



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 79 Årgång 68



2017

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. 076 – 808 45 54

* Ledamot: 6441

Carl-Gustav Carlsson, Hässelby Rytterne, 725 92 Västerås. 0220 – 420 92

* KFUMs representant:

Anette Hedberg Björklund, Lövudden, 725 91 Västerås. 021 – 18 52 20

* Suppleant: 5325

Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 0589 – 136 49

* Suppleant: 5716

Per Åke Angelöf, Ekholmsvägen 74C, 589 25 Linköping. 073 – 998 22 82

Medlemsavgiften för år 2018 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

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

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.



Omslagsbild: 5827 Ronny Idoffsson och 5834 Tage Tuvheden framför övriga deltagare i FFVK-träffen i Nossebro

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	FFVK	Styrelsen
Sid 2	Vad blev de av ”Glader” efter FFV?	5310 Olof Jonsson
Sid 11	Kolibrierna som räddade min dag	6203 Kurt Inge Andersson
Sid 13	Den värsta flygkatastrofen med civila dödsoffer på marken	Ulf Eneroth
Sid 20	Östersundsträffen 2017	Alla i Östersund
Sid 21	Mina år på FFV och F18	6460 Leif Rönning
Sid 30	Kjells funderingar	5732 Kjell Landgren
Sid 33	Så blev mitt liv	4410 Kurt Jonsson
Sid 36	Ett tragiskt värnpliktsminne med instrumentanknytning	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 41	Vad har FFV betytt för oss som fick förmånen att gå där?	5826 Åke Hännestrand
Sid 44	Inbjudan till kamratträff	Styrelsen
Sid 44	53ornas årsträff 2017	5303 Sven Andersson
Sid 45	Ett händelserikt år på Lövudden	Anette Hedberg Björklund
Sid 47	Föreningsfakta	5747 Rolf Olsson
Sid 47	Härledningen	6441 C-G Carlsson
Sid 48	IN MEMORIAM	

Otroligt men sant!

Två år sedan förra kamratträffen och nu är det dags igen, närmare bestämt den 26-27 maj, se info längre fram i Propellerbladet. Mer detaljer kommer i vårens sedvanliga inbjudan.

Två år också sedan förra Namnförteckningen, så varsågod till en uppdaterad upplaga. Notera att vi tidigare tagit bort postnummer och ort för avlidna men som vi nu strävar efter att återinföra. ”S” tas bort eftersom vi inte längre har ständiga medlemmar. Se sista sidan för förklaring av gällande bokstavstillägg.

Notera att det arrangeras flera lokala träffar mellan våra ordinarie kamratträffar. Nu senast en västkustträff som hölls i Nossebro, se omslagsbilden. Gå gärna med i vår facebook-grupp ”FFVK”, där finner du ofta upprop för lokala träffar och nyheter, vi är nu över 100 medlemmar. På vår hemsida ”ffvk.se” finner du en länk för att komma vidare.

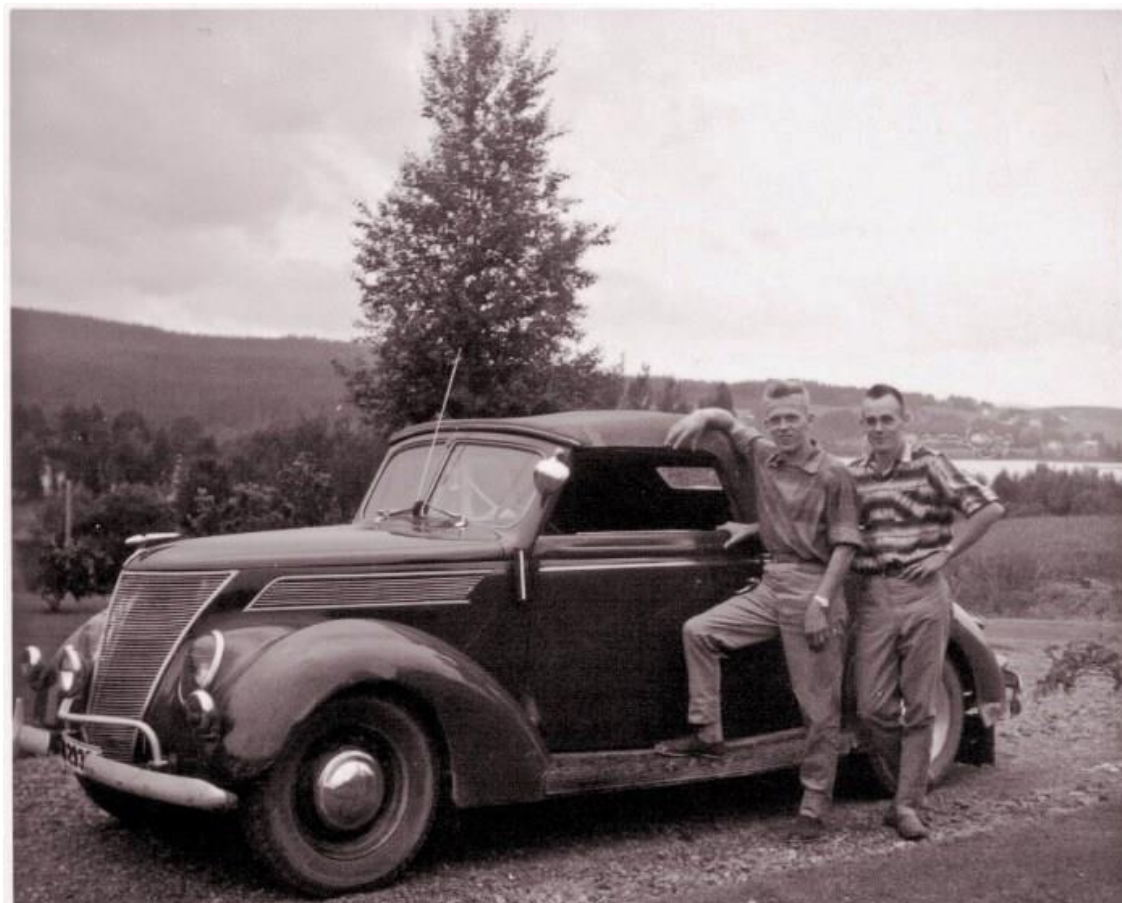
Inga falska nyheter i Propellerbladet, möjligen bara olika minnen av samma händelse som det blir när åren har gått, så njut av årets berättelser med några nya skribenter.

God Jul och Gott Nytt kamratträffår! Styrelsen



Vad blev det av ”Glader” efter FFV?

Juli 1957 med färskt avgångsbetyg från FFV, 5311 Åke Wijk och jag 5310 Olof Jonsson i vår fina nercabbade Ford V8 av -37-års modell lämnar Västerås bakom oss. Skolan var slut, nu började livet med en turné i vår glänsande fina bil.



Jag och Åke vid vår pärla

Bilen hade vi under våren köpt för 700 kronor av en bilhandlare på Köpingsvägen. Sedan hade vi jobbat med den varje kväll. Skrapat rost, målat och fixat.

Färden gick via Sala, Uppsala, riks-13 och upp till Jämtland, där vi tillbringade en vecka i mina hemtrakter. Sedan gick färden genom Sveriges inland ner till Halmstad på västkusten. På vägen ner hade vi gjort en avstickare in i Norge, med irrfärder på smala landsvägar och fäbodstigare bland fårskockar och kor.

Nå ja i Halmstad blev det camping på Östra stranden, med ett par dagars mekande med en trasig bladfjäder i bakvagnen. Jag tror vi hann med en dags badande också.

En vecka i Åkes hemtrakter i Skåne med inventering av de trevligaste dansbanorna.

Turnén avslutades med att Åke åkte med mig upp till Västerås. Sedan övertog Åke bilen medan jag stannade några dagar i Västerås, där jag fick bo i mitt gamla rum på KFUM:s elevhem på Timmermansgatan.

Jag hade blivit underkänd på uppkörningen för körkortet innan vi åkte från Västerås. Nu gick jag upp till Rollne på körskolan och fick en övningslektion och sedan en tid för uppkörning. Den uppkörningen gick utan problem.

Nu var det dags att lämna Västerås. Vi var fem 53:or som gick sista terminen på FFV på F1 radarverkstad. Alla tackade vi nej då vi erbjöds fortsatt anställning för vi tyckte lönen var för dålig. Därför var jag nu arbetslös och enda alternativet var att åka hem till Jämtland.

Jag samlade ihop mina få ägodelar på elevhemmet, bland annat en sovsäck. Knöt fast det på cykelns pakethållare och ställde kosan norrut. En bussig tjej i matsalen hade fixat några mackor, som matsäck åt mig. Från Västerås, genom Sala och upp genom Dalarna, Hälsingland, Härjedalen och södra Jämtland, kom jag hem till mitt föräldrahem i Oviken. Det tog mig 2,5 dagar att cykla de 55 milen. Jag hade övernattat under en buske utanför Hedemora och hos en bonde i Furudal samt hos 5305 Bymans föräldrar i Svenstavik, men då var jag bara 3 mil från mitt hem.

Nu var jag arbetslös fram tills jag skulle rycka in i lumpen den 20 oktober. En del av den tiden var jag hantlangare åt min far då han byggde en ladugård i Åsarna.

Lumpen gjorde jag tillsammans med 5313 Sören "Greven" Larsson som elmek på 3:e kompaniet på Sveriges finaste flygflottilj F4. Här kände jag mig hemma eftersom jag tillbringat år 3 och halva fyran på 6:an där.

När det började närma sig muck, så var det dags att fundera på vad jag skulle göra efter lumpen. Mitt mål var att bli flygtekniker och jag kollade då var det fanns tjänster för hjälptekniker. F4 hade inga lediga platser, så jag kollade på flygvapenordrar och såg att på F7 fanns det platser inom el. Ja, varför inte. Det verkade ju intressant, eftersom där hade de A32 Lansen, som var det modernaste flygplanet då 1958. Jag skickade in min ansökan och fick snart ett positivt svar.



Två flygplanmekar och två elmekar, 3:e från vänster 5313, 4:e 5310

Jag skulle bara lämna in ett strafflöshetsintyg. Ett sådant intyg fick man på polisstationen i Östersund. På polisstationen träffade jag en trevlig tjej som hjälpte mig tillrätta. Den tjejen, Monica är jag nu gift med sedan 55 år tillbaka.

Jag började min anställning på F7 direkt efter muck. Att komma från Sveriges "civilaste flygflottilj" F4, till F7 var nog en liten chock. F7 var då motsatsen till F4, en arbetsplats där det var noga med hierarkin. En hjälptekniker var inte välkommen på överfurir-/teknikermässen.

Nåväl, jag började där på 3:e kompaniet, elverkstaden och inskolning på A32A. Jobbet trivdes jag rätt bra med, men fritiden blev rätt tradig då jag bodde på ett "furirrum". F7 ligger ju mitt ute på vischan med drygt 3 mil till närmaste stad, Lidköping. Vi blev dock ett gäng där på flottiljen som höll ihop, gick kvällskurser och roade oss så gott det nu gick.

Våren 1959 blev jag erbjuden en kommendering på Flygvapnets rekryteringsgrupp som jag tackade ja till. Detta innebar att vi skulle resa runt i Sverige med "Flygvapnets filmbuss" vilken var en rullande, luftkonditionerad

biografsalong. Vår uppgift var att visa film om Flygvapnet för rekrytering av fältflygare. Vi var tre man, en fänrik som gruppchef och en flygtekniker som körde och underhöll bussen, samt jag som eltekniker, körde en "kragg" med kylanläggning, samt jobbade som filmmaskinist och skötte el- och kylanläggningen. En period tjänstgjorde fänrik Karl-Erik Englund, blivande FV-chef på bussen. En spelevink och en mycket trevlig bekantskap

Jag tjänstgjorde nära tre månader på bussen. De övriga tjänstgjorde kortare pass på en till två veckor. En trevlig och omväxlande period under mitt arbetsliv, även om det blev lite tradigt med kuskandet i slutet av perioden.

