåg till Västerås.

Jag är uppväxt i ett litet stationssamhälle i nordöstra Skåne och gick i 7-årig folkskola. De fem sista åren hade vi en och samma lärare, tyvärr en inte speciellt inspirerande lärare. Jag var ordentligt skoltrött (lära psalmverser utantill var inte min grej) och lyckades till mina föräldrars förtvivelse inte skrapa ihop tillräckligt med betyg för att ta mig in i stadens läroverk. Pappa ville definitivt inte att jag skulle jobba i den lokala fabriken och sökte efter alternativ. Han snappade upp en annons om att Kungl. Flygförvaltningen sökte elever till sin lärlingsskola i Västerås. Jag sökte och blev kallad till test i Helsingborg. Såvitt jag kommer ihåg var det Ove Ahlgren och Lage Jarking som var ledare för testet. Jag klarade testet och blev antagen.

Vår klass var den dittills största som antagits i skolans historia. Man var därför tvungna att utöka elevhemmet på Lövudden. Detta var inte klart inför skolstarten så jag fick börja med några praktikveckor på avd VI på F17 i Kallinge. Efter ankomst till Västerås blev det installation på Johannisberg och information. Första morgonen var det till att cykla till skolan, få ut verktyg, bänklats och en plåtbit som skulle förlängas med hjälp av idogt arbete med en hammare. Skoltiden i Västerås går jag inte in på då ni ju väl känner till det. Tyvärr måste jag erkänna att min skoltrötthet satt kvar och jag hade svårt att riktigt engagera mig i skolarbetet. Jag lyckades emellertid hänga kvar på slätstrukna betyg de två åren i Västerås.

Inför praktikåren hade jag önskemål om att komma tillbaka till F17. Högre makter bestämde att 5641 Gary "Kaktus" Lundblad och jag skulle praktisera på

sexan på F10. På F10 flög man vid den tiden med J29 Flygande Tunnan. Det fanns inte mycket elektronik i det flygplanet och det som fanns roffade de äldre kollegerna åt sig. För oss blev det mest el-motorer och reläputsning.

Vi började vårt arbete vid 7-tiden på morgonen. En timme senare kom den administrativa personalen släntrande förbi våra fönster. De hade ingen stämpelklocka och kortare arbetstid. Så ville jag också ha det. Jag insåg, för att nå dit måste jag nog plugga. Jag beställde en Hermodskurs för utbildning till Radiotekniker. Jag bodde på ett furirsrumsrum inne på flottiljområdet och hade långt till staden så jag hade mycket tid om kvällarna att studera. Till min egen förvåning gick det riktigt bra.

Efter ca ett år blev jag tillfrågad om jag kunde tänka mig att bli utlånad till Lfc S1 i Hässleholm. Det tackade jag ja till, inte minst med tanke på att det skulle bli närmre till mina föräldrar i Kristianstad. På S1 fick jag jobba med telefon-, radio- och radio-länkutrustning och dessutom åka runt i sektorn och göra underhållsarbeten på LUFOR-sändare som var en långvågssändare för luftorientering, Luftgruppscentraler m.m. Ett jobb som jag trivdes utmärkt med.

År 1960 var det så dags för examen i Västerås. Det är en händelse som jag har mycket vaga minnen från. Dock fick jag den utlovade gratifikationen på 400 kronor. Efter examen jobbade jag kvar på S1 tills att jag ryckte in lumpen på F10 1961. Efter sex veckors rekrytutbildning var jag tillbaka på S1 och gjorde samma jobb som när jag var anställd. Nåja, jag hade en lätt värnplikt och kunde fortsätta mina korrespondensstudier.

Nu hade jag insett att studier var nödvändiga. Jag lyckades få en anställning som hjälptekniker vid F13 i Norrköping 1962. På så sätt blev jag antagen som elev vid Flygvapnets Tekniska Skolor i Halmstad (F14) för utbildning till flygtekniker elektro. Det var en fantastiskt fin skola med hög kvalitet på utbildningen. Det enda som jag kunnat avstå från var de rent militära ämnena.

Min flygteknikerexamen fick jag 1963 och kom tillbaka till F13 där jag blev placerad på Lfc O1. Efter något år var jag tillbaka på F10/S1. Jag började nu tröttna på tråd och radio och hade fått kontakt med dator teknik som jag tyckte var intressant. Jag sökte en civil tjänst på ett Rgc i Roslagen som löd under F16 i Uppsala. Jag fick jobbet och vårvintern 1966 gick jag genom utbildning på Rgc-

utrustningen i Södertäljetrakten. Det var den första Rgc-kursen och den hölls av företaget som levererat utrustningen. Den utbildningen varade ca tre månader och under den tiden mötte jag en ung vacker dam som blev min hustru och fortfarande är det (dock inte fullt så ung längre).

Jag hann inte jobba någon längre tid på Rgc förrän man ringde från Flygvapnets Teletekniska skolor (FTTS) F2 i Hägernäs (Täby). De skulle nu ansvara för Rgc-utbildningen och behövde lärare. Vi var ju inte så många som fått utbildningen så urvalet var inte så stort men det gav mig chansen. Jag blev utlånad till F2 för nästa Rgc-kurs. Det skulle komma flera kurser och man föreslog att jag skulle byta anställning till F2. Det blev till att dra på sig flygteknikeruniformen igen. Harriet och jag hade gift oss och fått lägenhet i Täby så jag fick cykelavstånd till jobbet. Förutom inspirerande jobb och trevliga arbetskamrater fick jag även möjlighet att få elektromästarutbildning på FTS i Halmstad. Harriet och jag hyrde ut lägenheten i Täby och bosatte oss i Halmstad ett år.

Tillbaka på F2 1968 blev jag utnämnd till elektromästare, på den tiden med sergeants tjänstegrad fast vi var civilmilitära vad det nu betyder.

Gradbeteckningen kantades med violett färg. Detta var en mycket intensiv period i Flygvapnet som nu var världens fjärde största flygvapen. Stridsledningssystemet var i intensiv utbyggnad och fpl 35 Draken flög högt och lågt. Hösten 1968 påbörjade jag en ingenjörsutbildning vid Täby Köping Tekniska Aftonskola. Med den utbildning jag fått i Flygvapnet var det "a piece of a cake". Jag fick min ingenjörsexamen i juni 1969.

För oss var 1969 ett minnesvärt år. Framförallt därför att vår äldste son Peter föddes. Det var en större händelse än vad jag föreställt mig. Den lycka, glädje och stolthet som fyllde mig går inte att beskriva. En annan stor händelse var att jag fick jobb på dåvarande Standard Radio & Telefon, sedermera Stansaab, som programmerare. Eftersom det var det företaget som levererat Rgc-utrustningen hade jag fått nära kontakt med flera personer i företaget. Lönemässigt var det ett språng som jag inte kunde tacka nej till. Jag lämnade min tjänst som 1:e elektromästare vid F2 och drog på mig civila kläder.

På Stansaab kastades jag direkt in i ett projekt för leverans av en simulator för utbildning av luftbevakare och stridsledare. Jag fick två tjocka pärmar med specifikationer och förutsattes kunna klara att vara ansvarig för

programvaruutvecklingen. Dom som tagit fram specifikationerna försvann till andra spännande projekt. Det blev en pärs. Första progressmötet med kunden blev en katastrof. Vi lyckades dock efter en tid vända på projektet och det blev till sist framgångsrikt. Simulatoren, som kallades TAST, installerades så småningom på F18 i Tullinge. Under den här tiden blev jag involverad i en del andra projekt främst TERCAS som var ett flygtrafikledningssystem som såldes till dåvarande Sovjetunionen och SATS som var en simulator för utbildning av flygledare och som såldes till Luftfartsverket och installerades på den då nybyggda Flygledarskolan på Sturup (FLSS).

Tiden på Stansaab blev relativt kort, knappt fem år. Jag räknar den tiden ändå som bland de bästa i min yrkeskarriär. Bra chefer, fantastiska kolleger, intressant och utvecklande arbetsuppgifter. Det fanns flera FFV-elever som jobbade på Stansaab. Vi var mycket innovativa, jobbade hårt och hade kul tillsammans. Vår yngste son Anders föddes under denna period och jag fick på nytt uppleva samma känsla som då Peter föddes.

