



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 80 Årgång 69



2018

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 2019 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

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

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.



Omslagsbild: Korum i friluftskyrkan med 6441 C-G Carlsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	FFVK		Styrelsen
Sid 2	Kamratträffen 2018	5858	Åke Tedesjö
Sid 5	Protokoll från årsmötet	5858	Åke Tedesjö
Sid 8	Min Triumph Herald, engelsk bil	6203	Kurt-Inge Andersson
Sid 11	Mina år på FFV och F18	6460	Leif Rönning
Sid 21	Vår tekniska chef för ”Daisy”	5220	Lars-Erik Rosén
Sid 27	FFVs ”sydträff” på Tyringe	5841	Lars-Erik Larsson
	Kurhotell 2018-08-11	5823	Willy Heil
Sid 28	PS Verkar inte Australien vara ett intressant land DS	5024	Per Pagoldh
Sid 35	Östersundsträff 2018	6148	Morgan Nöjdberg
Sid 36	Klassträff på Lövudden årskurs 65	6513	Claes-Göran Edströmer
		6506	Rune Aronsson
Sid 38	Digitalism	6318	Tommy Hedlund
Sid 41	Utdrag från vår Facebook-sid	6206	Jan Bolin
Sid 41	Efterlysning av Propellerblad		Styrelsen
Sid 42	Vad hände sedan 1980-2000	6441	C-G Carlsson
Sid 48	Augustibesök i Seattle	5732	Kjell Landgren
Sid 48	Wikipedia		Styrelsen
Sid 50	2018 på Lövudden		Anette Hedberg Björklund
Sid 51	Föreningsfakta	5746	Rolf Olsson
Sid 51	Efterlysning Panel från Lansen 32-1		Michael Edslöv
Sid 52	IN MEMORIAM		

Valåret 2018!

Kamratträffen genomfördes även i år på Lövudden med utställningen i matsalen och angränsande rum och årsmötet i möteslokalen Björken.

Detta tack vare och med benäget bistånd av vår KFUM-representant Anette Hedberg Björklund, som är den som sköter verksamhet och bokningar.

Utan minnen ingen historia och därför var det extra roligt att vi kunde få besök av en ”förstaklassare” tillika förstagångsbesökare, nämligen 4115 Henning Waara, som vid 91 års ålder fortfarande hade starka minnen från sin tid på skolan.

Sämre var det med närminnet när vi glömde sjunga FFV-visan vid årsmötets avslutande, men vi var nog alla hungriga inför den väntande klassiska lunchen, varför vi istället avslutade den med sång.

Vi har nu ytterligare tagit ett steg i vår ambition att berätta för omvärlden om vad FFV står för. Vi finns nu på plats i Wikipedia, världens största uppslagsverk. Mer om detta på annan plats i årets Pb.

God Jul och Gott Nytt År!

Styrelsen



Kamratträffen 2018

Den 26-27 maj var det åter dags för en traditionell kamratträff med årsmöte på Lövudden i Västerås.

Vi var 53 fd elever från skoltiden som möttes för att umgås under trevliga former med mycket nostalgi. I ett härligt försommarväder kunde vi njuta av Lövuddens vackra natur, som vi gärna vill minnas från förr.



I huvudbyggnaden var den traditionella utställningen uppställd med bilder, tidningsurklipp, testmaterialet osv.

Den äldste eleven som kom var 4115 Henning Waara från Årsta. Han gick i den första utbildningsomgången som började 1941, och han har passerat 90-års strecket, inte illa.



4115

Den som hade rest längst väg till träffen var 5024 Per Pagoldh som bor i Brisbane Australien.



5024

På lördagskvällen firade många jämna år sedan examen eller skolstarten genom klassvisa restaurangbesök. T.ex. 58orna firade 60 år sedan skolstarten och 65orna 50 år sedan examen.



Söndagsmorgonen började med ett korum som tack vare det fina vädret kunde hållas i friluftskyrkan.

Korumhållaren var 6441 C-G Carlsson, vår egen soldat 120 Käck från Rytterne. Med sin vevgrammofons toner och dagens predikan från den gamla postillan, fångande han vår fulla uppmärksamhet.

Därefter bjöd föreningen på kaffe och sportmacka samtidigt som tid fanns för utställningen innan det var tid för årsmötet.



Till årsmötet kom 49 deltagare. Till årsmötesordförande valdes 5209 Stig Hertze. Vad som behandlades på årsmötet framgår av protokollet som följer och finns också på hemsidan ffvk.se.