Under sommaren -59 flyttade jag in till Lidköping och då flyttade även Monica ner från Östersund. Hon fick jobb på exportavdelningen på Rörstrands porslinsfabrik. Detta var ju en mycket positiv förändring i våra liv. Vi trivdes mycket bra i Lidköping och fick många trevliga vänner.

Under -59-60 tjänstgjorde jag mesta tiden på central tillsyn där jag trivdes mycket bra.

Hösten -60 började jag på teknikerkursen i Västerås. Under det året -60-61 pendlade jag tillsammans med en kompis från F7 varje helg mellan Västerås och Lidköping, eftersom Monica bodde kvar där.

Under tiden i Västerås sökte jag till F4 och fick en tjänst där. Efter teknikerkursen flyttade Monica och jag upp till Östersund. I oktober -61 gifte vi oss i Östersunds gamla kyrka och i december flyttade vi in i en fin nyrenoverad tvårummare där.

I början jobbade jag på 1:a kompaniet där jag trivdes bra. I början av -62 blev jag erbjuden plats på central tillsyn vilken jag tackade ja till. En mycket trevlig arbetsplats med bra stämning och trevliga arbetskamrater.

Jag är dock en orolig person och söker ofta omväxling i livet. Våren -62 svarade jag på en annons i DN. Det gällde ett vikariat som yrkeslärare i tele vid Gävle Stads Yrkesskola under tre månader. Det kändes intressant så jag sökte och fick jobbet. Veckopendlade mellan Gävle och Östersund. Det var ett välbetalt, trevligt och intressant jobb och jag trivdes bra med eleverna. Efter vikariatets slut så försökte skolledningen övertala mig att fortsätta jobba där. Lockande, men jag

tackade nej. Vi väntade då vårt första barn till hösten och det kändes inte bra att flytta igen efter bara ett år i Östersund.

I slutet av november 1962 föddes vår son Lars och det var naturligtvis den största händelsen i våra liv.

Våren -63 sökte F4 tekniker till STRIL60 som då var under uppbyggnad. Det verkade spännande så jag anmälde mig och flyttades över till radartroppen på F4. Jag jobbade med Pi-21:an på F4 och fick läsa in mig på den nya tekniken. Under juni månad tjänstgjorde jag på Pi-21:an i Tingstäde på Gotland (F13G).

Under hösten -63 började utbildningen för STRIL60. Det blev en hel del kurser på F2, både grundteknik och utbildningar på radar- radio- och



databehandlingsutrustningar. De utbildningarna fortsatte även under -64, -65.

Under våren -64 flyttade vi ner till Härnösand där vi fick en nybyggd lägenhet centralt genom F4:as försorg. Där började inskolningen på PS65:an med all

kringutrustning. Under hösten -64 körde vi igång 65:an och det blev skiftgång med mycket nattjänstgöring. Under det första året gick det rätt bra. Det blev en hel del lediga dagar då man kunde var med familjen, som nu växte då vi fick vår andra son -66.

Redan -62 hade jag börjat läsa en del kurser på NKI-skolan och nu när jag hade skifttjänstgöring kunde jag läsa mer ordnat under mina lediga dagar.

Tyvärr märkte jag att den ojämna dygnsrytmen inte var så bra för min hälsa. Jag fick problem med sömnen och hade magproblem under långa tider. Vad skulle jag nu göra åt detta? Nu började jag fundera på att byta yrke och hösten 67 sökte jag till yrkeslärarutbildningen vid Yrkespedagogiska institutet i Umeå. Jag kom in på utbildningen och i januari började jag i Umeå och veckopendlade mellan Umeå och Härnösand.

I december -68 fick jag min examen och efter nyår -69 började jag söka jobb. Under våren -69 fick jag ett vikariat på en månad på verkstadsskolan i Gävle där jag jobbade 1962. Det fanns gått om yrkeslärarjobb runt om i landet och jag tackade ja till ett jobb vid Centrala Yrkesskolan i Ljusdal. Jag började där hösten -69 och kände snart att jag valt rätt även om det var rätt jobbigt i början innan jag fått ordning på utbildningen. Lokalerna var nerslitna och utrustning inaktuell.

Vid den här tiden skulle hela yrkesutbildningssystemet göras om och vi skulle få en Gymnasieskola där även yrkesutbildningarna skulle ingå. I Ljusdal skulle utbildningen flyttas till Hudiksvall sas det. Det kändes lite osäkert och inte så bra så jag sökte jobb vid Centrala Yrkesskolan i Sundsvall och blev antagen.

Hösten -70 började jag i Sundsvall och placerades vid Teleutbildningen i Timrå vilken organisatoriskt låg under Centrala Verkstadsskolan i Sundsvall. En liten trivsamt skola med trevliga arbetskamrater och en positiv ledning.

Gymnasiereformen 1970 medförde att våra utbildningar i Timrå flyttades in till skolan i Sundsvall 1971.

Vi fick provisoriska, ombyggda lokaler för våra teleutbildningar. Vi trivdes bra tack vare att vi var ett sammansvetsat lärargäng från skolan i Timrå.

1972 blev ett minnesvärt år för mig och min familj. Då byggde vi hus i Timrå. Jag drev bygget själv och lade ner all min fritid på det. Det blev några mycket jobbiga men trevliga år. Vi flyttade in i ett halvfärdigt hus under hösten -72 och sedan blev det varje ledig timme med hammare eller pensel tills det blev färdigt.

Vid den här tiden hade våra pojkar kommit upp i skolåldern och även börjat träna och tävla i simning i Timrå simklubb. Då blev det även så att vi föräldrar också engagerade oss. Själv satt jag med i styrelsen för klubben under flera år.

I slutet av 70-talet när vår äldsta son fyllde 15 år började han segelflyga i Sundsvalls Segelflygklubb. Jag hade ett gammalt C-diplom från Västerås, så även jag gick med i klubben och tog certifikat. Under de följande 20 åren kom jag att ägna mycket fritid åt segelflygandet. 500 flygtimmar och inflygning på 18 flygplanstyper. Även där jobbade jag under många år i styrelsen. Bland annat var jag ordförande under flera år under 80-talet.

1980 flyttade våra teleutbildningar till nyrenoverade lokaler i ett före detta sjukhus i en annan del av Sundsvall. Mycket fräscha, rymliga och fina lokaler där vi samsades med utbildningar för social service. Det var för oss en annorlunda miljö. Här samsades vi och våra elever med en typisk kvinnlig utbildning med både kvinnliga elever och lärare. Det visade sig vara en positiv förändring för både personal och elever.

1982 blev jag tillfrågad om jag ville vikariera som studierektor vid vår skola. En ny utmaning som jag antog. Ett nytt jobb som innebar nya arbetsuppgifter utöver att jag även skulle fortsätta undervisa till viss del. Jobbet innebar att jag skulle fungera som rektor för vår skolenhet. Jag skulle ha ansvar för 250 elever och en personal på 15 – 20 personer. Eftersom jag hade en fantastiskt fin personal, så även om vi hade en hel del problemelever inom framför allt socialservice-utbildningen, trivdes jag bra med jobbet.

Genom jobbet med att utveckla teleutbildningarna hade jag en hel del kontakter med företagen i Sundsvall. Vid ett tillfälle besökte jag Telia Mobile där de jobbade med utvecklingen av mobiltelefonsystemen NMT och GSM. Just då hade de en annons ute för anställning av en utbildningsledare. Jag blev då tillfrågad om jag inte ville söka det jobbet. Ja, varför inte? Det kändes som en spännande utmaning! Jag lämnade in min ansökan och sedan rullade det på och hösten -88 började jag mitt jobb på Telia Mobile. Oj, vilken annorlunda värld jag kommit till! Här sa man att vi satt mitt i honungsburken! Obegränsat med resurser! Ville jag åka på en kurs så var det bara att anmäla sig. Ville jag följa med teknikerna till Japan på leveranskontroll av basstationer, så var det bara att säga till. Nu visade det sig att någon tid för resor blev det inte. Arbetet visade sig vara mer och mer omfattande så min arbetstid räckte inte till utan det blev en hel del övertid.

Mitt jobb var att ta fram och utveckla kurser inom mobiltelefonin för personal inom hela Sverige. För både teknisk och administrativ personal. Ett mycket intressant och spännande jobb i samarbete med kvalificerad personal. Därtill blev min uppgift att även hjälpa vår egen personal att utvecklas. Det blev en hel del arbete i samarbete med Mitt-Högskolan i Härnösand, där vi utvecklade specialkomponerade kurser för vår personal. Det blev några mycket utvecklande och nyttiga år för mig. I samband med att jag jobbade i ett stort projekt för att ta fram en omfattande introduktionsutbildning för nyanställd, kvalificerad teknisk

personal, samarbetade jag med huvudkontoret i Stockholm. Då blev det många resor mellan Sundsvall och Stockholm, ibland två gånger i veckan. Min tjänst skulle eventuellt flyttas till huvudkontoret. Nej tack ingen mer flytt för mig! Dessutom visste jag att jag var välkommen tillbaka till gymnasieskolan i Sundsvall och ett intressant skolledarjobb där.

Hösten 1990 återgick jag till gymnasieskolan i Sundsvall. Nu blev jag placerad som studierektor vid Sundsvalls största gymnasieskola, som hade en teknisk inriktning. En stor del av mitt jobb blev att ansvara för utveckling av den industritekniska utbildningen, som var väldigt omfattande i Sundsvall. Nu blev det mycket samarbete med de stora industrierna i Sundsvall, SCA, Akzo Nobel och Gränges Aluminium (nuvarande KUBAL). Det blev ett mycket intressant och stimulerande jobb tillsammans med positiva duktiga lärare och engagerade representanter för industrierna. Vi jobbade även med ett projekt tillsammans med en industriutbildning i Bury utanför Manchester i England, med utbyte för både lärare och elever.

Under 90-talet fick jag gå en rektorsutbildning på distans vid Umeå Universitet.

Under senare delen av 90-talet blev det åter en stor förändring av gymnasieskolan. En del av det vi arbetat med och utvecklat var nu inaktuellt. Nya idéer från politikerna. Det blev en mycket jobbig tid att motivera lärare för nya förändringar. Både vi i skolledningen och lärarna slet ont. Inte nog med detta! Nu hade politikerna i Sundsvall kommit på att vi måste rationalisera för att få ner kostnaderna. Vi hade tre gymnasieskolor i Sundsvall och nu skulle dessa slås samman till en skola, Sundsvalls Gymnasium. Det skulle bli en mastodont med över 5000 elever. Det tillsattes en grupp som skulle jobba med detta med en ledare, som bara tittade på kostnader utan hänsyn till konsekvenserna för personalen.

Vi ute i verksamheten fick en väldigt jobbig arbetssituation. Många av oss for väldigt illa. Själv hade jag under senaste åren fått problem av stressen. Jag var lite av en arbetsnarkoman. Tog ofta med mig jobbet hem och jobbade långt in på kvällarna. Det blev dåligt med sömnen och jag fick problem med min hälsa. Rygg- och magbesvär. Jag hade en mycket bra och kunnig husläkare som även var skolläkare i Sundsvall. Under -99 fick jag gå ner på halvtid och år 2000 tyckte min läkare att "vi hade nått vägs ände". I oktober, då jag fyllde 63 år,

lämnade jag arbetslivet och pensionerade mig genom förtidsuttag. Jag bestämde mig nu för att träna och förbättra min fysik och i fortsättningen skulle jag inte ta på mig några uppdrag, utan bara göra sådant som jag tyckte var roligt. Den föresatsen har jag sedan konsekvent hållit fast vid.

1995 hade vi köpt en fastighet med två nybyggda, inte helt färdiga, timmerstugor uppe i Oviksfjällen, på en plats som heter Gräftåvallen. Där hade vi tillbringat många helger och semesterdagar med att snickra och förbättra byggnaderna och bygga ”snickarbod”. Nu kunde vi vara där under längre tider. Vi tillbringade 3-4 månader per år där då vi blivit pensionärer. Monica hade också tagit förtidspension år 2000.