Jobbet på Stansaab tenderade att öka och det blev långa arbetsdagar, sena kvällar och en del resor bl.a. till Moskva. Jag deltog i diskussioner med ryssarna i början av TERCAS-projektet. Detta innebar mindre tid åt familjen. Jag insåg att detta var ohållbart i längden och när jag fick ett erbjudande om att bli ”teknisk systemledare” på FLSS bestämde vi oss för att flytta till Skåne. Vi köpte en villa i Skurup och flyttade in i oktober 1974. Lite kuriosa är att min far var född i Skurup. Som granne fick vi en FFVare från samma klass som jag, 5649 Bengt Nordström. Dessutom kom Bengts dotter och vår son Peter att gå i samma skolklass.

Tillvaron på FLSS blev betydligt lugnare. Den bestod av drift och underhåll av skolans tekniska utrustning, främst då flygledningssimulatoren SATS som jag varit med att utveckla på Stansaab. Jag tyckte nu att jag hade lite tid över och startade ett handelsbolag där jag gjorde bl.a. faktureringsprogram för kontorsdatorer. Det visade sig ganska snabbt att det var mycket jobb för lite pengar. Rörelsen avvecklades efter några år och jag var en erfarenhet rikare – det var den enda rikedom jag inhöstade från det äventyret.

Under min tid på Stansaab anlitate vi Enea Data i Täby som konsulter för systemutveckling. Jag fick bra kontakt med en del personer på företaget och när

dom planerade att upprätta ett regionkontor i Skåne blev jag kontaktad. Jag blev anställd som regionchef i Malmö 1980 och min första uppgift var att skaffa uppdrag och att rekrytera personal. De första uppdragen var ganska lätta att skaffa. Det tycktes finnas ett uppdämt behov. Vår största kund var Ljungmans Verkstäder sedermera Dresser Wayne som tillverkar bensinstationsanläggningar. Företaget datoriserade pumparna och vi hjälpte till med programmering. Efterhand gick det allt trögare. Malmö hade drabbats av ett antal nedläggningar varav Kockums varv är den mest kända. Detta spred en pessimism i regionen som gjorde saken än värre. Efter fem år hade jag anställt ca 25 personer och det blev allt svårare att skaffa uppdrag. 1986 var det dags för mig att söka något annat.

Nästa anhalt blev Enator Syd där jag sattes att leda den tekniska delen av konsultverksamheten. Även här hade jag ansvar för att skaffa uppdrag till våra konsulter. Det var svårt på Enea men nu hade botten gått ur totalt för teknisk konsulting i Malmöområdet. Det blev mycket slit och sömnlösa nätter med minimal framgång. Jag övergav konsultbranschen 1988 och sökte mig tillbaka till Luftfartsverket, LFV.

Jag blev anställd vid LFVs huvudkontor i Norrköping och fick börja veckopendla. Så småningom fick jag ett kontor på Sturup och kunde flytta hem till Skurup. Mina arbetsuppgifter var projektering och upphandling av flygledningssystem. Dessutom blev jag engagerad i en arbetsgrupp inom ICAO (International Civil Aviation Organisation). Dessa engagemang innebar resor till etta antal olika länder. Det var ett mycket intressant arbete och innebar kontakter med intressanta människor runt om i världen.

Inom LFV fanns ett produktområde som ansvarade för drift och underhåll av flygledningssystemen i Sverige. Dessutom skulle man medverka i utveckling och projektering av nya system. Jag blev chef för den verksamheten 1992. Till att börja med hade jag personal både på Sturup och i Norrköping så att mitt jobb blev geografiskt splittrat. Efter något år insåg vi att det var bättre att de båda verksamheterna fick varsin chef. Jag fortsatte på Sturup och det höll jag på med till 2005. Jag hade intressant jobb och mycket kunniga och trevliga arbetskamrater.

Året 1992 blev speciellt för mig. Inte bara för att jag blev chef, men för att jag fick ett mycket intressant konsultuppdrag. Jag blev tillfrågad om jag ville åka till

Australien för att medverka i granskning av dåvarande Australiska luftfartsverkets (CAA) upphandling av flygledningssystem, The Australian Advanced Air Traffic System, TAAATS. Upphandlingen gällde två mycket stora system som skulle täcka hela Australiens luftrum, 1/11 av världen. Värdet av upphandlingen var ca 1 miljard kronor. Företag som offererat och blivit ratade protesterade mot vad de ansåg vara felaktig offertutvärdering. De ansåg att ett speciellt företag blivit favoriserat och menade att det var oegentligheter inblandade. Pressen började skriva om saken och det ställdes frågor i parlamentet. Trycket blev hårt på kommunikationsministern ”Minister for Shipping and Aviation Support”, Peter Cook. Han tillsatte en granskningsgrupp med Ian Macphee, tidigare minister i en Australisk regering, som ordförande. Förutom ordförande bestod gruppen av en upphandlingsspecialist, tre jurister och så två specialister från Sverige. Den ene specialisten var jag och den andre var Håkan Westermark som var flygledare och som dessvärre numera är avliden.



**Review team: 5668 Göran Wergeni, Lisa Musgrave,
Dien Walker, Ian Macphee, Vadimir Shevchenko,
Håkan Westermark och Anne Sutherland Kelly**

Anledningen till att vi blev utvalda var, förutom kunskap om flygledningssystem, att man ville ha personer som inte hade anknytning till CAA eller de offererande företagen. När jag blev tillfrågad gällde uppdraget två max tre veckor. Det kom att bli nära fyra månader. Arbetet resulterade i en rapport som vi föredrog för minister Cook i parlamentsbyggnaden i Canberra. Rapporten i sin tur resulterade

i att generaldirektören för CAA och hans projektdirektör fick sparken och att upphandlingen startade om från början. Det var tuffa tag som vi svenskar inte var så vana vid. För Harriet och mig blev det ett mycket gott resultat. Vi blev vänner med Ian Macphee och hans hustru Julie och vi har besökt varandra ett antal gånger under åren. Vi har kontakt via ”Skype” och ”Face Time” nästan varje vecka. Vi kommer att fira nyår med dem i Melbourne.

Jobbet som chef lämnade jag 2005 och blev engagerad i LFVs dotterbolag Swedavia som utför tjänster inom flygtrafiktjänstområdet över hela världen. Numera har flygplatsbolaget övertagit namnet Swedavia och den gamla organisationen kallas i stället ”LFV Aviation Consulting AB”. För ”gamla” Swedavia utförde jag konsulttjänster i olika länder som Botswana, Ghana, Serbien, Montenegro, Kosovo, Makedonien, Norge och i Bryssel.

I juli 2007 tyckte jag tiden var mogen att låta LFV fortsätta sin verksamhet på egna ben utan min stöttning. Att vara pensionär på heltid är underbart även om det ibland är svårt att få tiden att räcka till. Hur hann jag med att jobba? Min fru Harriet och jag lever ett härligt pensionärsliv. Vi har fem underbara barnbarn, tre i Norge där äldste sonen bor med sin familj och två i närbelägna Svedala där yngste sonen med familj bor. När vi flyttade till Skurup 1974 köpte vi ett stort hus med tre våningar som var perfekt när grabbarna växte upp. Det blev alldeles för stort för oss båda när sönerna flyttade hemifrån, så för två år sedan byggde vi och flyttade in i ett modernt hus i ett plan i Skurup.

Nu har vi tid att resa, vistas i vår sommarstuga, umgås med vänner, släktforska, läsa, skriva, lösa korsord m.m. Jag är medlem i Rotary sedan många år och har kunnat ägna lite mera tid åt det. Jag har aldrig engagerat mig politiskt och är inte heller aktiv i något trossamfund även om jag av ren slentrian fortfarande är medlem i Svenska kyrkan, vilken jag endast besöker i samband med dop, vigsel och begravning.