Årets kamratträff avslutades med en gemensam lunch som bestod av Slottsstek med tillbehör som serverades av Jimmy Lenning från Stadshusrestaurangen. Jimmy är för övrigt styrelsemedlem i KFUM.

Lunchen och hela träffen avslutades med FFV-visan, som vi glömde ta vid årsmötet.

5858 Åke Tedesjö



Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 27 maj 2018 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK)

§1 Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif T Larsson, som hälsade alla deltagarna varmt välkomna. Årsmötet samlade 49 deltagare.

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

§2 En dagordning presenterades som godkändes och antogs.

§3 Till årsmötets ordförande valdes 5209 Stig Hertze.

§4 Till årsmötets sekreterare valdes 5858 Åke Tedesjö.

§5 Till att justera årsmötesprotokollet och tillika rösträknare, valdes 5713 Per-Ove Björkman och 5813 Börje Eriksson.

§6 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, vår hemsida och på Facebook har årsmötet varit annonserat.

Årsmötet godkände förfarandet.

§7 Styrelsens verksamhetsberättelse för tiden 2016-04-01 till och med 2018-03-31 och kassarapporten för motsvarande period fanns tillgängliga för alla årsmötesdeltagare.

Verksamhetsberättelsen och kassarapporten godkändes av årsmötet.

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

Revisorerna föreslog att:

- resultaträkning och balansräkning fastställs.
- periodens resultat överförs i ny räkning.
- styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för i frågavarande period.

Årsmötet godkände revisorernas berättelse.

§9 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 periodens resultat i ny räkning, samt att

bevilja styrelsen ansvarsfrihet för i frågavarande period.

Samtliga beslut var enhälliga.

§10 Valberedningen 5732 Kjell Landgren och 5813 Börje Eriksson presenterade sina förslag på valbara medlemmar.

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

§11 Till ledamot i styrelsen för en period om fyra år omvaldes 5746 Rolf Olsson och 6441 Carl-Gustav Carlsson.

§12 Till KFUM:s representant i styrelsen för en period om två år omvaldes Anette Hedberg Björklund. (Förslag från KFUM).

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

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

Till revisorsuppleanter för en period av två år valdes 5511 Lars-Ove Johansson (omval) och 6109 Jan-Olof Björklund (omval).

§15 Till valberedningen omvaldes 5732 Kjell Landgren (sammankallande) och 5813 Börje Eriksson.

§16 **Medlemsavgiften**

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

§17 Inga förslag från styrelsen förelåg.

§18 Inga stadgeändringar är föreslagna.

§19 Inga förslag från medlemmarna förelåg.

§20 **Övriga frågor**

- Styrelse ordf. 6336 Leif T Larsson informerade om arkiveringsarbetet som nu närmare sig inlämning till slutförvaring i Arkiv Västmanland Arboga.

- Anette Hedberg Björklund berättade om KFUMs arbete med att få kommunen att förstå att området blir beskuret och miljöutsatt vid byggandet av en båthamn

med båtupptagning.

Sommaraktiviteterna är många sommarkul för barn, musikkvällar och en sommarkiosk.

Vandrarhemmet rustas upp. HVB hemmet upphör i september i år men är redan nu tömt.

På lång sikt finns det planer från kommun som säger att bostadsbyggande kryper närmare Johannisberg och Lövudden.

- 6146 Torsten Nilsson tyckte att vi skulle välja en annan dag än Mors dag för träffen.

- 5826 Åke Hännestrand undrade vad som händer med ekonomin när föreningen upphör. Svaret på detta finns i stadgarna §7.

- 5209 Stig Hertze informerade om "webarchive", ett digitalt arkiv för internet.

All information på nätet lagras i detta gigantiska digital arkiv dvs även FFVK.

Om detta arkiv skulle slås ut så finns Google med ett löpande arkiv för 14 dagar.

§21 Årsmötets avslutning

Mötesordförande 5209 Stig Hertze tackade för sig och lämnade över klubban till styrelseordförande 6336 Leif T Larsson som avslutade årsmötet.

Vid protokollet: Åke Tedesjö

Justeras: Per-Ove Björkman

Justeras: Börje Eriksson



Min Triumph Herald, en engelsk bil

Ett par år under senare delen av 60-talet ägde jag en engelsk bil, noggrannare bestämt en Triumph Herald. Denna fyrkantiga låda tilldelade mig många oförglömliga upplevelser.