Våra båda söner bodde då i Stockholm och år 2005 fick vi vårt första barnbarn. Vi bestämde oss för att flytta ner till Stockholmstrakten och i april 2006 flyttade vi in i en nyproducerad lägenhet i Tyresö. Våra båda söner bodde då i grannkommunen Haninge så vi fick nu nära till dem och vårt barnbarn. Den flytten har vi aldrig ångrat och nu efter 11 år i Tyresö kan vi inte tänka oss att bo någon annanstans. Här har vi nära till storstan, samtidigt som vi har nära till en underbar natur med både skärgård och vildmark i Tyresta Naturresevat och Nationalpark.

Jag tycker att jag haft ett mycket rikt och omväxlande arbetsliv sedan jag lämnade FFV. Dessutom har jag många gånger insett att den utbildning som vi fick där på både skola och elevhem har jag haft nytta av många gånger under livet. Många gånger var det tufft och jobbigt under våra år på FFV, men det är väl det som lagt grunden för utvecklingen till de människor vi är i dag, 65 år efter vi lämnade skolan.

5310 Olof ”Glader” Jonsson



Kolibrierna som räddade min dag

För flera år sedan, tror det var 1981, var jag på tjänsteresa i Charlotte i North Carolina i USA. Hela mitt uppdrag varade i mer än två veckor. Jag var alltså tvungen att spendera två veckoslut ensam i USA. Vad gör man då? Första helgen var inga problem: Jag hade tagit mått på Gunilla, Greger och Caroline för att kunna köpa jeans, T-tröjor, m.m.

Inför andra helgen fick jag tag i lite information om vad som kunde vara intressant att utforska i detta land. Jag läste då i en broschyr att det fanns ett reservat med indianer, alltså amerikansk ursprungsbefolkning. Där tillverkades och visades hantverk, bl.a. keramik och vävnader. Jag tog alltså bilen på lördagmorgonen och begav mig till Smoky Mountains i Vermont där detta folk fanns. Min önskan var att få en kulturell upplevelse av stora mått.

Nu var det så att det var en ganska lång resa dit, så jag var tvungen att ha något att äta på vägen dit. Jag såg då en avtagsväg till en Ghost Town. Aha intressant, då kanske man får mer upplevelser denna dag. Kanske rent av lite kultur och historia. Jag parkerade bilen och tog den anvisade linbanan upp till spökstaden.

Jag kom snart underfund med att denna stad var uppbyggd endast för turister, alltså ingen riktig Vilda västernstad. Vad denna stad bjöd på var en föreställning av män som kastade sig ned från hustaken då lösa skott avfyrades från en revolver. Det var alltså bara humbug. Serveringens utbud var varm korv och bönor. Jag var inte imponerad av varken det teatrala eller det kulinariska, men blev mätt och fortsatte min färd.



Jag kom så småningom fram till mitt mål för dagen: indianreservatet. Jag promenerade igenom området för att hitta det jag letade efter: lite kultur från ursprungsbefolkningen. Tyvärr hittade jag ingen sådan. Det som erbjöds var försäljning av tingeltangel, förmodligen tillverkad i något asiatiskt land. Dessutom kunde man bli fotograferad med en utklädd indianhövding för några

dollar. Efter att ha inmundigat en hamburgare och köpt lite indianfjädrar till mina barn åkte jag hem mycket besviken.

Men, dagen bjöd trots detta på en mycket trevlig överraskning. Vi får backa till tillfället då jag tog linbanan upp till spökstaden. Vad jag då fick se räddade hela min dag och min utflykt. I buskarna under linbanan flög kolibrier och sög nektar i blommorna. Detta var bland det vackraste jag har sett. Även om färden med linbanan endast varade några minuter var det en fantastisk upplevelse. Vilka färger! Vingarna var så snabba att de knappt syntes, endast anades!



Trots att jag inte fick det jag letade efter bjöd alltså dagen på något fantastiskt.

Inte nog med det, då jag så småningom kom hem till Sverige fick jag beröm för att de jeans jag köpt till familjen passade.

6203 Kurt-Inge Andersson



Den värsta svenska flygkatastrofen med civila dödsoffer på marken

Med benäget tillstånd av skribenten Ulf Eneroth publicerar vi här en artikel som var införd i VLT den 26 okt 2010, 50 år efter att olyckan inträffade.

För de som ännu inte läst hans bok "HAVRIET" som dels beskriver mycket kring olyckan men även en hel del kring haverier under Torsten Rapps tid som flygvapenchef är det nog dags att göra det nu.

Notera att piloten Uno Magnusson är fd FFV-elev 4212.

I dag är det 50 år sedan sju personer omkom i Vikbo - olyckan, då ett av flygvapnets Lansenplan störtade rakt ner i ett boningshus utanför Köping. Sju människor dog runt ett köksbord på Vikbo gård vid Sundängen utanför Köping.

Grannarna kom tidigt till Vikbo gård i Sundänge utanför Köping. De kom för att hjälpa familjen Andersson att tröska det sista av skörden. Som arbetslag hjälpte de alltid varandra, och nu var det familjen Anderssons tur att få besök.

Ingegärd Andersson var tacksam, precis som hennes man Erik. 1958, två år tidigare, hade de tagit över gården från Eriks föräldrar Axel och Anna, som ännu bodde kvar på övervåningen.

När grannarna Agne Pettersson, Verner Söderkvist och Gustaf Jonsson efter ett första arbetspass torkat svetten ur sina pannor bjöds de in för dagens första fikapaus i det ombonade gårdshuset.

Erik Andersson hade även sina föräldrar vid köksbordet samt sexåriga dottern Lena. Alla utom en kom nu att dricka livets sista koppar kaffe, och ett glas saft.

”Filip Blå 3, motorstopp, jag måste hoppa norr om Köping någonstans”.

Fältflygare Uno Magnusson anropade sin flottilj och utnyttjade planets överskottsfart för att stiga till 2000 meter. Farten dämpades till 350 kilometer i timmen och han hoppade.

A32 Lansen vände nosen nedåt och försvann genom det täta molntäcket ur hans åsyn. Det herrelösa Lansenplanet glidflög i drygt 15 kilometer innan det under den sista kilometern först kapade trädtopparna söder om Västlandasjön, studsade på ett stenröse i kanten av en åker, ändrade riktning, skalade av och antände taket

till en ladugård innan det med kraft rände rakt in i boningshuset där sju personer fanns runt ett köksbord.

Den åttonde, Anna Andersson, överlevde då hon minuter, tidigare tackat nej till påtår och istället vandrat till tvättstugan 50 meter bort.

I dag är det exakt 50 år sedan den osannolika flygkatastrofen inträffade. Den



värsta någonsin i Sverige där ett havererat flygplan krävt civila dödsoffer på marken.

Fem familjer miste anhöriga som fikade runt köksbordet, och händelsen blev för många närstående ett sorgligt trauma som de burit på genom hela livet. De har känt sig ensamma

och bortglömda av myndigheter, nonchalerade av flygvapnet.

Till det kan läggas det upplevda sveket när myndigheter inte levtt upptill de tidigt utlovade, rimliga ekonomiska ersättningar för den smärta och förstörelse som det svenska flygvapnet förorsakade. Lantgården i Vikbo totalförstördes, och tre hårt drabbade familjer i byns granngårdar kom de följande åren att ge upp sina lantbruk som en direkt följd av katastrofen.

Offrens anhöriga har genom livet förlitat sig på den information de fått om olycksorsaken som tidningar rapporterat efter kontakter med Flygstabens dåtida presstjänst. Men informationen till media filtrerades och några för Flygvapnet besvärande omständigheter i haverirapporten kom att friseras, förvanskas och mörkas.

Jag har läst haverirapporten som förvaras på Krigsarkivet i Stockholm. Med förvåning ser jag att Flygvapnet tillät A32 Lansen att flyga, trots vetskapen om att planet långt före katastrofen utanför Köping var behäftat med allvarliga brister.

Starka militära krafter ville inte se en hel flotta med Lansenplan stå kvar i flyghangarer. Så när fältflygare Uno Magnusson gav sig iväg på den ödesdiga

flygningen i slutet av oktober 1960 fanns redan beslut om att åtgärda bristerna, utan att det genomförts.

Reservdelarna låg fortfarande kvar nedpackade på flygflottiljen F6 i Karlsborg.

Haveriorsaken mörkades av flygvapnet

Lansenplan inblandat i identisk olycka tidigare – informationen doldes för allmänheten.



Flygvapnet medgav för sin haverikommission att Vikbo - katastrofen utanför Köping 1960 kunde ha undvikits.

Lansenplanet flögs nämligen med felaktig utrustning, vilket Flygvapnet kände till efter ett identiskt haveri långt tidigare. Piloten Uno Magnusson tilläts ändå lyfta med planet, vars reservdelar låg kvar i en låda på flygflottiljen. När tidningar efteråt ville veta olycksorsaken mörkades sanningen.

De sju personer som omkom i Vikbo räknades in som civila dödsoffer på marken, och skrevs därför aldrig in i Flygstabens skrämmande statistik för 1960.

Just 1960 var året då 24 svenska stridspiloter och passagerare omkommit i flygkrascher redan, före katastrofen i Vikbo, och där den följande månadens tre Lansenhaverier (!) kom att kräva ytterligare tre dödsoffer. Sverige må ha varit nummer tre bland världens militära flygnationer vid den här tidpunkten, men den svenska flygsäkerheten var katastrofal.

Ändå har tragedin utanför Köping i femtio år betraktats som slumpartad.

Osannolik och en följd av olyckliga omständigheter. Tidningar och andra media har lagt allt fokus på att lyfta fram den otroliga slumpfaktorn i olyckan. ”En risk

på miljonen att ett herrelöst flygplan glider 15 kilometer, studsar och ändrar riktning vid nedslaget, och sen fullständigt krossar ett boningshus där sju personer dricker sitt förmiddagskaffe.”

Ingen tycks ha läst haverikommissionens rapport efter att den blev tillgänglig. Bärgslagsbladets/Arboga Tidnings reporter Ulf Eneroth har 50-år efter händelsen letat fram haverirapporten, som ger en helt annan bild av katastrofen.

Det finns nämligen flera hänvisningar till ett tidigare flyghaveri med identisk orsak, och som vid den här tiden föranlett såväl flygförbud som beslut om modifieringar av felaktig utrustning på Flygvapnets Lansenplan.

Det handlar om en Lansenkrasch utanför Kalmar den 12 juni 1959, kusligt likt den som kom att inträffa i Vikbo, 16 månader senare:

- Båda Lansenplanen testades med extra bränsletank under flygkroppen.
- Båda Lansenplanen hade cirka 25 minuters flygtid fram till motorstopp.
- Bränslemätarna i båda planen indikerade felaktigt full tank trots att de tömts.
- Båda de övergivna flygplanen hamnade i herrelös glidflykt och, ”vaggade” genom luften innan de slog ned i bebott område.
- I Kalmar slog Lansenplanet ned hårt i marken och studsade rakt in i en ladugård.
- I Vikbo slog Lansenplanet ned i ett stenröse på en åker, ändrade sedan riktning och studsade in i en ladugård.

Sedan skiljer sig haverierna åt:

- I Kalmar dödades en kvinna i ladugården, men en vettskrämd bonde hann ta skydd.
- I Vikbo dödades sju människor när Lansenplanet, efter att ha träffat ladugården, med våldsam kraft studsade in i ett boningshus.

I slutet av maj 1961 fick allmänheten via tidningar och media ta del av den friserade sanning som förmedlades av Flygstabens pressdetalj, dåtidens presstjänst.