Vår generation har fått göra en fantastisk resa. När jag växte upp var telefonen, radion, vevgrammofonen och bilen de mest avancerade apparaterna som fanns. Idag har vi de mest fantastiska apparater som vi då inte ens kunde föreställa oss i vår livligaste fantasi. Det som fascinerar mest är att barnbarnen tar det för helt naturligt. Medan farmor och farfar har svårigheter att ta till sig alla finesser så är det helt naturligt för dem.

När jag nu blickar tillbaka på mitt yrkesverksamma liv kan jag konstatera att det finns mycket att vara tacksam för. Jag har aldrig behövt gå arbetslös något som drabbar många idag. Trots bristande skolbetyg blev jag antagen på FFV och även om jag inte utnyttjade den undervisningen till fullo så är jag mycket tacksam mot kollegiet som lät mig gå kvar. Jag sänder även en tacksamhetens tanke till Flygvapnet som gav mig en mycket gedigen teknisk utbildning inte minst de speciella materielutbildningar som jag fick, allt med full lön och traktamente. Kan man ha det mera förspänt?

Jag är också privilegierad att ha en fantastiskt fin familj. Min kära hustru Harriet har sett till att allt i hemmet har fungerat samtidigt som hon jobbat som förskollärare. Vi har två söner som har studerat och som skaffat sig bra jobb, den äldste som proffsmusiker och den yngste inom datateknik och är nu IT-manager.

Händer det då inte att jag saknar jobbet? Jodå, det händer ibland, men det är nog mera yrkesgemenskapen och det sociala med kollegerna än själva jobbet.

Senaste kamratträffen hade jag inte möjlighet att besöka, men jag hoppas på nästa. Hoppas vi ses!

5668 Göran Wergeni



Gösta Hedén, provflygare

Jag blir alltid glad när jag får Propellerbladet och blir nyfiken och läser den.

Jag kommer från CVV lärlingsskola och fick genomföra teleutbildningen på Johannisbergsskolan tillsammans med 57-orna, vilket har betytt väldigt mycket för mig.

Läste artikeln om 57-ornas 50 års jubileum där det bl.a. stod om Gösta Hedéns sista flygning den 19 februari 1959 med A 32-001 Lansen till Johannisbergs flygplats.



Efter att jag blev klar med utbildningen på FFV blev jag anställd på CVV filialen som telemontör. Min uppgift var att genomföra funktionsprov på el- och telesystemen efter att flygplanen hade genomgått tillsyn eller modifieringar hos oss på CVV.

Gösta Hedén var en av våra tre kontrollflygare. Om det blev någon felyttring vid kontrollflygningen på el- eller telesystemen, så fick man en väldigt tydlig redovisning av händelsen från Gösta, han var väldigt noga med att vi förstått anmärkningen och han ville också veta hur vi skulle angripa problemen. När vi hade åtgärdat felyttringen önskade han få en genomgång hur vi hade utfört arbetet.

Gösta hade en gedigen bakgrund som pilot vilket jag vill berätta om.

Han hade erhållit ett s.k. Flygförarstipendium om 5000 kr, vilket möjliggjorde för honom att genomgå KSAK:s flygskola i Eskilstuna. Han har därefter blivit vpl ff och placerats på F6, där han genomgått GFSU.

Som vpl furir har han tidigt utnyttjas av FC, som under krigsåren utfört vissa flygningar från F6. När flygningarna sedermera koncentrerades till Malmslätt kommenderades han till tjänstgöring vid FC. Från och med den 1 mars 1945 var han anställd som civil kontrollflygare vid FC (med flygtillägg av 150 kr/månad)

Där tjänstgjorde han fram till år 1946. Därefter var han under 23 år kontrollflygare vid CVV.

12000 flygtimmar flög han med ca 100 olika flygplantyper.

Sista åren tillbringade Gösta Hedén i Gränna och sysslade med varmluftsballonger vilket han hängivet propagerade för. Denna sport är vacker det kunde Gösta lova.

Vad hände med mig efter CVV-tiden.

Dåvarande FFV – U fick överta den tekniska assistansen på fpl 35 och SK60 från SAAB-SCANIA den 1 juli 1974. Jag sökte till FVV-U/CVA i Arboga och anställdes den 1 november 1974.

Arbetet med driftsäkerhetshöjande åtgärder består i korthet av uppgifterna:

- ✓ Följa upp underhållsverksamheten och ge förslag som syftar till att effektivisera och förbilliga denna genom t.ex. förlängning av gångtider och förenklingar i underhållets omfattning och metodik.
- ✓ Medverka vid felsökning eller felutredningar och därefter föreslå lämplig handlingslinje och åtgärder.
- ✓ Hålla genomgångar om i flygplan ingående system, införda modifieringar m.m.
- ✓ På beställning assistera vid införande av beslutade modifieringar
- ✓ Tillse att tjänsteerfarenheter återmatas till berörda handläggare vid FMV, FFV-U, SAAB och förband.

Dessa arbetsuppgifter hade jag fram till 1980 då jag fick genomgå typomskolning på JAKTVIGGEN och sedan medverka vid PRI flygningarna på F13 Bråvalla. Avsikten med PRI flygningarna var att forcera fram flygtid på 4 flygplan för att så tidigt som möjligt erhålla driftserfarenheter som återmatades till SAAB för åtgärder.

Mitten på 80-talet fick jag börja med administrativa tjänster på FFV–U där jag hade mycket nytta av det jag arbetat ute på förbanden som har gett mig mycket rika kontakter på, FMV, SAAB och inom vår egen organisation.

Utbildningen jag fick i Västerås på lärlingskolorna har betytt mycket för mig i ett intressant yrkesliv.

Det finns alltid tyvärr en liten baksida jag försummade min familj pga. mycket resande där min kära Anita fick ta ett stort ansvar för våra två barn. Jag försöker nu att bättra mig och vara med våra barnbarn så mycket som möjligt.

57C2 Leif Pettersson

PS

Slutligen när ni har vägarna förbi världsmetropolen Arboga gör ett besök på Robotmuseet, mycket sevärt. Kolla på vår hemsida. (www.robotmuseum.se).

DS



Östersundsträffen 2012

Efter förra årets jubileumsträff går vi nu in på det andra kvartsseket av träffar. Den 30 oktober var det dags igen. Denna gång hemma hos 5651 Jan-Erik Nowén eftersom turerna med Teknikland snurrar vidare vilket gör det svårt att träffas på den vanliga platsen vid Optand.

Huvudämnet denna kväll var det ekonomiska eländet med Teknikland på Optands flygplats.

Teknikland har i uppdrag att bevara Jämtlands teknik- och militärhistoria. Efter två år har de själva begärt sig i konkurs pga stora skulder. Orsaken är oavsiktliga fel i den offentliga upphandlingen. Teknikland har inga möjligheter att betala tillbaka pengarna, eftersom det t.ex. rör sig om ett EU-bidrag som man redan hunnit uppföra museibyggnaden för.

Ett nytt driftbolag har bildas som skall undersöka möjligheten att köpa tillbaka marken och de nya byggnaderna för att kunna öppna museet åter efter konkursen. Flyg och Lottamuseet som drivs av Svensk Flyghistorisk Förening omfattas inte av konkursen. Hur det kommer att sluta får vi återkomma till senare.