Min tidigare bil var en SAAB 93, en trecylindrig tvåtaktare. Jag fick snart erfara att den främre cylinderns kompression var nästan obefintlig på min SAAB. Detta var ett känt problem med denna modell eftersom kylaren var belägen bakom motorn och gav sämst kylning till den främre cylindern. Jag blev därför glad när jag till ett bra pris kunde byta bort denna bil mot en Triumph och trodde mig ha gjort en bra affär. Men den var inte så lysande, som jag snart skulle bli varse.

Det första som hände min nya fina Triumph Herald var att ratten lossade och det gick inte att styra.

Leverantören/verkstadsägaren spände fast den och lovade att det inte skulle hända igen. Men redan efter ett par dagar var det samma problem igen. Jag skruvade därefter ordentligt fast den själv, med tillägg av en låsbricka, och denna malör upprepades sedan inte.



Men mer överraskningar var att vänta. Under en färd med min dåvarande flickvän lossade förarsätets spärr och den enda möjligheten var att hänga i ratten för att bromsa. Och det visste jag ju att ratten inte var det mest tillförlitliga. Men även detta slutade lyckligt.

En kväll/natt då jag var på väg från F17 i Kallinge till Kristianstad blev ljuset svagare och svagare. Till sist var enda valet att lämna bilen vid vägkanten och lifta hem. Följande dag kontaktade jag verkstadsägaren som skjutsade mig med sin Triumph TR4 för att hämta bilen. Under denna färd var jag vettskrämd. Jag var helt övertygad att det inte var möjligt att köra 200 kilometer i timmen i Blekinge. Trots detta gick färden stundtals med denna hastighet, i varje fall enligt hastighetsmätaren. Hursomhelst, väl framkomna till min kvarlämnade bil fick jag ett nytt batteri och kunde starta igen. Han ansåg därmed att problemet var löst, vilket inte jag höll med om. För mig var det uppenbart att laddningen var det

primära problemet. Jag insisterade därför att få laddningsregulatorn eller generatorn utbytt. Eftersom regulator inte fanns att tillgå byttes generatorn.

Efter två dagar var problemet där igen, ingen ström i batteriet. Det var alltså dags att byta regulatorn. Det gjordes, med resultatet att samma problem uppstod igen efter ett par dagar. Ok, det var dags att tänka till. Hur var regulatorn justerad? Enligt verkstaden var den justerad att ge det antal amper som rekommenderades i manualen. Jag gjorde ett snabbt överslag och kom fram till att det var mindre än vad halvljus behövde. Eftersom verkstadsägaren vägrade att justera till högre värde tog jag saken i egna händer och justerade till ungefär det dubbla vad manualen rekommenderade. Så var också detta problem löst. (Egentligen var feljusteringen det enda problemet. Det var alltså inte alls nödvändigt att byta varken regulator eller generator.)

Men nya problem var att vänta. Det dröjde inte länge förrän bromsarna fram var ett minne blott, Växellådan började också krångla. Efter 3300 mil var bilen helt enkelt slut. Det enda som fungerade var motorn, vilken alltid varit tillförlitlig. Jag beslöt mig alltså för att byta till en ”riktig” bil. men det var inte det lättaste, ingen ville nämligen ha min Triumph.

Det slutliga resultatet blev att det som jag först såg som en lysande affär inte var så lysande. Men, nu efteråt, är det ganska kul att berätta.

SAAB V4, en bil med frihjul

Jag har varit utsatt för följande spännande situation, då allt detta gällde samtidigt:

Jag kör en SAAB 96 som har frihjul. Bilar med frihjul har den begränsningen att motorbroms saknas. Om man släpper gasen rullar bilen på utan att sakta ned som en vanlig bil.

Färden går i Värnamo på den tiden E4 gick genom staden, tror det var 1971. Jag kör i en tämligen brant nedförback på Halmstadsvägen ned mot korsningen av E4. Min hastighet är kanske 40 km/timmen.

Nedanfö backen är det trafikljus. Det visar rött i den riktning jag kör och flera bilar står framför mig och väntar på grönt.

Vad jag inte vet är att huvudcylindern för bromsen har gått sönder. Det finns alltså ingen fotbroms och ingen motorbroms.

Spännande, va?

Jag trampade på bromsen och blir medveten om att jag är i en mycket kritisk situation. Under några dramatiska sekunder händer en hel massa i min redan överbelastade hjärna, både analys och agerande. Allt sker samtidigt, alltså vad vi IT-folk kallar Multi-Tasking.