Den besvärande omständigheten, flyghaveriet i Kalmar, nämndes över huvud taget aldrig för journalisterna. Istället citerade tidningar ordagrant det felaktiga påståendet att ”...andra haverier som inträffat med flygplanet Lansen torde icke ha förorsakats av just det fel som var för handen i Vikbo - olyckan”.

Tidningarna vidarebefordrade också mer felaktig information:

– ”Orsaken tillmotorstoppet kan ej med säkerhet klarläggas...”

Det ska jämföras med hur haverikommissionen formulerade olycksorsaken i sin rapport:

– ”Haveriet har med största sannolikhet uppstått genom...”

Existensen av en extratank som skulle förse planet med mer bränsle och som utgjorde en viktig pusselbit i olycksförloppet, undanhölls helt för tidningarna. Istället förmedlade journalister ordagrant den direkt felaktiga uppgiften om ”...tekniskt fel i överföringen av bränsle från vingtankar till kroppstanken”.

Tidningar och media fick heller inget veta om förbudet att flyga Lansens jaktversion med extratank.

Den kritik som Haverikommissionen förde fram i sin rapport, nämligen att modifieringen av flygplanen borde ha genomförts snabbare, nådde heller aldrig ut till allmänheten.

– Om så skett hade haveriet sannolikt inte inträffat, skriver en säkerhetsinspektör senare i sitt yttrande uppdrag av chefen för Flygvapnet.

Uppgiften har aldrig tidigare blivit offentligt känd än mindre publicerad.

Flygvapeninspektören: ”Planet borde inte ha fått startat”

Med dagens säkerhetstänkande skulle Lansenplanet aldrig ha fått lämna startbanan. Den slutsatsen kan dras efter att den svenske flygvapenchefen Anders Silwer, numera titulerad flygvapeninspektör, diskuterat haverikommissionens rapport med Bergslagsbladets/Arboga Tidnings reporter.

– Jag ser ingen som helst anledning att försvara vad som gjordes inom Flygvapnet för 50 år sedan. Säger han. Anders Silwer upprepar sin åsikt i den delen vid ytterligare tillfällen under samtalet .

Men efter att han har läst haverirapporten från olyckan reagerar han på, dåtidens beslut att ge de svenska, flottiljerna sex månader på sig att åtgärda en allvarlig brist i Lansen-planens bränsleöverföring. Än mer anmärkningsvärt finner han att beslutet gällde sex månader från det att flottiljer mottagit reservdelar. Det innebar att det inte sattes någon tidsgräns för när det skulle genomföras, i dag skulle vi aldrig sätta upp en sådan odefinierad tid, säger han. Antingen åtgärdas problemen omgående, eller också flygs planen med omfattande restriktioner och begränsningar – eller står kvar på marken. Brister, som i dag upptäcks i

flygplanen, följs av noggranna, metodiska kontroller. Om så behövs skapas viktigt rådtrum – tid – innan planen tillåts flyga igen, menar Anders Silwer. Men så vad det alltså inte förr.

Katastrofen i Vikbo utanför Köping vållades av en kombination av övertankning och att planet flögs med extra tank, menar Anders Silwer, efter att ha läst haverirapporten.

Bränsleöverföringen från extratanken fungerade inte vid olyckstillfället - och det var också olycksorsaken i ett haveri i, Kalmar 16 månader tidigare. Det haveriet är nytt för mig, jag visste inget om det förrän jag läste det i haverirapporten kring Vikbo.

Han är inte ensam om det få har känt till de två haveriernas alla beröringspunkter och gemensamma nämnare.

Det är heller inget som berättats, utan det har till och med mörkats av dåtidens presstjänst i Flygstaben i kontakter med tidningar.

Kalmarhaveriet finns inte nämnt i någon av de tidningsartiklar jag har läst kring haveriet i Vikbo, men det står ju att läsa i haverirapporten.

Av alla mejl som hamnar i en flygvapenchefs dator var det ändå ett som fick Anders Silwer att stanna till, när han läste det för en tid sedan.

Han fick veta att det nu är femtio år sedan flygolyckan utanför Köping.

Han kontaktade en av de anhöriga och, fick respons om att markera den tragiska händelsen med en kransnedläggning och träffa anhöriga i dag den 26 okt 2010, på årsdagen av olyckan.

Lansen – dödsfällan i svenska flygvapnet

Flygplanet Saab - Lansen var en veritabel dödsfälla som tilläts flyga i nästan 25 år.

När flygvapnet i slutet av 70-talet tog planet ur tjänst hade var tredje av de 450 tillverkade flygplanen havererat eller brunnit. 95 piloter, navigatörer, meteorologer eller andra medföljande passagerare hade omkommit.

Lansen tillverkades i tre modeller under en femårsperiod fram till år 1960.

Attackplanet A32A tillverkades i 287 exemplar. Jaktversion J32B med en utvecklad motor tillverkades i 120 exemplar, medan fotospaningsversionen S32C tillverkades i 45 ex.

Inga andra svenska flygplan har krävt så många dödsoffer under sin tjänstgöringstid:

- 113 haverier krävde 66 piloters och passagerares liv när de flög attackplanet A32A.
- 38 haverier krävde 21 piloters och passagerares liv i jaktversionen, J32B.
- 14 haverier krävde 12 piloters och passagerares liv i fotospaningsversionen S32C.

Lägg därtill sju döda på marken i Vikbo utanför Köping.

Källa Svenska Vingar 4, In Memoriam av Bo Widefeldt

Piloter fick utföra vansinniga flygningar

Flygvapnet var i den här tidseran inte pigga på att låsa sina flygplan till marken. Det bekräftar Bo Widefeldt som är flygexpert.

- Det var en omvälvande tid, med snabb utveckling av jetdrivna ”reaflygplan”. Det var mitt under kalla krigets dagar och även Sverige hade ett forcerat program för att hålla sig med ett starkt flygvapen.

Bo Widerfeldt är välbekant med de flesta svenska flyghaverier, och häpnar över hur lättvindigt flygvapnet på den tiden tillät tveksamma flygningar.

- Piloter skickades upp med bristfällig utbildning, och gavs knapphändiga instruktioner att manövrera flygplan som tekniskt inte var färdigutvecklade.

Det var riskfyllt, och det framgår också av den dystra statistiken över omkomna piloter.

Ulf Eneroth



Östersundsträffen 2017

Den årliga träffen i Östersund den 24 oktober samlade i år 14 före detta elever (nu pensionärer) till en trevlig afton på Frösö Park (gamla F4). En långväga gäst dök upp 5754 Anders Stureson från Örebro, som var på hemväg från ett besök i



5709, 5754, 5732 och 5740

Umeå. Klass-kamraterna 5709 Ture Andersson och 5754 Anders Stureson hade inte träffats sedan examen 1961. Det pratades mycket om gamla minnen från vår tid på skolan, de mest ljusskygga är väl preskriberade vid det här laget.



Vi som var där i elevnummerordning: 4704 Sven Björk (nestorn), 5627 Bengt Håkansson, 5651 Jan-Erik Nowén, 5732 Kjell Landgren, 5740 Lennart Mowerare, 5754 Anders Stureson, 6017 Ulf Hansson, 6148 Morgan Nöjdberg (fotograf), 6247 Börje Persson, 6450 Hans Eneroth, 6456 Claes-Göran Eidet, 6505 Per-Lennart Andersson, 6523 Dag Lindström samt 6643 Göran Olsson.

Med vänlig hälsning från oss alla i Östersund!

Mina år på FFV och F18

När jag blev pensionär så ville mina barn att jag skulle skriva ner vad jag arbetat med under mitt yrkesverksamma liv. När dom frågade hade dom aldrig fått något riktigt svar på vad jag arbetade med och var någonstans eftersom det var ju hemligt på den tiden. Så jag började skriva ner det jag kom ihåg och nu fanns ju internet som beskrev allt som tidigare varit hemligt.

Här kommer en del från tiden på FFV och på F18

När jag gick ut 9:an hade jag att välja mellan att läsa vidare och då fanns det 2-årig fackingenjör utbildning eller yrkesskolor att välja på. Min studierektor Näslund berättade att Lars-Åke Karlsson hade börjat på Flygets Verkstads skola i Västerås FFV 3 år tidigare och det verkade mer spännande än fackskola så jag sökte till det. På våren blev jag kallad till Västerås för att gå igenom antagningsprov. Det var dels teoretiska prov och även praktiska prov med olika pusselbitar och andra knepigheter. Så på sommarn fick jag brev att jag hade blivit antagen till skolan på Lövudden i Västerås. Eftersom vi skulle bo på internat så fick jag en lång lista med olika saker jag skulle ha med mig. I augusti skjutsade far och mor mig till Lövudden. Det var nog skönt för dom att veta att det var KFUM som drev elevhemmet med sina kristna värderingar. När jag hade installerat mig på mitt rum och började prata med dom andra 65 eleverna så blev det problem. Alla kom från olika delar av Sverige från Jokkmokk i norr till Ystad i söder. Det var en salig blandning av dialekter.

Det var mycket regler att följa: ligga i sängen under täcket kl.22.00, inga flickor på rummet, ingen alkohol, flytta stämpelkort morgon/middag/kväll, hålla tider till lektionerna även när vi hade gymnastik och bad inne i Västerås, som ordnings skulle man ta med klassboken till gympan och bad och mycket annat. Skolan startades 1942 så för varje incident som hade inträffat under åren hade det kommit nya förbud så det var bara att anpassa sig. Om man missade något så fick man en anmärkning, 3 anmärkningar gav en varning som meddelades skriftligt till föräldrarna. Efter 3 varningar så blev man hemskickad och fick sluta skolan. Förutom sprit som gav 3 varningar direkt och relegering.

Vi hade 2 stora livbåtar med segel. Dom kallades 10-huggare eftersom det var plats för 10 åror att ro med och sedan var det segel. Varje vår fick man som 1:a skrapa dessa båtar under överinseende av 2:orna. Sedan kunde man gå kaptenskurs för att bli kapten på dessa båtar. I maj planerades en resa till

Eskilstuna och eftersom ingen var 21-år så hade några av dom stors grabbarna fixat studentlegitimation där dom hade rätt ålder inne för att få handla på systemet. När dom hade handlat och vände sig om så stod Jerking en av lärarna i kön bakom. Ingen sa något men man visste att det skulle bli problem efter helgen. På måndag morgon blev alla som varit med på resan till Eskilstuna inkallade till rektorn. Första beskedet var att alla som varit med på seglatsen skulle relegeras. Sedan ändrade man sig eftersom det var bara 4 veckor kvar av sista läsåret så man beslöt att ge alla 2 varningar och dom som då kom upp i 3 varningar blev hemskickade. Jag tror att det var 3 elever som blev hemskickade fast det bara var 4 veckor kvar till examen. Jag åkte hem de flesta helger så även denna helg, så jag klarade mig.

ibland att några bondgrabbar stoppade oss och man fick några smällar. Det här tröttnade vi på så vi bestämde att vi skulle ta dom en onsdagskväll. Hela dagen pågick det i smygtillverkning av knogjärn, batonger och andra tillhyggen som skulle användas på kvällen. Vi skickade en spanare som kom tillbaka och meddelade att bondgrabbarna var vid stallet och väntade på oss. Eftersom vi var 120 elever så gick dom som bodde på Johannesberg en väg till stallet och vi som bodde på Lövudden en annan väg. När vi kom fram till stallet var dom inte så tuffa, men vi talade om att dom skulle få slåss hur mycket dom ville. Så fort någon av oss blev utslagen kom nästa och tog över. Detta slagsmål kom ju fram till skolledningen så det blev ett stort förhör dagen efter. Sedan när vi kom hem för att äta lunch fick vi inte komma in på våra rum innan man hade gjort husrannsakan. Det hittades en massa knogjärn, cykelkedjor, stiletter, batonger mm. som beslagtogs av skolan. På kvällen kom bondgrabbarna och man hade ett möte och man kom överens om att bli vänner. På lördagen skulle jag cykla in till Västerås och blev då stoppad av en av bondgrabbarna och tänkte att nu åker men på stryk, men han bjöd på sprit och bad om ursäkt för deras beteende och lovade att vi skulle vara kompisar.