Vi som träffades och diskuterade denna kväll var:

5313 Sören Larsson	5627 Bengt Håkansson
5644 Karl-Åke Modigh	5651 Jan-Erik Nowén
5709 Ture Andersson	5732 Kjell Landgren
5740 Lennart Mowerare	6017 Ulf Hansson
6619 Torbjörn Norrlund	6643 Göran Olsson

5858 Åke Tedesjö (efter information från 5732 Kjell Landgren)

Från skolan i Västerås till praktik vid CVM i Malmslätt

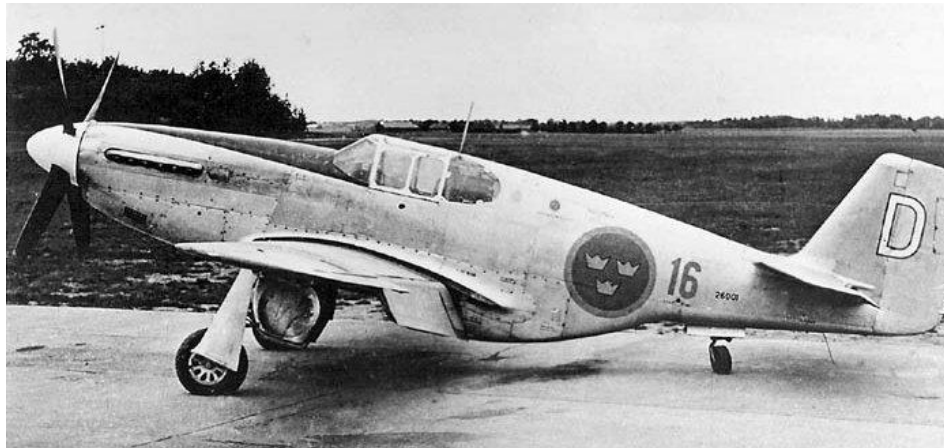
Efter att ha avslutat de första två utbildningsåren vid skolan i Västerås var det läge för en skön semester i föräldrahemmet på Orust vid Västkusten. Tiden där rann snabbt undan och snart var det dags att anträda resan till Linköping där de två praktikantåren skulle taga sin början vid Centrala Flygverkstaden Malmen, CVM. Det var med en del spänning man såg fram emot detta. Hur skulle det vara att jobba i flygbranschen på riktigt? Hur skulle det bli med boendet — det inte minst viktiga? Det fanns många frågor som väntade på sitt svar. Elevhemmet i Malmslätt fanns ännu inte vid denna tid, Men personaldetaljen vid CVM hade ordnat rum åt oss i Linköping så den detaljen behövde vi inte sörja för. Vi skulle bo två tillsammans för att hålla ned hyreskostnaden.

Vi vart väl mottagna på CVM. Som praktikanter skulle vi arbeta en tidsperiod på samtliga verkstadsavdelningar. Det var spännande att se vilken avdelning man skulle hamna på inledningsvis. Jag ansåg mej ha tur som fick börja i en av flygplanshallarna den s.k. B-hallen. Där fick man direktkontakt med flygplanen — till skillnad om man hamnat i sadelmakarverkstaden eller måleriet t.ex. Den dominerande flygplantypen som fyllde hallen var det lätta bombplanet B5



Northrop 8A-1, amerikansk konstruktion licensbyggd av SAAB. Ett vackert flygplan som det tyvärr inte finns bevarat något ex. av i dag. I ett hörn stod ett ensamt nyintaget flygplan — en haverist. Detta var inte vilken flygplantyp som helst — det var ett av Andra Världskrigets mest berömda jaktplan — nämligen en North

American Mustang. Det var av den tidigare versionen P-51B. Den mest synbara skillnaden från den sedermera välkända Mustang P-51D var formen på förarplatsen. P-51B hade en kabinhuv uppbyggd med glaset innefattat i ett listverk av den typ som de flesta flygplanstyper vid denna tid hade. Den efterföljande versionen P-51D Mustang hade den typiska droppformade, helgjutna plexiglashuven som gav betydligt bättre runtomsikt. Denna Mustang var inne för reparation av ena benet på landningsstället vilket skadats när föraren råkade kollidera med ett markeringsljus på flygfältet i samband med en nyligen avhållen flygdag på F3 där denna Mustang var med och deltog i en uppvisning.



Denna P-51B var en av de två s.k. nödlandare som Flygvapnet köpt in av amerikanerna för att utvärdera om flygplantypen lämpade sig för svenska förhållanden. De gavs serienumren 26001 resp. 26002. Dessa två plan kom att bli de enda av versionen P-51B i Flygvapnet. Samtliga som senare inköptes — 140 stycken — var av typen Mustang P-51D.

Varken reservdelar eller rätta verktyg fanns att tillgå av givna skäl. Därför tog det rätt lång tid att få Mustangen i ordning. Jag hade turen att få arbeta tillsammans med den montör som hade ansvaret för reparationen av detta flygplan.

Jag upplevde det som mycket intressant att få vara med att jobba på denna berömda flygplantyp. Att kunna sitta upp på förarplatsen och uppleva hur det kändes att hålla i styrspaken och sätta fötterna på sidoroderpedalerna och låtsas att man flög detta monstruösa flygplan. Det skadade landställsbenet nedmonterades och togs om hand av den mekaniska avdelningen för reparation. Det tog flera dagar att få landstället tillbaka och under den tiden fick jag och montören som jag jobbade ihop med gå i princip sysslolösa och vänta att landstället skulle komma tillbaka. Della kändes lite konstigt och man visste inte riktigt var man skulle göra av sej. Till slut kände jag mej tvungen att gå in i basburen och fråga om det inte fanns något jobb att lägga händerna på medan vi väntade på landstället och när detta ev. skulle kunna vara färdigt? Jag fick då svaret att man inte visste när det skulle bli färdigt, men det var inget att oroa sej för — det är bara att avvakta! Jag vart något undrande över svaret och gick för att ta upp frågan med min montör-handledare. Jag hittade honom uppe i lunchrummet läsande en tidning. Jag berättade om svaret jag fick, ”Att vi hade bara att avvakta!” Han skrattade och svarade *”Dä där vänjer du dej ve. Dä ä inte alltid dom får fram grejerna i tid, å då säger dom att dä ä bara å avvakta! Du ser på mej här, ja e redan i full gång å avvaktar! Landningsstället kommer när dä*

kommer. Slå dej ner här å ta e tining å hjälp te å avvakta!” Jag sade då till honom att jag tyckte det var konstigt att det inte var värre press på arbetstakten. Som yngre hade jag och några kamrater sommarjobbat hos min farsa som var trädgårdsmästare. Han sådde massor med morötter som vi så småningom fick ligga och gallra. Där fanns alltid något att göra. Inte f-n kunde vi gå omkring och ”avvakta” i väntan på att morötterna skulle växa upp efter det farsan hade sått dom! Man måste ju se till att det fanns nåt att göra under tiden också. Han svarade *”Ja men dä här ä ett statligt jobb å dä ä en j-a skillnad förstår du! Här heter dä att man avvaktar när intget finns att lägga händerna på!”* Så småningom fick vi tillbaka landningsställsbenet för återmontering. Mustangen blev färdig och varmkördes före provflygning och vi fick tillfälle lyssna till ljudet av den 12-cylindriga Merlinmotorn. Det var verkligen toner!

Det blev sedan en del arbete med B5, vilket flygplan började bli omodernt redan vid denna tid. Ljudet från den på licens svenskbyggda Nohab-stjärnmotorn lät betydligt beskedligare än Mustangens Merlin V12:a. (Ingen B5a finns bevarad vilket är synd.) Efter en tid meddelade verkmästaren att jag skulle flytta till provflygningshallen som kallades hall A, där de nyöversedda flygplanen provflögs innan de levererades till flottiljerna. Även detta arbetet föreföll intressant.

Jag tog nu mitt verktygsbord och rullade i väg till A-hallen. Jag gick upp för trappan till verkmästaren som saft på andra våningen av den invändiga kontorsbyggnaden och anmälde mej där som det var sagt. Verkmästaren för avdelningen satt vid skrivbordet när jag trädde in. Han såg forskande men vänligt på mej och innan jag hunnit säga mitt namn inledde han samtalet med att säga, *”Alltså — Ja förstår att detta häringa ä praktikant Hansson från Västeråsskolan, stämmer dä va?”* Jag svarade ja på på frågan. Då sträckte han fram handen och vi hälsade. Därefter fortsatte han samtalet, *”Alltså — vi har la haft flere praktikanter därifrå å dom ha vall bra allihop! Ja hoppas Hansson ska trivs hos oss här i A-hallen.”* Jag svarade att det trodde jag skulle göra! Hans officiella titel och namn var verkmästare Karlsson, men få använde detta i vardagslag. Han kallades alltid Kalle Småland — eller ibland bara Smålänningen! Han ansågs som en hygglig person och arbetsledare, men samtidigt som ganska originell.

Det allmänt brukade namnet Kalle Småland gav en direkt anvisning om i vilket landskap hans vagga hade stått och närmare bestämt hette platsen Aneby. Hans dialekt var heller inte att ta miste på det var typiskt småländska. Han hade därtill en speciell egenhet i sitt talande. Han inledde nästan varje mening med ordet Alltså — innan fortsättningen kom och brukade avsluta med ordet Va? Han brukade också kunna skämta på ett klurigt sätt och det var inte alltid man förstod vad han menade. Så hade det berättats och jag var därför förberedd.

Jag gjorde mej beredd att lämna hans kontor och gå ner i hallen när han tog till orda på nytt, *"Alltså Hansson! Nu kommer han å få jobba må en å våra montörer, å då blir mä han MANSING om Hansson vet vem då ä? Vi kan ta hit han!"* Han reste sej upp gick ut på trappan, ropade med tordönsröst ut över hallen: *"MANSING — HITÅÅT!"* Upp för trappan kom en liten spinkig man och klev in på kontoret i avvaktan på order. *"Alltså, MANSING! Här ä den nye praktikanten Hansson ifrå Västerås, å ja tänkte i två skulle jobba ihop — då blir la bra, va?"* Mansing tittade mönstrande på mej och svarade, *"Jovisst, då blir nog säkert bra!"* Mansing och jag gick ned för trappan och han visade mej bort till det arbetsobjekt han hade ansvaret för. Det stod borta i ett hörn av hallen och var ett italienskt jaktplan av typen Reggiane Re 2000 Falco med den svenska



flygvapenbeteckningen J20. Den såg nästan ut som en kopia av Seversky Republic EP-1 med beteckningen J9. Detta förklarades med att konstruktören till det

italienska planet tidigare hade arbetat på Severskyfabriken i Amerika. Det verkade som han lyckats att sno med sej hela ritningsbunten när han drog iväg hem till Italien!

Mansing berättade att J20 maskinen just blivit klar efter stor översyn och den skulle nu provflygas förmiddagen dagen därpå. Vi hade inte mycket mer vi kunde utträtta de timmar som var kvar, utan vi skulle avvakta sade han — ett ord som jag lärt mej känna igen sedan tidigare! Det var i början på eftermiddagen och Mansing hade försvunnit åt okänt håll för en stund medan jag uppehöll mej kring "vårt" plan utan att ha något egentligt att göra — mera än att avvakta! Då kom det in en man i hallen och styrde stegen mot J20 maskinen och mej. Han var klädd i keps och sportjacka och jag minns ännu att han hade en rödmönstrad s.k.

snusnäsduk om halsen. Han hejade och frågade om jag var ny här eftersom han inte sett mej förut. Jag sade att så var det och den jag jobbade ihop med inte var här just nu, men att denne snart skulle vara tillbaka. Han presenterade sej och sade att han hette Gösta och jag sade mitt namn. Det verkade vara en trevlig grabb. Han gick ett varv runt planet och därefter bort till verkmästare Kalle Småland som stod en bit bort i hallen. När så Mansing återvände från sitt privatärende frågade jag honom vem den här killen kunde vara som jag hälsat på? Mansing svarade att det var provflygaren från FC som skall flyga planet i morgon.

Får en provflygare se ut hur som helst?

Jag blev mycket förvånad! Var den här unga trevliga grabben verkligen provflygare? Jodå det var han och i morgon skulle det provflygas! Min bild av hur en provflygare skulle se ut stämde inte alls med den här grabben. Jag hade föreställt mej en lite äldre och synbart mera erfaren man med falkögon, Reinholdska tal och avancerade vingprofiler i blick och som skulle få G-kraftsmätaren att slå i botten varje flygning. En som det skulle kännas som ett hedersuppdrag att få dra undan bromsklotsarna för!

En olycka kommer sällan ensam!

Nästa morgon grydde och jag var på plats i god tid. Det första jag såg när jag fått på mej blåstället var att våran J20 där borta i hörnet stod och lutade på ett konstigt sätt. Jag gick bort och inspekterade och det första jag såg var en hydrauloljepöl på golvet vid ena landningsställsbenet och att det helt hade sjunkit ihop. Och inte bara detta! Någon hade ställt en trappstege under ena vingen, något som måste ha skett kvällen innan när en del folk jobbat över med en annan maskin. Trappstegen hade tryckt hål i skalplåten på ytterdelen av vingens undersida. Vad skulle hända nu — J20 skulle ju provflygas nu på förmiddagen? Mansing anlände medan jag stod och begrundade eländet. Han vart inte glad när han fick se vad som hänt under natten. Han uttryckte hörbart sin ilska över Italienskt skit och den jävel som varit och ställt dit en stege under vingen! Jag fick en snabblektion i att aldrig ställa dit några stegar eller andra föremål under vingarna på ett flygplan. Jag fick dagens första lärdom att ta vara på! Mansing gick in till verkmästare Kalle Småland och berättade vad som hänt och denne ringde till FC och meddelade att provflygaren inte behövde komma på grund av att det inträffat en oförutsedd händelse med planet. Därefter snabbinkallades ett

par man från den avdelning som hade hand om landningsställ. De kom dit, planet hissades upp på domkrafter, monterade bort stötdämpardelen och bytte på plats ut de läckande packningarna, fyllde på hydraulvätska och på luft.

Samtidigt hade ett par plåtslagare jobbat med skadan i vingplåten tills detta var klart. Det hela avslutades med att en man från målarverkstaden blåste på färg över det reparerade stället. Allt medan Mansing och jag gick om kring och avvaktade!

Äntligen dags för provflygning!

På morgonen påföljande dag kom provflygaren tillbaka på nytt och nu skulle det vara klart att flyga. Efter varmkörningen var det klart för start och Piaggiomotorn med sina 1100 hk dundrade iväg över flygfältet, J20 lättade och var snart försvunnen. Jag frågade Mansing vad vi skulle göra nu? Han svarade, *"Inget grabben — nu ska vi tat lugnt medan han är borta!"* *"Det betyder att vi ska avvakta med andra ord då"* sade jag. *"Javisst precis så — ja hör att du har lärt dej en del redan!"* sade Mansing. Det hade redan hunnit bli solvarmt denna morgon minns jag, fast det gått så många år sedan dess. Men det skulle hända andra saker denna dag, utöver det vanliga, vilket förmodligen bidragit till att hålla minnet extra bra vid liv.

Mansing sade att nu skulle vi uppsöka en lugn plats utan insyn i skuggan av den stora ramkonstruktionen som hangarportarna gled på när de öppnades. *"Där ser ingen jävel oss och där sitter vi å har då bra tills flygarn kommer tillbaka ser du!"* sade Mansing. Medan vi satt där behagligt i skymundan passade jag på att fråga Mansing hur denne verkmästare Kalle Småland var att ha att göra med? Jag fick då svaret att han var ganska hygglig och bra att ha att göra med, men som inte gärna släppte någon nära in på livet. Frågan var om det egentligen fanns någon i kretsen runt om kring som kände honom helt! Han talade inte mycket om sej själv. Han bodde ensam och levde som ungkarl. Det sades att han varit gift en gång, men redan dagen efter bröllopet hade det utbrutit någon form av påbörjad sinnessjukdom hos hans fru som medförde att hon fick föras till en vårdinrättning varifrån hon aldrig kom att återvända. En tragedi i det tysta! Ingen hade hört honom själv tala om detta, men det verkade ändå vara känt.

Han hade en del problem med spriten, vilket kanske var ett resultat av den ensamhet han levde i under sin fritid och det som tidigare hänt med hans fru. Detta invercade dock aldrig på hans närvaro på arbetsplatsen. Han var alltid där i

tid. Över helgerna sågs han ofta vid sitt ”stambord” på en av stadens krogar, där han alltid satt ensam. Han kunde där någon gång bli lite högljudd och diskutera med folk vid grannbordet, men hade trots allt en hel del humor och ansågs av personalen som ganska oförarglig. Men vid ett tillfälle hade det ändå slagit över litet för mycket — det hade blivit vissa problem med att bibehålla den upprätta gången för honom vilket hade lett till en del förvecklingar. Polis tillkallades och han fick följa med till finkan för tillnyktring. Han följde med utan protester eller försök till motstånd ända till man kom fram till dörren av arrestlokalen. Där blev det stopp för ett ögonblick! Han ställde sej mitt i dörröppningen och satte armarna i båda dörrposterna, vände sej till poliserna och sade med kraftig röst, *”Alltså — tat försiktigt va! Akte vingspetsa å passa stjärten!”* Varefter han tillade *”Ja går la in själv!”* Poliserna lär ha blivit både konfunderade och roade har det sagts. De lär först ha undrat vad han menade med ”rådgivningen”. Förklaringen lär de på omvägar ha fått senare via sin interna “underrättelsetjänst, Även poliser kan få ha lite roligt ibland! Mansing tillade, *”Dä här sättet att uttrycka sej på kommer du å få höra från Kalle Småland många gånger innan du lämnar in här från A-hallen. Så fort vi rullar ut ett plan så hojtar han dä där till den som styr mä sporrhjulsgaffeln: Akte vingspetsa å passa stjärten!”* (Mansing spådde rätt!)