Skolan var 3-årig och man blev utbildad till Telemontör. Första året var det mycket mekaniskt arbete tex. Att fila på en u-balk så det blev perfekta 90° vinklar åt alla håll och blanka ytor utan några repor. Vi fick även tillverka en bågfil, hammare, vridkondensator mm.

Vi hade en timpenning på 25öre/tim så det blev lite fickpengar.

Det andra året fick vi grundläggande kunskaper i Ellära, Radio, Radar, Telekommunikation.

När vi gick ut andra året så var det avslutnings middag samtidigt som 3:orna hade examen.

Då utdelades bland annat pris till "Bästa Kamrat" som detta år blev jag. Jag fick en svart läderportfölj med graverad silverskylt med mitt namn på. Jag har den kvar än idag.

Det 3:e året var det praktik ute på en flygflottilj. Jag hamnade på F18 i Tullinge tillsammans med 5 klass kamrater. Vi bodde i en barack med några andra killar som tidigare hade gått på FFV. Fralle och Joffe hamnade på Harry, en PS-08 radarstation utanför Södertälje. Hassel jobbade på instrumentavdelningen och Tony Olson (Pastorn) och jag hamnade på Marktele avdelningen och fick hålla på med all teknik som fanns på flygplatsen förutom det som var i flygplanen. På F18 hade man J-35 Draken när jag jobbade där.



Här är vi samlade på mitt rum elevrummet.

Liggande: "Fralle" Hans Beiron Nilsson,

Främre raden: "Pastorn" Tony Olsson, "Skrevan" Schrevelius, Olsson, "Sam" Lage Pettersson, Jag, Lars Thorsell.

Bakre raden: Stavström, Gert Person, Kennet Olsson,



Ibland klättrade man på väggarna

Arbetslivet

Vi började arbeta kl 07.00 varje morgon på F18.

Vi samlades i trafikledningstornet och gick igenom dagens arbetsuppgifter.

Varje morgon åkte vi en runda runt flygfältet och började med att kolla **Talfyren**.

En talfyr eller talande radiofyr var en radiofyr för flygnavigering. Den sände en inspelad röst som läste upp bäringen till fyren i en riktning i taget.

I flygplanet behövdes då bara en radiomottagare.



Talfyren hade en riktantenn som vreds runt av en elmotor, synkroniserad med en magnetisk trumma där man spelat in olika bäringar. Antennen gjorde ett varv på 34 sekunder.

Talfyrar har sedan 1950 använts av det Svenska flygvapnet, men de har även kunnat utnyttjas av civilflyget och funnits inritade på civila flygkartor. De sände på VHF, troligen på samma frekvenser som VOR-fyrarna (108,0 – 117,9 MHz) och kunde därför avlyssnas av flygplanens normala radioutrustning. Ofta var de avstängda nattetid.

Transportabel talfyr. På F18 var den placerad i en hydda

Fyren sände dels en morsesignal för identifiering, dels en röst som läste upp bäringen till fyren. "*Tvåa tvåa*" betydde exempelvis bäring 220°. Meddelandet ändras när den roterande riktantennen vridit sig 20° – nästa siffra var alltså "*tvåa fyra*" för bäring 240°. Hörde man båda bäringsuppgifterna lika starkt, befann man sig på bäring cirka 230°.

Talfyren sände morse koden $\cdot - \cdot = R$. R är 18:e bokstaven i alfabetet och det användes för F18.

Sedan sände den ut bäringen.

Vi hade en bärbar antenn med en enkel kristallmottagare i så vi kunde höra att den fungerade och sedan läste vi av värden på sändarens mätinstrument för att se att allt var OK.

Nästa utrustning vi kollade var **PN-601 Anita**

PN-601/F är konstruerad och tillverkad av Svenska Philips.

Elektronikutrustningen var helt elektronrörs bestyckad.

PN-601/F torde vara ett av de första elektroniksystem som tillfördes Svenska försvaret som var konstruerad med s.k. "Logiska kretsar" d v s "och- eller- icke" kretsar, vippor och dylikt.

Radarfyr PN-601/F är en navigeringsfyr, som samarbetar med de flygburna navigeringsutrustningarna PN-50 och PN-59. Härigenom erhåller man i flygplanet avstånd och riktning till fyrens uppställningsplats. Förbindelsen mellan flygplanet och fyren är av typ frågepuls-svarspuls. Med förutbestämd upprepningsfrekvens, sänder fyren även en riktningspulsgrupp, som kan utvärderas av PN-594 till riktningsinformation.

Mottagning av frågepulsgrupp och sändning av svarspuls-grupp sker på skilda frekvenser, som kan väljas inom området 218-242 MHz. Pulserna i pulsgrupperna placeras inbördes i ett antal fasta lägen efter en viss kod.

Varje fyr tilldelas sin speciella kod- och frekvenskombination, varigenom flygföraren kan söka kontakt med önskad fyr, genom att ställa in fyrens kombinationer på navigeringsutrustningens manöverlåda i flygplanet.

Avståndet till fyren får flygföraren genom att navigeringsutrustningarna mäter tiden mellan frågepuls och svarspuls (PN-50) respektive frågepulsgrupp och svarspulsgrupp (PN-59). Avståndet presenteras på flygplanets avståndsindikator. Riktningen till fyren bestämmer navigeringsutrustningarna genom att de tar emot

svarspulserna respektive svarspulsgrupperna växelvis över flygplanets två riktantenner och därefter jämför signalamplituderna. Riktningssinformationen presenteras på flygplanets styrvisarindikator, vertikala balken (PN- 59) eller på ett speciellt riktningsinstrument (PN-50).



Hydda med PN-601 Anita

PN-601/F består av en trähydda, där stativ och skåp för den elektroniska utrustningen jämte strömförsörjningsutrustning, värme- och ventilationsanläggning är inrymd (se bild).

Fyrens antenn sitter i toppen på en ca 20 m hög mast (se bild) där det även sitter lampor som flyghinderljus. Dessa lampor fick man byta ibland. I fyren ingår även strömförsörjning och fjärrmanöverledning med strömställare.

Sedan var det dags att kolla **PN-521/R Barbro**

PN-521/R Barbro

När sedan Fpl35 Draken kom ut på förband i början på 60-talet var detta flygplan utrustat med en modernare variant av NAV -utrustning med beteckningen PN-59. Detta medförde att alla PN-52/R stationer kompletterades med elektronik motsvarande PN-59 så att även Fpl35 kunde betjänas. PN-52/R fick efter modifieringen beteckningen **PN-52I/R**.

Radarfyr PN-521/R är som nämnts ovan en transportabel landningsfyr som arbetar tillsammans med de flygburna utrustningarna PN-50 och PN-59. Dessa utvärderar ur pulsgrupperna från PN-52 1/R flygplanets avstånd till nollpunkten (banändan, bantröskeln) och dess avvikelser i sidled i förhållande till elektriska inflygningslinjen (elektriska QFU).

Kommunikationen mellan de flygburna utrustningarna och fyren är för vissa funktioner av typ frågepuls-svarspuls och sker i vardera riktningen på två olika frekvenser vilka är inställbara inom området 208-249 MHz.

PN-50 utvärderar både avstånds- och riktningsinformation ur svarspulser från fyren. PN-59 utvärderar endast avståndet ur svarspulserna. Sidlägesinformationen utvärderar PN-59 däremot ur en sidpulsgrupp som fyren sänder kontinuerligt med en pulsgruppfrekvens av ca 30 Hz.

Fyren har en särskild utrustning, sektorbegränsare, som för PN-59 begränsar fyrens inflygningssektor så, att risk för falska inflygningslinjer elimineras.

Både PN-50 och PN-59 får avståndsinformation genom att de mäter tiden mellan frågepuls och svarspuls.

Övervakning/manövrering

Fyren har en övervakningsutrustning, som kontrollerar att uteffekt finns och att PN-59-systemets sidlägesinformation är riktig. Uppstår fel ger utrustningen larmsignal.

Dessutom finns ett manöversystem, med vars hjälp fyren kan manövreras från en lokalmanöverenheter eller fjärrmanövreras över telefonkabel.

Fyren finns i två versioner, enkel- och dubbelanläggning. I den senare är fyrens elektronikutrustning utom sektorbegränsare, manöverenheter och regulatorenheter dubblad.

Vagnen

Hela fyrutrustningen med antenner, manöverutrustning och reservkraftaggregat är inbyggd i en fyrhjulig transportvagn där även kablar, verktyg o.d. förvaras under transport (Se bild). Vagnen har elektriskt bromssystem för anslutning till dragbil. Den har nedfällbara domkrafter för avvägning av fyren och för avlastning av hjulen. Karossen är vridbar i förhållande till chassiet, varigenom bekväm inriktning av fyren kan ske.



PN-521 Barbro

Under tiden vi åkt runt hade någon av dom andra killarna kollat landningsradarn PN-67. Den använde trafikledarna för att dirigera flygplanen under landning när det var dåligt väder.

Kort beskrivning av PN-67 PAR . *Precision Approach Radar*

PN-67 var uppbyggd av i huvudsak två enheter, fältenhet och indikator.

Fältenheten omfattade vridbord, antenner och en sändtagare och var avsedd att placeras på flygfältet i nära anslutning till landningsbanorna.

Indikatorn var placerad i flygledartorn eller motsvarande och sammankopplad med fältenheten via en max 3 km lång fjärrkabel. Bärings- och höjdantenn var monterade på vridbordets vridbara överdel. Hela vridbordet bars upp av tre justerbara stödben och sändtagaren var bygelupphängd under vridbordet.

Av praktiska skäl flyttades sändtagaren in i en hydda i anslutning till vridbordet.

Stationen arbetade dels som rundspanande övervakningsradar (ASR-funktion) och dels som sektorsökande precisionsradar (PAR-funktion) för ledning av flygplan under inflygning.

I *ASR-funktion* erhålls PPI-presentation där bäringsantennen roterade med 15 v/min. Piloten dirigerades in på en grundlinje via radiokommunikation och vid ca

20 km avstånd kopplades PAR-funktionen in varvid antennerna påbörjade en växelvis sektorsökning.

Bäringsantennen avsåkte en sektor på $\pm 15^\circ$ relativt grundlinjen och höjdantennen höjdsektorn -1° till $+7^\circ$.

I *PAR-funktionen* presenterades höjd- och bäringsbild en gång per sekund på ett dubbelt B-skop med elektroniskt inlagda avståndsmärken, glidbana och grundlinje.

Från att ha varit en elektronrörsbestyckad radarstation med hög underhållskostnad och akut reservdelsbrist modifierades i slutet på 80-talet samtliga 67:or med modern elektronik och är fortfarande i drift med beteckningen PN-671/T.

Tekniska data



- Frekvensband
X-band (3 cm)
- Magnetron
SFD 304
- Pulseffekt
250 kW
- Pulsfrekvens
(PRF) 1500 Hz
- Pulslängd
0,55 μ s
- Brusfaktor
<10 dB

Landningsradar PN-67

Fortsättning kommer i nästa nummer av Propellerbladet

Hälsningar

6460 Leif Rönning



Kjells funderingar

Kapitel I

Senaste tiden har jag 5732 kollat på 1957 års almanacka.

Började vi skolan den här helgen för sextio år sedan?

Jag har en svag aning om att det var runt den tionde augusti?

Mycket riktigt.

I morse fick jag SMS från 5754 Anders Sturesson från Örebro. Öland.

Han har dokumentet kvar.

Senast kl.20: 00 skulle vi infinna oss på Lövudden/Johannisberg den 11:e aug 1957.

Alltså, är det idag 60 år sedan många av oss träffades för första gången.

Speciellt vi som bodde tillsammans.

(För min del så var det Uddebom.)

Vissa av oss träffades aldrig riktigt, någon gång.

Man vet vilka de var, men egentligen umgicks man aldrig riktigt.