Mansing berättade mera om Kalle Småland som handlade om spännande saker som givit honom en speciell status och respekt såväl bland över som underordnade. Han hade varit med bland den grupp CVM:folk som år 1928 uttogs att undsätta de människor som befann sej i livsfara uppe vid Spetsbergen efter den italienske generalen Nobiles misslyckande att taga sej hem efter att ha passerat Nordpolen med luftskeppet ITALIA. Luftskeppet hade blivit nedisat och pressats ned av tyngden tills det slagit i polarisen varvid manskapsgondolen brutits loss och en del av besättningen försvann och återfanns aldrig. Några överlevde — däribland general Umberto Nobile själv och en del andra. Sverige ställde upp med manskap och flygplan — Fokker och Moth och Hansa.

Löjtnanten Einar Lundborg lyckades både landa och starta från den ojämna polarisen medförande den skadade general Nobile och hans hund! (Anm. Hur i all världen kan någon komma på iden att medföra en vanlig familjehund i sådant läge?) Löjtnant Lundborg återvände tillbaka för att rädda flera människor, men slog runt vid landningen med sin Fokker och därmed var också han fast på isen tillsammans med de övriga. Han räddades av en annan svensk pilot. Övriga av en rysk isbrytare. Kalle Småland tjänstgjorde i den svenska undsättningsgruppen

som flygmekaniker.

Under samtalets gång framgick det att Mansing inte alls var hans rätta namn. Han hade bara kallats så allt sedan "evärdlig tid." Han bar ett vanligt hederligt sonnamn, men kallades för Mansing av alla — kanske som ett uttryck för hans spinkiga kropp? Han verkade litet nervös till sin läggning och kunde ha rätt hetsigt humör, men jag trivdes bra med honom redan nu och vi kom väl överens.

Tiden hade runnit i väg under vårt samtal och Mansing tittade på klockan och sade att nu om några minuter skulle flygarn vara här och det var bäst att vi reste på oss och gick fram och intog våra poster. Men minuterna gick och inget flygplan hördes av och Mansing började bli orolig. *"Nu borde han absolut vara här, men var fan håller han hus?"* Jag anförde att så himla exakt kan han väl inte komma varje gång. *"Jo, sade Mansing, dä brukar inte skilja på många minuter. Dom har bara bränsle för en viss tid och den tiden håller dom noga!"* Ytterligare några minuter gick och nu såg jag att Mansing blev verkligt orolig och började gå fram och tillbaka framför hangaren och tittade allt oftare på klockan. Jag tyckte själv att det började kännas obehagligt när jag såg hans oro. Till sist vände han sej till mej och sade, *"Nej du Hansson, nu väntar vi inte längre! Nu går vi upp till Smålänningen å säger att nu får han slå larm eller göra va fan han vill, för nu måste bränslet vara slut för han flygarn. Dä måste ha hänt nått!"* Vi gick in i A-hallen, men hade bara hunnit några steg in på golvet när verkmästare Kalle Småland kom ut på trappan från sitt kontor på andra våningen. När han fick se oss ropade han, *"Mansing hitåt! Å ta mä han praktikanten!"* "Nu jävlar ä dä nåt på gång!" sade Mansing till mej. Därefter ropade han tillbaka, *"Har dä hörs nåt från flygarn?"* Svaret blev, *"Alltså, Mansing! Planet har slatt i å legger på ett gärde nån stans nere ve Lagerlunda!"* "Å Herre Gud —ropade Mansing —Hur gick dä mä flygarn, slog han ihjär sej?" Svaret blev, *"Nä dä nämnde han inget om när ja talte ve han i telefon. Han sa bara att vi kan hämta planet när som helst!"* "Men då lever han alltså då?" skrek Mansing helt uppskärnad. *"Ja dä verkar ju så — ja har ju som sagt talt ve han! Men alltså, Mansing, nu tar vi at lugnt va! Vi vet ju inget mer än. Vi ska åka å hämta hem flygarn först. Ja har ringt dom i garaget!"*

Dags för bärgning!

Dagen därpå kom det order på att flygplanet skulle bärgas. Det fanns en lista på vilka som skulle delta och där fanns också mitt namn med. En större lastbil

stod klar med diverse lyftutrustning och verktyg. Det verkade bli ett intressant jobb! Vi kom snart fram till haveriplatsen som inte låg så långt från Malmslätts samhälle. Planet låg i slutändan av en havreåker, endast ett par meter från kanten av en mindre å. Föraren hade haft en stor tur. Hade planet bara fortsatt några meter till hade det hamnat i ån och därefter kunnat slå i den rätt branta åbrinken på andra sidan och då hade det blivit tvärstopp. Det hade funnits ytterligare ett stort riskmoment! På J20 är mittvingen utformad som s.k. integraltank, vilket betyder att bränslet förvaras direkt i vingen som är tätad i nitraderna och därmed saknar bränsletank i vanlig bemärkelse. Detta ger en lättare konstruktion, men utgör ett stort riskmoment vid en ev. buklandning med ett lågvingat flygplan om det går håll på den tunna skalplåten. Risker är då mycket stor för brand! Det synliga resultatet av nödlandningen var att alla tre propellerbladen var vikta, skador på ena vingframkanten och så motorkåpan som var överfull av havre i nedre delen på grund av att propellern gått som en rejäl ”skördetröska” sista biten i havreåkern. En man fick inleda med att ösa ut flera kilo havre med bara händerna. Därefter inleddes upplyftningen av flygplanet med hjälp av en trebent stubbrytare lik anordning för att kunna fälla ut landningsstället som på J20 sker på elektrisk väg. Märkligt nog så fungerade detta trots haveriet. Vi började sedan montera av vingarna vilket visade sej vara ett besvärligt jobb på grund att detta måste ske genom mycket små luckor på vingarnas undersidor. Bultförbanden var låsta med saxpinnar som var svåra att komma åt. När vingarna var borta hissades planets stjärt upp och surrades med rep på lastbilsflaket varefter hemfärden anträdde i sakta fart. På vägen strax innan Malmslätts samhälle passerade vårt något ovanliga ekipage ett Zigenarläger. När vi stannade till för att justera repen som flygplansstjärten var surrad med på flaket blev vi omringade av en mängd storögda små Zigenarbarn och även en del vuxna — alla lika undrande över vad de såg. Alla pratade i munnen på varandra och vi fick något som liknade en snabbkurs i Zigenarspråket Romani.

Orsaken till haveriet.

Ett par dagar senare kom jag att samtala med Gösta — provflygaren från FC — när han och några andra var uppe vid CVM och inspekterade det havererade planet. Han hade ett sår i pannan vilket hade uppstått när han slog huvudet i sikteskonsolen vid den hårda uppbromsningen som uppstod vid buklandningen. i övrigt fick han inga skador. Han berättade om hur han upplevde haveriet ur sitt perspektiv och om orsaken. Starten hade gått normalt, men efter en stund hade

motorn börjat hacka och därefter gått ned i varv. Han utgick ifrån att motorn inte fick bränsle tillräckligt och försökt därför hjälpa till med bränslehandpumpen. Denna sitter rätt illa placerad på J20 — pumphandtaget sitter i princip snett bakom ryggen på förarstolen och är svår att nå. Dessutom överföres kraften via en s.k. bowdenkabel till själva pumpen vilket medför att rörelsen inte känns något vidare distinkt. För att hålla motorn vid liv hade han fått pumpa hela tiden. Detta var mycket tröttsamt och till sist ohållbart. Han såg ingen möjlighet att nå fram till hemmaflygfältet. Valet blev antingen att försöka hoppa eller att nödlanda. Den medförda fallskärmen var av den italienska typen Salvator — en fallskärmstyp som inte hade det bästa ryktet bland flygvapnets piloter. Utlösningen på höljet till denna typ av fallskärm utfördes av en kniv som skar av ett snöre när man drog i utlösningshandtaget. En något långsökt konstruktion som inte ansågs vidare pålitlig. Valet blev därför att nödlanda. Farten vid inflygningen mot det utvalda fältet var ca 180 km/tim och nödlandningen utfördes med landningsstället inne.