För min del, har vissa på Johannisberg, aldrig kommit mig in på livet.

Men omvänt var det nog samma för er som bodde på Johannisberg.

Inte lärde ni känna oss på Lövudden, lika väl som era rumskamrater på Johannisberg.

Men, ändå, är det 60 år sedan vi kom dit.

Själv var jag bara 15 år och fyra månader.

Ofattbart, när man nu jämför med barnbarnen, 15 år!

De betraktar man som snorungar. Dibarn.....

Skulle de klara av något sådant?

ALDRIG!

(Man åkte hem till jul, och till sommaren.)

Kapitel II

Vem träffade jag först?

Solklart 5740 Lennart Mowerare. ”Mowis”

Jag hade klivit på tåget i Brunflo (1,5 mil söder om Östersund) och så gick det några minuter.

Rätt som det var kom en kille strosande i tåget (Snälltåg).

Är du på väg till Västerås?

Han kände igen mig från testdagen i Östersund i mars!

Sedan var allt klart. Klart som korvspat.

Vi följdes åt, bytte tåg i Sala så småningom, och framme i Västerås stod Molle.

Resan tog säkert 9-10 timmar för tåget stannade ju vid varje station.

(Idag tar tåget till Uppsala drygt 4 timmar SJ 3000 snabbtåg, men över Gävle numera).

Hursomhelst så var vi nog på Lövudden på em. Den 12e aug så var det själva skolan som gällde.

Kapitel III

Har ni någon pryl från utrustningslistan kvar?

Jag har, nämligen skoborsten. Den har förföljt mig i sextio år.

Fungerar oklanderligt. Påstrykningsborsten är väl sliten, men aldrig slänger jag den.

Aldrig!

Den påminner mig om svunna tider, bland Ekarna på Lövudden, och stigen mellan Johannisberg och Lövudden, där man sprang hem efter TV-tittandet. Efter att ha tittat på Mekkens fantastiska hemmabygge med spänningsförande chassi. Naket. Var fanns skyddsombudet?

Kapitel IV

Uddebom och jag bodde som sagt , i samma rum. 3 st. 5731, var en kille från Kungsör, Kristiansson.

Efter en vecka var han klar!

Han ville bli polis.... han upptäckte att det var fel skola.

Stack efter en vecka. (Trevlig kille).

Sen kom en reserv in. Från Boden.

Han grät efter mamma!

Ringde med tioöringar, varje kväll till Boden och mamma. Snyft...snyft

Efter en vecka fick vi nog.

SLUTA FÖR FAN

Han åkte hem direkt.

Min fråga efter detta är fortfarande.

Var vi grymma mot honom?

I våra ögon tog han ju upp en plats för någon annan....

Vi såg det ju praktiskt. Gråta efter morsan varje , går ju inte.

Idag kanske det är normalt, men inte då.

Vi fick ifall hem honom.

Nu kom 5731 Rolf Erlandsson efter drygt en månad. Superkille.

Hur han hamnade som reserv, begriper vi inte, Han var ju smart.

Måste ha haft en dålig dag på testet.

Han var vår stöttepelare hela första året. Toppenkille.

Såhär sextio år efter, tycker jag att vi gjorde rätt, som fick hem han från Boden.

Kapitel V

Den 31 augusti var det FFV-träff mitt inne i urskogen Nossebro i Västergötland!

Vapendragaren 5834 Tage Tuvheden har dragit igång en träff där i urskogen, inte långt från Grästorp.

Ett fik där han vill se oss FFVare.

Allt om detta finns på facebookgruppen FFVK.

Hör av er till mig , kan jag hjälpa er. Omöjligt att beskriva vart, för mig.

Men allt står där, snyggt och prydligt.

Uddebom ska dit! (vi pratar med varandra varje vecka).

Slut för idag!

Hoppas att vi ses nästa år på träffen den 26-27 maj. Vi 57or och 58or trivs ju väldigt bar ihop, vilket bådar gott.

5834 Tage Tuvheden hoppas nog på att vi träffas, så även jag.

5732 Kjell "Micro" Landgren

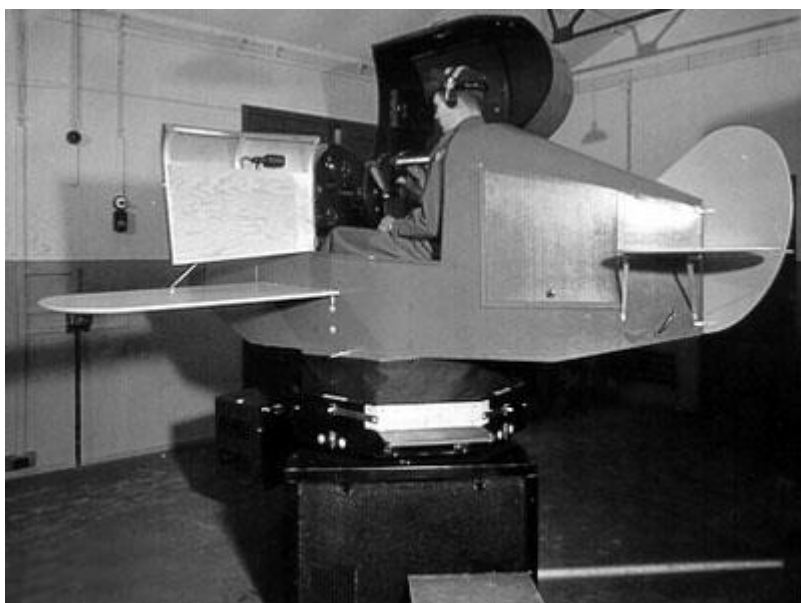


Så blev mitt liv 4410 Kurt Jonsson

Efter examen 1948 arbetade jag kvar på Instrumentavdelningen på CVA tills jag påbörjade min militärtjänstgöring vid F 13 hösten 1948 med placering på avd.6:s Instrumentverkstad. Där fick vi J28 Vampire från England att arbeta med. Tiden gick och vi var ute i Europa och visade upp Tunnan från F21 i norr till Österrike i söder.

I slutet av värnplikten drabbades jag av kombinerad hjärn- och hjärnhinneinflammation och blev mycket dålig. Tvingades därför tillbringa ett år på sjukhus i Norrköping. Efter ytterligare 6 månaders rehabilitering kom jag igång med arbetet som civilanställd vid F 13 med placering på Instrumentverkstaden.

Våren 1951 sökte jag till CVA i Arboga och fick anställning som resemontör för service på Linktrainerna (simulatorerna) vid flottiljerna. Tjänsten innebar



underhållsarbete och snabbtryckning om någon fick tekniska fel som flygpersonalen ej kunde klara. Jag minns att vi hade 27:-/dygn i traktamente och det klarade vi oss bra på tyckte jag. Stannade kvar på denna tjänst till 1954.

1954 anställdes jag vid raffinaderiet i Nynäshamn

som instrumentmakare samt för reparation och tillverkning av laboratorieutrustning.

1955 – 56 byggdes det ett nytt asfaltsraffinaderi i Göteborg där jag fick vara med under uppbyggandet. När sedan raffinaderiet startades upp våren 1957 fick jag ansvaret för Instrumentverkstaden och ta hand om reglerutrustningen. Varje process reglerades automatiskt från upp start till färdig produkt avseende flöden, temperaturer och nivåer.

Vid raffinaderiet i Göteborg fick jag även hand om den kontroll- och inspektion som Ångpanneföreningen utförde årligen av alla tryckkärl, lyftredskap,

ångpannor samt ugnar. Den kontrollen överfördes senare till S.A. Statens Anläggnings- och Provningsanstalt.

I Göteborg konstruerade vi och byggde en paketeringsanläggning för asfalt till taktäckning. Det var 25 kilos paket som skulle kunna packas på en EU – pall samt vara bärbara. Den blev mycket bra och vi fick förfrågan från flera raffinaderier. Vi byggde en vid Essos raffinaderi i Terisberg i Norge. Den fick jag vara med om att montera och leveransprova.

I början av 1960-talet fick jag även ansvaret för raffinaderiet i Malmö. Detta var då ca 15 år gammalt och ej automatiserat. Det var en spännande tid med ny elektronisk teknik t.ex. Elektronisk vägning med trådtöjningsgivare.

Fordonsvågar som hittills var mekaniska, med mycket slitage och justeringar som följd, byggdes om med t. ex. 6 st lastgivare som tog upp lasten och överförde vikten till instrument och utskrivare. Vi sökte och fick dispens från Mynt- och Justeringsverket dock med ett hårt kontrollprogram.

Gifte mig med Ulla i juni 1951, en flicka som jag träffade i Norrköping under "lumpen".

Jag studerade 5 år på GSTA aftonskola för att kunna hänga med i utvecklingen. Det var en arbetsam tid då familjen utökats med två flickor varav den yngsta född 1957.

1958 fick vi vår första bil FIAT 500. Den fick bekänna färg med två flickor i det



minimala baksätet samt en påmonterad pakethållare för tält och packning.

Vid Åkersjön, ca 10 mil norr om Östersund, hade "Nynäs" två sportstugor som vi fick bo i vid mån av plats. Dit gick färden genom Norge upp till Trondheim och över Östersund.

Jag blev inbjuden att vara med i Instrumenttekniska föreningen. Den hade konferenser och gjorde studiebesök över hela Norden och var ett utmärkt forum för att se och skaffa information om ny teknik.

Jag var närvarande vid två stora raffinaderibränder. Den första i Nynäshamn vintern 1955 och som varade i flera dagar och där temperaturen under branden låg under -20°C . Den andra utbröt efter en tubläcka i ugnen i Göteborg. Den var mycket dramatisk med stor risk för explosion och spridning. Det blev mycket arbete med reparationen innan återstart kunde ske.

Ulla och jag separerade 1987. Jag gick i pension 1988 vid fyllda 60 år. Den sommaren gjorde jag en 18 dagars kryssning från Göteborg till Färöarna – Island – förbi Jan Mayen upp till packisgränsen vid 81:a breddgraden till Spetsbergen. Därefter ca 100 mil söder ut för att komma till Nordkap, vidare utmed norska kusten och hem till Göteborg. Det var en intressant resa som gav mersmak.

1989 träffade jag Ingrid och som jag numera är sambo med här nere i Höganäs, dit vi flyttade 1990. Det har blivit många kryssningar och resor sedan dess. Vi vistas ca 4 veckor varje år på Madeira, mestadels under februari. Det är en härlig och efterlängtdad tid.

Som hobby har jag under alla år samlat frimärken. Intresset har koncentrerats på märken från Norden och jag lägger ner flera timmar nästan varje dag. En annan hobby är fotografering. Det har blivit många album som jag har på mitt arbetsrum.

4410 Kurt Jonsson



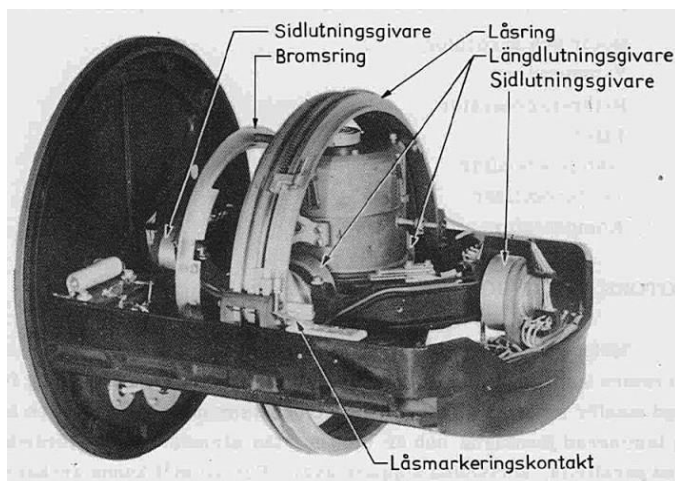
Ett tragiskt värnpliktsminne med instrumentanknytning

Jag gjorde min militärtjänst som värnpliktig instrumentmakare på F13. En bidragande orsak till min placering var säkert att jag genomgått Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås som instrumentmakare samt genomfört min praktiktjänstgöring på Centrala Flygverkstaden Malmslätt, CVM.