Orsaken till att bränsleframmatningen till motorn uteblev berodde på en felmontering av drivningen till bränslepumpen. Piaggiomotorns bränslepump satt, märkligt nog, monterad för sej själv på motorfundamentet en bit från motorn och var kopplad till denna med en flexibel axel. Denna axel var försett med en glidbar hylsa med splines som i sin tur hölls på plats av en distanshylsa. Denna distanshylsa hade inte kommit med vid monteringen med påföljd att hylsan med splines hade glidit ned och därmed tappat ingreppet vid urtaget i motorn som därmed miste bränsletillförseln. Små orsaker — stora verkningar skulle man här kunna säga!

För min personliga del kom haveriet att få en oväntad överraskning. När jag fick ut min avlöning visade det sig att jag fått ut mitt livs första dagtraktamente, hela 30kr. Det var mycket pengar vid den här tiden. Dagtraktamentsgränsen gick vid Malmslätts gräns mot Lagerlundaån. Denna var nog inte mera än 2 meter bred där flygplanet låg på dess andra sida där vi arbetat. Ibland kan det vara bra med det här med gränser! Jag kom att träffa Gösta flera gånger. Försökscentralen FC ligger närmsta granne med CVM och de hade hand om all provflygning. Han var en glad och positiv person att ha att göra med och en erkänt duktig provflygare. Jag fick så småningom reda på hans efternamn som var Hedén. Han hade börjat sin bana som värnpliktig flygförare och hade avancerat till provflygare. Inte illa!

Gösta Hedén blev något av en kändis i flygbranschen.

Han kom att synas i många flygsammanhang, stora som små. Det var han som många år senare (1959) landade med en A32 Lansen på Johannisbergs flygfält under verkligt spektakulära vinterförhållanden, vilket flygplan skulle tillföras skolan som läroobjekt. Om denna händelse har det f.ö. varit ett reportage i Propellerbladet 1991 samt i Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 2 2008.

Efter sin tid som provflygare — även på CVV i Västerås — kom han bl.a. att syssla en hel del med ballongflygning. Platsen var i Gränna som ju har stark anknytning till denna typ av flygning genom Nordpolsfararen Andre samt det museum där som bär dennes namn.

Även jag som skriver detta fick för några år sedan tillfälle att prova på den ädla sporten att flyga ballong. Jag fick av min familj i födelsedagspresent en ballongtur. Det var faktiskt en upplevelse att under en timma segla fram över östgötaslätten på en vindstill och ljudlös resa, endast avbruten av dånet när ballongföraren då och då tände ”EBK:n” dvs. gasolbrännaren för att kunna hålla höjden. Utsikten var otrolig när man kunde stå där i korgen i lugn och ro och titta på landskapet. Man kunde tydligt se härjningarna av den tromb som strax innan dragit fram över bygden. Det var stora kala fläckar här och där i skogarna. Det syntes också en stor mängd blå punkter överallt i villaområdena kring racerbanan vid Mantorp Park. Det tog ett tag innan jag kom på att det var stutsmattor som varje villaägare med självaktning sett sej tvungen att investera pengar i för sina barn eftersom grannens barn hade fatt en sådan. Vilken ansvarsfull förälder kan väl se sina barn växa upp utan en studsatta? Det finns ännu ingen undersökning som tyder på psykisk ohälsa. Men man vet ju inte? Jag kom då på att jag själv måste ha missat något i livet som aldrig ägt en studsatta. Man har fått nöja sej med att ”studsas” omkring på sina pensionärsben, men det har ju gått bra det också.

Jag återsåg Gösta Hedén igen även sedan han blivit pensionär. Han var då på besök i Vreta kloster och satt då på en bänk vid kanten av Göta kanal tillsammans med den gamle välkände ambulansflygaren från våra fjälltrakter — Ferdinand Cornelius, den verkliga legendaren inom svenskt flyg. Om honom har det berättats att han var så välkänd bland befolkningen där uppe i Norr att han vid ett tillfälle fick ett brev där avsändaren skrivit enbart adressen: Cornelius Lappland. Brevet kom fram! Snacka om att vara kändis! Hedén hade med sig en snygg dam

som jag först trodde var hans dotter. Men det var hans fru visade det sig. Hans liv hade inte enbart utgjorts av flygning har det berättats Han lär även ha varit en framgångsrik, vad man brukar kalla kvinnokarl, vid sidan om. Jag påminde honom om den där nödlandningen med J20:n utanför Malmslätt 1945 och berättade att jag var en av dom som var med vid både starten av flygningen och bärgningen efter haveriet. Han tyckte att det var roligt att det ännu fanns någon som kom ihåg denna händelse. Han undrade om jag möjligen hade något foto från detta tillfälle, vilket jag tyvärr inte hade. Men jag visste däremot att två för mej okända F3 praktiserande ingenjörer tog foto på haveriplatsen. Han bad mej försöka att taga reda på namnen på någon av dessa. Jag gjorde en del försök men insåg att det gått alldeles för lång tid sedan händelsen ägde rum och fick tyvärr ge upp.

På Flygvapenmuseum vid Malmen utanför Linköping står Flygvapnets enda bevarade jaktflygplan av typen Reggiano 2000 Faico med Flygvapnets beteckning J20 bevarad Den har tidigare använts som demonstrationsobjekt på F10:s instruktionsverkstad. På grund av detta var plåtklädseln avlägsnad på ena



sidan av flygkroppen och även delvis på vingar och roder när planet tillfördes Flygvapenmuseum. Man bestämde där att alla ytor där plåtklädseln tagits bort istället skulle beklädas med plexiglas, dels som skydd och dessutom för att ge besökarna en utmärkt fin möjlighet att taga del av hur innerkonstruktionen på ett flygplan från denna tid såg ut. Eftersom jag tidigare utfört en del arbeten åt Flygvapenmuseum, bl.a. renoveringen av ett helhavererat flygplan av typen SK25 Bycker Bestman samt TP78 Noorduyn Norseman (detta flygplan fick f.ö. övertaga en motor på 600 hk som använts för instruktionsändamål på FFV:s lärlingsskola i Västerås där jag visste att en sådan fanns!) fick jag förfrågan om

jag ville åtaga mej arbetet med plexiglasinklädnaden av J20 planet. Jag åtog mig detta inte helt lätta arbete. På vissa delar av planet handlade det om dubbelkrökta ytor, som t.ex vid övergången mellan vingar och kropp och likaså vid infästningen av stabilisatorn. För att åstadkomma detta var det nödvändigt att vid avpassat gradtal värma plexiglasen i en stor ugn som fanns på CVM. Sedan fick det tillverkas enkla likartade former av trä klädda med tunt flanellyg. Over dessa lades plexiglasdelarna när de värmts och blivit mjuka, nästan som ”snor”. Resultatet kan beskådas sedan länge vid besök på Flygvapenmuseum för den som är intresserad. (Och som gammal FFV:are är man ju intresserad av nästan allting!)

Genom detta museiarbete fick jag ännu en gång efter ca 40 år (detta hände omkring 1985) återknyta kontakten med den gamla flygplanstypen J20 (Fast denna gången utgick inget dagtraktamente! Vet inte om traktamentsgränsen fortfarande går vid Lagerlundaån som den gjorde 1945! I varje fall var jag på fel sida den här gången!)

Det som här skildrats är händelser sedan rätt länge sedan. Tiden står aldrig stilla och stormen jagar våra år har någon sagt. De personer som jag i denna berättelse varit i kontakt med är borta sedan mer eller mindre länge. Både flygplansmontören och sedermera kontrollanten Mansing — som egentligen hette Johansson — och provflygaren Gösta Hedén. Så även den gamle verkmästaren i provflygningshallen Kalle Småland vars originella sätt att uttrycka sej och att vara finns ännu de som har i gott minne. Det hände sej förra året vid tiden närmare Jul att jag stod i kön till ett av de otaliga julborden som då brukar dyka upp som svampar ur jorden. Jag kom sakta och försiktigt ballanserande med en överlastad tallrik och försökte undvika krocka med någon av de andra utsvultna, när jag hör en bekant röst i halvmörkret, ”*Alltså — tat försiktigt va! Akte vingspetsa å passa stjärten!*” Väl kända ord från förr! Jag hörde skratt från ett par personer bakom mej och förstod direkt att det var folk med anknytning till den gamla CVM:tiden. Ordvalet gick inte att taga miste på! Detta skulle han veta, den gamle Kalle Småland, att hans ”valspråk” lever kvar än i dag i äldre CVM:ares minne, där han sedan många år vilar på Marbäcks kyrkogård i Småland. Kanske att han i sin himmel fatt kontakt med betydligt mjukare vingar som inte kan skadas om de skulle råka kollidera med någon av de gyllene dörrposterna!

4307 Sigvard Hansson



UPPROP – elever som började på FFV 1961!

Vi tre FFV-elever med respektive har nu träffats varje sommar under flera år hemma hos någon av oss, och vi samtalar alltid bland annat om trevliga händelser från tiden på Johannesberg, Lövudden och i vår utbildning. Det framgick bland annat av en artikel för några år sedan här i Propellerbladet.

Nu i somras möttes vi på Öland hos 6115 Roy Eriksson i sommarhuset. Vi började redan då tänka på en aktivitet under år 2014, då är det 50 år sedan som vi tog examen i Västerås efter vår treåriga utbildning inklusive ett års praktik.

Vi önskar möta fler av våra klasskamrater som började utbildningen år 1961, och därför är detta ett upprop till Er att komma till Västerås vid tidpunkt som vi återkommer till för ett jubileum med anledning av att det år 2014 är 50 år sedan vi slutade. Du har säkert någon av våra klasskamrater i Din omgivning, sprid detta budskap om vårt 50-års jubileum så det når så många av oss som möjligt.

Vi återkommer med mer information i nästa nummer av Propellerbladet och hoppas få till ett trevligt, enkelt och bra program för vårt jubileum.

Vill Du redan nu bidra med några förslag till programpunkter eller har Du frågor om uppropet så är Du välkommen att maila mig 6111, lars-ake.carlsson@karlsborg.se.

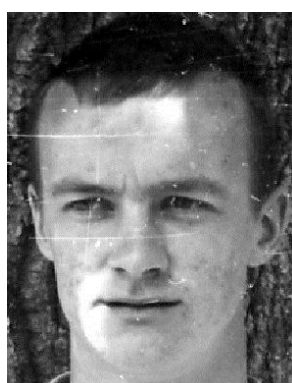
Vi vill med denna korta information bara ”puffa” lite för vårt försök att samla oss 61:or. Hoppas att vi blir många och tag gärna med respektive till vårt 50-års jubileum någon dag under försommaren 2014!

Hälsningar från

6104 Thomas Andersson

6111 Lars Åke Carlsson

6115 Roy Eriksson



FFVK har nu en egen domän på nätet

Vid årsmötet fick styrelsen i uppdrag att undersöka möjligheterna att registrera en egen domän på nätet. Det naturliga valet av domännamn var **ffvk.se** som visade sig vara ledigt och som också registrerades för vår räkning. Detta innebär att vår hemsida har från och med nu webadressen **www.ffvk.se**.

FFVs Kamratförening - FFVK -

----- Nu är det dags för årets Propellerblad -----

Innehåll (uppdaterat 2012-03-26)

Denna sida Historia och Verksamhet	Föreningen	Kamratträffen 2012	Minnesmärket	Vår monter på flygmuseet
Propellerbladet 2011	Protokoll årsmötet 2012	Från styrelsen		

Arkiv Propellerbladet

Pb 2002	Pb 2003	Pb 2004	Pb 2005	Pb 2006	Pb 2007
Pb 2008	Pb 2009	Pb 2010			

Kungliga Flygförvaltningens Verkskadsskola (FFV)
startade 1942 i Västerås. Utbildningen bedrevs mellan åren 1942 till 1968. Totalt har 807 elever utexaminerats. Skolan började i en sjöhangar på öster i Västerås. Efter en brand 1949, som totalförstörde skolan, flyttades undervisningen till en beredskaps hangar på västra sidan av Mälaren. I denna hangar på Johannisberg bedrevs undervisningen ända fram till nedläggningen 1968. Redan 1945 bildade eleverna en kamratförening, som fortfarande är mycket aktiv. Kamratträff med årsmöte arrangeras jämna år.

En skola för livet.....
Skolan rekryterade elever från hela landet. Under de två första skolåren var samtliga elever internatförlagda till elevhem på Johannisberg och Lövudden vilka drevs i KFUMs regi. Stränga ordningsregler var utfärdade både för skolundervisningen och livet på elevhemmen. Denna stränga fostran skapade starka band mellan eleverna som ännu idag bidrar till kamratföreningens stora sammanhållning.

Fördelen med en egen domän är att det är lättare att hitta oss på nätet med en egen identitet samt att vi får större utrymme för vårt arkivmaterial typ bilder, filmer och inte minst alla utgivna Propellerblad. Hittills har vi alla Pb från 2002 i digital form vilket innebär att de redan nu finns på vår hemsida. Det kommer naturligtvis ta en tid innan vi har skannat in alla Pb från 1945 och framåt.

Vi hoppas också att hitta en bra sökmotor så att det går att söka på artiklar, författare etc.

5858 Åke Tedesjö

Vårt minnesmärke

Under sommaren har märkets placering vid Mälarens strand mer eller mindre växt igen och marken har eroderat pga bristfälligt underhåll av i stort sätt hela strandtorget.

Vi tog kontakt med kommunen som så småningom rensade upp området.

Eftersom vi inte är nöjda med märkets placering vill vi ha en förflyttning. Vi har nu en kontaktperson från

kommunen, som vi har träffat på platsen

för att diskutera fram en lämplig ny placering. Vi enades om att lyfta upp märket till själva strandtorget. Kommunen handlägger nu ärendet och vi hoppas att till våren få till stånd en förflyttning till säkrare mark.

5858 Åke Tedesjö



Föreningsfakta

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

2011 gick det ut en påminnelse till 204 elever som inte betalat 2011 års avgift, av dessa betalade 23 st.

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

Data för aktuellt år	12	11	10	09	08	07	06	05
Tidningen har gått ut till adresser	725	738	757	735	748	733	739	763
Så här många har betalat m-avgift	531	516	542	535	539	535	540	554
Efter en påminnelse så här många		539	560	558	560	566	559	586

Via inbetalningskortet och mail kom det in 42 uppdateringar till vårt register. Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



CVVs sjöhangar på Viksäng där FFV-utbildningen startade och fanns fram till den 26 januari 1949 då hangaren ödelades efter en brand.

IN MEMORIAM

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

4117	Lennart Wedin	2011-09-16
4203	Erik Färnlöf	2012-06-02
4220	Arne Yngvesson	2012-05-04
4314	Kurt Lundberg	2012-01-18
4930	Folke Östberg	2012-06-27
5419	Bengt Blomé	2012-02-03
55C6	Tommy Juhlin	2011-04-15
5859	Lars Wallin	2011-12-18
6131	Roland Johansson	2011-09-30
6256	Arne Streling	2010-07-02
PE	Kerstin Edvardsson	2012-01-02
Ö	Åke Thorsen	2011-07-20

Frid över deras minne



Utsikt från Lövuuddens Kapell

58-orna firade 50 år sedan examen



48-orna firade 60 år sedan examen



Träffens äldsta deltagare: 4418 och 4413 med fru