På F13 verkade Sven Malkeholm som instrumentförman och till sin hjälp hade han en civilanställd instrumentmakare och en vpl dito.

När jag tjänstgjort på flottiljverkstaden ett halvår inträffade en händelse som för alltid etsat sig fast i mitt minne, fyra haverier med instrumentanknytning skedde på en ögonblick!

Flottiljen var beväpnad med fpl J29 som hade kurshorisont KH 29 som



flyglägesinstrument.

Flygvapnet var stort på den här tiden, F13 hade tre flygande divisioner och man flög regelmässigt två pass på förmiddagen och två på eftermiddagen med alla kärror som var flygdugliga.

Flygsäkerhet och haverier

1950-talets haveristatistik i flygvapnet var inte något att förhäva sig över. Under tiden september 1954 – augusti 1955, alltså det året jag tjänstgjorde på F13, havererade sju flygplan ur flottiljen och sex unga killar fick sätta livet till.

Tittar man på haveristatistiken för F13 under dess femtioåriga tillvaro så har totalt trettien man mist livet under flygtjänst. Av dessa härrör sig hälften från de första tolv åren!

Den tragiska flygolycka jag ska berätta om är den så kallade Glotternolyckan, då fyra unga killar, ingen över tjugofem år, fick sätta livet till. Mina egna minnen från den dagen är följande:

Det var strax före lunch, klockan var ungefär tio över elva, den andre maj 1955, min arbetskamrat, den civile instrumentmakaren Olle, och jag stod och hängde i

en fönstersmyg på instrumentverkstaden. Vi hade just avslutat våra pågående arbeten och passar på att ta ett bloss, det fanns ingen anledning att riva igång med något nytt så nära lunchen. Det var ett riktigt gråväder och molnen hängde ända ner i backen på Kolmårdens branter. Vi står och pratar om ditt och datt när två rotar 29:or ur 2:a divisionen taxar ut för start på bana 15, strax därpå kommer ytterligare fyra kärror, nu från tredje. Efter fem minuter är alla åtta i luften. När gruppen från tredje startar kvart över säger Olle lite slarvigt – nu startar vår allvädersjakt, en sådan här dag skulle det inte förvåna mig om de inte kommer tillbaka. Jag får en obehaglig känsla men säger inget. Det utbryter lunch och Olle går till lunchrummet på VI:an och jag tar på mig vapenrocken och går mot matsalen. När jag kommit halvvägs går katastroflarmet och jag får en känsla av att Olles förutsägelse slagit in. Ryktena surrar i matsalen men ingen vet då vad som har hänt.

Det visar sig under eftermiddagen att den senast startade gruppen endast hann flyga ett par minuter innan den i samlad tropp, blint följande ledarkärran, gick rakt ner i sjön Glottern och alla fyra ljöt en ögonblicklig död.

Flyglägesinstrumenten i fpl J29

Parallellt med stormakternas utveckling av gyrosynkompassen utvecklades vid AGA ett kurshorisontgyro för fpl J 21 (1945-1956). Den anläggningen var en vidareutveckling av den vakuumdrivna men magnetövervakade fjärrkompassen FKA-1, som AGA tidigare konstruerat till fpl B 17 som började levereras 1941. Det instrumentet byggde på samma princip som tyskarna använde för sina gyrostabiliserade fjärrkompasser som utvecklades före och under andra världskriget. Det organ som kände av det jordmagnetiska fältets horisontalkomponent var en Z-generator anbringad på en förlängd rotoraxel. Denna avkännare gav en signal som var proportionell mot vinkeln mellan statorn och det jordmagnetiska fältet. Signalen förstärktes och användes till att återställa gyrodriften vid varje tillfälle.

En ytterligare utveckling av detta instrument blev Kurshorisontgyro 29 (Kh) som ingick i alla versioner av fpl J 29 Tunnan som provflögs 1948 och var i flygvapnets tjänst mellan åren 1951 och 1974.

Anläggningen bestod av kurshorisontgyro, förstärkare, separat låsmotor och en kurshorisontindikator där horisontindikatorn bestod av ett katodstrålerör!

Inte heller denna anläggning hade full frihet utan måste låsas innan ca 80 graders attitydvinkel uppnåtts för att kardanerna inte skulle gå mot stopp och gyrot tumla. För att detta inte skulle ske, om föraren glömt att låsa manuellt med tryckknappen på kurshorisontindikatorn, fanns gränslägesbrytare som då styrde låsningen automatiskt. Ett problem med detta var att gyrot vid automatlåsning utsattes för stora påkänningar som kunde få katastrofala följder om låsning skedde när gyrot stod långt från normalläge.

Haveriet

En gyrokonstruktion av detta slag kan få ödesdigra följder vilket Glotternolyckan visade. Över huvud taget var flyglägesinstrument som inte hade full frihet, i roll och tipp, ett stort flygsäkerhetsproblem innan moderna gyroplattformar med full frihet och försumbar eftersläpning infördes (f o m fpl 35D).

Glotternolyckan i sammandrag:

Vid gemensam briefing kl 08.00 den 2 maj 1955 angav CF13, överste Frank Cervell, på grund av rådande väder (bl a dimma på fältet som beräknades lätta under fm) ”icke flygdag tillsvidare”.

3:e divisionen övergick till annan verksamhet och viss teoretisk undervisning. Divisionschefen höll telefonkontakt med meteorologen för att följa vädrets utveckling. Kl 10.30 var molnhöjden 200 m och han hade sikt till Kolmården. Han gav då order om flygning.

Väl utkommen på plattan tyckte divisionschefen att vädret blivit sämre igen så han stoppade starten och beslöt att avvakta. Strax efter körde 2:a divisionen ut till start och då beslöt divisionschefen att även 3:e skulle starta. Han meddelade trafikledaren (f v b till regoff 1) att även 3:e avsåg att starta. Något tillstånd av CF13 eller regoff 1 till start inväntades inte. Förbandsflygning i grupp på 10.000 m, avslutad med navfyrlandning, var tidigare beordrad.

Divisionschefen ledde 1:a gruppen om fyra flygplan och fänrik Hallstrand den andra.

Tätstart skedde gruppvis från Bråvallafältets bana 15. Första gruppen kl 11:16 och Hallstrands grupp 2 minuten efter.

Tre till fyra minuter efter starten var katastrofen ett faktum.

Grupp 2 går under svag högersväng i samlad formering i 10-30° dykning genom isen på sjön Nedre Glottern, 2 km norr om Åby. Gruppchefen fänrik Hallstrand och fältflygarna Northun, Jakobsson och Nilsson ljöt en ögonblicklig död.



Formationen leddes av gruppchefen och de övriga i gruppen följde blint sin position i förhållande till ledaren genom visuell kontakt. Nu var det emellertid så olyckligt att gruppleadarens horisontindikator lämnade felaktig attityd och detta är äventyrligt på låg höjd och i dålig sikt.

Haveriundersökningen blev mycket komplicerad när inte relevant undersökningsmateriel i erforderlig omfattning återfanns.

Den omfattande haverirapporten anger i sitt utlåtande:

”Den direkta orsaken till haveriet har inte kunnat fastställas men torde närmast vara att söka i förarfel eller instrumentfel”.

Förarfelet skulle ha bestått i att gruppchefen inte frigjort kurshorisontgyrot före start utan konstaterat sitt misstag i stigning och svag sväng samtidigt som gruppen gick in i moln. Gruppchefens första och felaktiga reaktion var att frigöra gyrot. Horisontbalken på katodstråleröret visade då fel i såväl tipp som i roll. Detta måste gruppchefen omedelbart ha insett och sökteoreflekterat marksikt för att korrigera felet med det ödesdigra grupp haveriet som följde.

Att det varit instrumentfel var den andra teorin. Ett sådant fel skulle kunna uppstå genom ett för litet spel mellan låsbygeln och låsringen som ytterligare minskats genom ett tilltagande glapp i gyrots kardanupphängning.

Före detta haveri hade några veckor tidigare ett ”bygelfel”, utan haveri, rapporterats från F10.

Kort tid efter Glotternhaveriet beordrades förbanden till undersökning och uppmätning av frigångsavståndet och glapp. Ett flertal instrument måste tas ur tjänst när frigångsavståndet var för litet. Restriktioner infördes och modifieringar kom senare att införas. På F13:s instrument pekade dock mätresultaten på att de låg signifikant bättre till än vid andra flottiljer, endast ett instrument låg utom

tolerans. Bygelfelet ansågs som mindre troligt p.g.a. den korta flygtiden samt fyndet av en kursindikator som antogs ha suttit i gruppchefens fpl.

Haverikommissionen kom, efter en lång diskussion om de olika orsakerna till haveriet, fram till att den mest sannolika orsaken var förarfel.

Utöver nämnda åtgärder på materiel infördes striktare regler i SFI (Speciell Förar-Instruktion) gällande rutinerna för låsning och frigöring av kurshorisontgyrot.

KH -29 i Afrika

När Sverige deltog i FN-uppdraget i Kongo 1961-1963 med att antal fpl J 29 uppstod det problem med navigeringen. Kurshorisontgyrot var inte konstruerat för att operera på dessa breddgrader.

Navigering med hjälp av radiofyrar var nästan lika omöjlig på grund av att fyrarna var för glest placerade eller inte fungerade. Det enda piloten då hade att

förlita sig på var nödkompassen, och den var ju inte mycket att komma med.



F 22 som den svenska flygstyrkan kallades hade larmat flygstaben om problemet. Via flygförvaltningen föll uppdraget på CVM som sedan några år övertagit huvudverkstadsansvaret för kurshorisontanläggningen från CVA. Det var mycket bråttom, det skulle helst ha varit klart innan CVM fick uppdraget.

I kompassprovhusets Helmholtzram monterades provisoriskt ett kurshorisontgyro och en komplett anläggning kopplades upp. I Helmholtzramen simulerades ett jordmagnetiskt fält motsvarande de centralafrikanska förhållandena. Ett komponentbyte i förstärkaren räckte som åtgärd och en högst informell modifiering infördes på ett erforderligt antal förstärkare som med vitmålade gavlar och texten ”Modifierad för Kongo”, redan efter några dagar med flyg sändes ner till det svenska FN-flyget i Kongo.

5019 Lars-Erik (Mandel) Larsson



Vad har FFV betytt för oss som fick förmånen att gå där?

Svaret på den frågan beror på vem Du frågar. Alla har vi efter åren på skolan gått olika vägar och i de allra flesta fall fått ett gott liv. Hur mycket det beror på vår skola och hur mycket som beror på oss själva, går säkert att diskutera. Vilka var vi som efter tester togs in till skolan och varför blev vi till slut antagna? Själv hade jag inga betyg, annat än från en sjuårig folkskola och några korrespondenskurser på Hermods. Arbetat hade jag gjort med lite av varje. Mest som springpojke men de sista åren och det år jag sökte till skolan, på en radioaffär i Söderhamn. Där inte bara som springpojke utan fick också hjälpa till med lite enklare reparationer. Men kunde det räcka för att bli antagen till FFV? Kunde det vara så att inför testerna vi blev kallade till, uttogs vi också utifrån geografisk spridning? Uttogs vi för att fortsättningsvis få anställning på en närliggande flottilj? Jag vet inte om någon kan ge svar på de här frågorna och så här många år efteråt, spelar det ingen roll. Det är gjort nu. Vi har, i de flesta fall, fullgjort vårt yrkesliv. Om det varit i flygvapnet eller inte, men vi fick vår yrkesutbildning. Något att bygga vidare på, vilket många av oss gjorde.

När vi i höstas lyckades genomföra en FFVK-träff i västra Sverige, var det intressant att lyssna på allas våra presentationer. Vi var ett tjugotal som kom till träffen på Magnolia Café & Trädgård i Nossebro, en solig och fin dag i slutet av augusti. Det var många olika årgångar representerade. Den äldste från 49 och den yngste från 64. Många av oss hade inte träffats tidigare, men det var ändå som att vi alla var gamla bekanta. Alla hade vi upplevt livet på FFV i Västerås. Alla hade vi minnen från Lövudden eller Johannisberg. Vi hade fått vara med.



5806, 5757, 5840, 4920, 6143 och 5405



5834 och 6417

Det behövdes inga introduktioner eller presentationer. Vi hade en gemensam bakgrund under tonårstiden. Den del av livet som formar så stor del av hur vårt fortsatta liv formas. Vi minns hur det var med de dagliga förflyttningarna från elevhemmen och till skolan. Hur vi löste det var vårt eget ansvar. De flesta hade cykel och om den inte var hel, var det bara att gå eller springa. Inte bara vid skolans början och slut, utan också fram och tillbaka för att äta lunch. Hur långt var det? Jag har ingen bra uppfattning om det, men vissa dagar kändes det som att det var flera mil. I verkligheten kanske det var två kilometer.

Den fysiska träningen bestod inte enbart av dessa dagliga förflyttningar mellan elevhemmen och skolan. Vi hade även organiserad fysisk träning. Den lindrigaste var att få ta en promenad mot Fullerö i lugn takt. Att cykla till en idrottshall i Västerås för gymnastik, många gånger under ledning av vår lärare Folke Sundkvist, kunde vara riktigt trevligt. Den aktivitet som verkligen tog på krafterna, var att cykla till FTS:s lokaler på väg mot Hässlö. Här var det Gymnastikdirektör Bergenheim som ledde oss. Här var det verkliga tag som gällde och samma program i mycket som gällde för befälsutbildningen av tekniker. Att efter dessa pass och dusch, gällde det att slänga sig på cykeln och trampa allt vad det gick, för att hinna till middagen på Lövudden. Vi som fortsatte vid FTS i Halmstad fick möta Bergenheim igen under några år. Tyvärr var han passagerare och omkom på den DC3-a som i slutet av 60-talet kraschade vid F10.

De här idrottspassen fick man inte välja. Det var ett schema som vi alla gick igenom i turordning. Lyckades man lura Molle att man var lite krasslig, kunde man få ta promenaden. Några verkade vara krassliga väldigt ofta om jag inte minns fel. I alla fall när idrottspassen inföll. Vi tyckte säkert många gånger att de här idrottspassen var onödiga, men allt för välbehövliga. Även det här tror jag gav en god grund för många av oss att fortsätta sköta vår hälsa och delta i fysiska aktiviteter under vuxna år.

Visst skedde det också saker under våra år på skolan som det var bäst att skolans personal inte kände till. Allt var inte riktigt rumsrent och mycket skedde säkert i ungdomligt oförstånd. Några gjorde saker som de visste var förbjudet och de som avslöjades, fick ibland avbryta sin skolgång. De allra flesta klarade sig, men då var det vanligtvis smärre förseelser. De flesta av oss hade tillräcklig respekt för

skolans regler och visste vad det innebar om det uppdagades att man allvarligt brutit mot någon. Vi kanske spelade tuffa, för att hålla vår position i gruppen, men i grunden tror jag de flesta av oss var små oroliga pojkar som var rädda för att inte få vara kvar på skolan. Jag var en av dem.

Ett visst mått av "kamratfostran" förekom på skolan, men de som gick i årgång 57, började avveckla det hela, vilket de skall ha all ära av. Under året då vi 58-or var "tvåor" har jag uppfattningen att det hela upphörde totalt.

Att vi som "ettor" skulle bjuda den "tvåa" som hade motsvarande elevnummer på bio, ansågs vara en del av denna "kamratfostran", något som såväl skolans som elevhemmens personalväl kände till. Den här verksamheten var, som jag fått det för mig berättat, mer utstuderad på 40-talet. Då när skolan var på CVV, roddes skolans båtar av "ettorna" med "tvåorna" som passagerare mellan elevhemmet och skolan. Det skedde säkerligen inte varje isfri dag, men det förekom. Det är faktiskt så att i en visa vi ibland sjöng vid sammankomsterna i matsalen, omskrivs det. Tyvärr har jag inte texten till den, men det vore roligt om någon har den kvar.

Kring allt sådant här kunde diskussionerna gå vid vår träff i Sollebrunn. Vi mindes tillsammans och som vanligt, så mindes vi ibland mer än vad vi kom ihåg. En bra historia mår många gånger bra av lite extra kryddning.

Men hur kommer det att gå med vår kamratförening? Ett är säkert och det är att den går mot en säker död. Så måste det bli när det inte kan ske någon nyrekrytering. Vi är dömda att självdö, men dit är det ännu många år. Vi har ännu många år när vi kan träffas och åter berätta våra gamla skrönor. Att vi berättar dem igen, spelar ingen roll i vår ålder. Vi som berättar har redan glömt att vi berättade det vi vår förra träff och de som lyssnar har redan glömt att de hört skrönorna tidigare. De uppfattar varje berättelse som ny och aldrig tidigare återgiven. Så vi behöver inte bekymra oss över vad vi skall prata om när vi ses. Det är bara att fortsätta på samma tema som vi hade när vi möttes senast. Så väl mött alla FFV:are, så vi får höra alla nya berättelser som vi tror att vi aldrig tidigare fått oss till godo.

5826 Åke Hännestrand



Inbjudan till Kamratträff med årsmöte 2018

Lördagen den 26 maj och söndagen den 27 maj 2018 är det en traditionell kamratträff med årsmöte i Västerås.

Träffen kommer att hållas på KFUMs anläggning på Lövudden. Vi kommer där att ha tillgång till huvudbyggnaden med matsalar och Kapellet till söndagens korum. Även stora konferensrummet är intakt där årsmötet hålls på söndagen. Eftersom hotellverksamheten på Lövudden är nedlagd är vi hänvisade till stadens utbud där vi kommer att erbjuda prisvärda alternativ. En separat kallelse med program kommer att skickas ut till alla medlemmar under april månad 2018.

Väl mött den 26-27 maj 2018 i Västerås
Styrelsen

53ornas årsträff 2017

I år hade 53-orna sin årsträff vid Gripsholms slott där vi gick runt i det fina vädret. Träffen var fredag till söndag men Tore Nilsson Bamsing kallad och undertecknad kunde inte vara med annat än på lördagen då vi tog bilen upp från Linköping och fick träffa alla Goa klasskamrater samt deras fruar. Vi var totalt 14 personer. Ett stort TACK till Olof Jonsson som ordnade detta.

5303 Sven ”Jompa” Andersson



Ett händelserikt år på Lövudden

Vår kolloverksamhet har under 2017 ökat med drygt 200 procent genom samarbete med Västerås Stad. Vi har genom en överenskommelse kunnat erbjuda våran dagkolloverksamhet till 250 barn. Det har för barnen varit kostnadsfritt med busstransporter och kollovistelsen. Varje kolloperiod har varit 5 vardagar och vi har erbjudit 7 perioder, vecka 26 till 32. Det har ingått såväl mellanmål som lunch till alla barnen. Vi har även jobbat med inkludering av barn med funktionsvariationer för att verkligen ge alla barn rätt till dagkollo en vecka på sommarlovet.

Vi har utökat dagkolloverksamheten enligt vår planering att även vuxna med funktionsvariationer ska få möjlighet till en veckas aktiviteter på Lövudden. Den verksamheten sker i samarbete med de lokala föreningarna FUB och RBU som en Hälsovecka med rörelse och ”Att äta rätt” som ledord.

Kiosken har fungerat fantastiskt bra med ett utökat sortiment av glass och varma rätter. Vi har haft helgöppet i början och slutet av säsongen, maj till september, och under vecka 26-32 hade vi öppet alla dagar i veckan.

Uthyrningen av kanoter, segelbåtar och trampbåtar fortsätter men har i år, på grund av logistikproblem, fått stå tillbaka något. Vi planerar att lokalisera om kringmaterialet, så som flytvästar och paddlar, till en lokal närmare kiosken för att få en enklare tillgänglighet.

Vi har skapat en utomhusscen som placerats på innergården vid kiosken där lokala musiker har spelat varannan onsdag under juli till september. Det har inbringat spontana gåvor från besökarna om ungefär 9500 kronor som ska tillfalla Sommarkolloverksamheten.

För att ta vår verksamhet vidare för förnyelse och utveckling har vi tillsammans med våra ledare utvärderat sommaren och det gav oss mycket positivt men också en del konstruktiva förbättringspunkter och vi tar med glädje tag i det inför Sommarkul 2018.

Renoveringen av vandrarhemshuset Pilen har fortsatt och blir klart till våren.

Julmarknad har blivit ett begrepp på Lövudden.

Lördagen i 2:a adventshelgen inleds den, för de som vill, med en Adventsandakt i kapellet.

Vi bjuder in en härlig blandning av hantverkare att sälja sina produkter och några av dem får gärna visa hur de utför sitt hantverk så att vi får ”Live-demonstrationer” även i år.

Under ca 15 minuter visar de hur de gör och presenterar sig och sitt hantverk.

Naturligtvis finns även Tomten på plats med sina julpåsar till stora och små barn!

Byggnation av hamnen på Lövudden har fortfarande inte kommit igång då det har visat sig gömma sig såväl en ökning av miljögifter i vattnet vid den nuvarande båtupptagningen som att det planeras varvsverksamhet som inte ryms i detaljplanen.

Vi motsätter oss utbyggnaden tills det är bevisat att det inte kommer att påverka vår verksamhet för barnen och vattenaktiviteter eller det allmänna friluftslivet.

Vi vill att Västeråsarnas rekreations ytor ut mot vattnet på Lövudden ska kunna fortsätta att nyttjas på samma sätt som i dag.

Anette Hedberg Björklund
Verksamhetsansvarig



Föreningsfakta

Nu är det dags igen för inbetalning av medlemsavgiften.

Se bifogat inbetalningskort.

2016 gick det ut en påminnelse till 154 medlemmar (elever) som inte betalt 2015 års avgift, av dessa betalade 21 st.

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

Data för aktuellt år	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Tidningen har gått ut till adresser	651	680	689	707	712	725	738	757
Så här många har betalat m-avgift	456	460	484	493	515	531	516	542
Efter en påminnelse så här många		481	502	509	533	543	539	560

Via inbetalningskortet och mail kom det in 34 uppdateringar till vårt register.

Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



Härledningen

I förra numret påstod 6441 C-G Carlsson att ”√Nisse”=Kungliga Västmanlands flygflottilj

och här kommer hans svar: ”√Nisse” = √ nie ss = tre s = Tre Ess = Fett = F1 = Kungliga Västmanlands flygflottilj.

IN MEMORIAM

Sedan föregående Propellerblad har det kommit till styrelsens kännedom att följande personer har lämnat jordelivet.

4418	Mats Hallgren	2015-02-27
4419	Klas Erik Söderström	2017-02-12
4503	Hans Grönlund	2017-04-22
4504	Gerhard Gustavsson	2015-07-16
4511	Ingvar Olofsson	2017-03-30
4611	Kurt Larsson	2016-05-19
4613	Per Lundgren	2015-09-18
4702	Kurt Andreasson	2013-12-01
4808	Roland Fransson	2016-11-20
4825	Åke Rinneby	2017-04-22
4911	Holger Jämtestad	2017-04-28
4919	Lennart Olsson	2015-10-04
5012	Hans Åke Hermansson	2016-04-23
5112	Arne Silwer	2017-05-06
5119	Arne Lundin	2017-08-03
5211	Olov Norling	2017-03-29
6040	Tommy Larsson	2015-03-06
6608	Kjell Johansson	2016-11-25
PS24	Rune Olsson	2015-06-03

Frid över deras minne





Östersundsträffen 2017



1963



God Jul och Gott Nytt År!