Jag överväger att kasta bilen över trottoaren till höger in i en trädgård. Jag kollade att det inte var risk för personskador, alltså på andra personer. En möjlig nödlösning, men inte så trevlig.

Att kasta bilen till vänster går inte beroende på mötande trafik.

Jag drar i handbromsen så hårt att bakhjulen låser sig. Detta löser bara problemet delvis. Jag får dessutom sladd samtidigt som jag inser att det inte bromsar tillräckligt effektivt.

Samtidigt som jag pumpar med handbromsen försöker jag få i spärren till frihjulet. Spaken för detta sitter ovanför gaspedalen. Efter mycket slit lyckas jag med högerfoten få till det.

Då jag kopplat bort frihjulet tvingade jag i en låg växel, tror det var tvåan. Nu hade jag alltså motorbroms. Tillsammans med handbromsen lyckades jag få stopp på färdan. Puh...

Nästa steg var ju att komma därifrån och till en verkstad. Jag gjorde en U-sväng på vägen då det blev fritt och körde tillbaka i motsatt riktning jag kommit ifrån. Jag stannade då jag kom till macken som låg ovanför backen.

Det underliga med hela detta äventyr är att allt det som hände skedde på mindre än en halv minut men kändes som en evighet. Under färdan upplevde jag heller ingen stress. Men då jag parkerat på macken kom stressen. Jag svettades och skakade och tror jag stod vid macken flera minuter innan jag ringde efter bärgning.

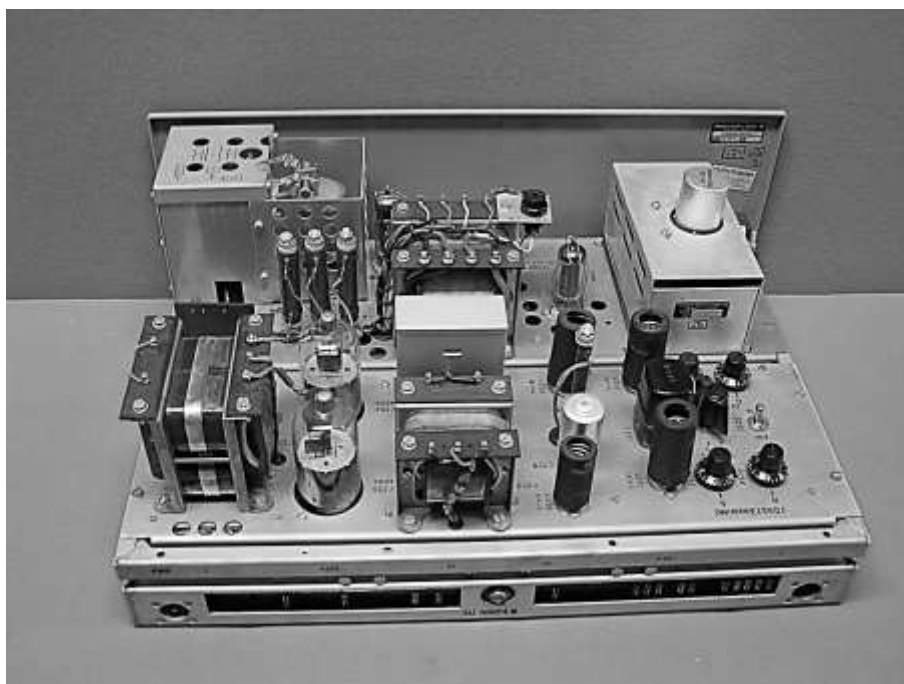
6203 Kurt-Inge Andersson



Mina år på FFV och F18

Fortsättning på artikel från förra Propellerbladet

Radio stationerna RK-01 som sedan byttes mot RK-02, Fmr-7 och Fmr-13 kontrollerades av trafikledarna. Dom kontrollerade även utrullningshinder (stora nät vid landningsbanans slut) och banbelysning från TL-tornet.



RK-02 Sändarenhet

FMR-7

Den stora anskaffningen av militära flygplan under 50-talet, utbyggnaden av Lfc m/50 samt projektering av Stril-60 och Bas-60 medförde att behovet av radiokanaler för radiosamband mark – flyg ökade markant.

I Holland tillverkade Philips en radiostation som innehöll en elektromekanisk styrgenerator med vilken flera radiokanaler kunde för inställas på en trumma och väljas av operatören. Detta var vid denna tidpunkt unikt och gav många operativa fördelar.

1955 tog KFF, genom Alf Jedving, fram en specifikation för en mångkanalig mottagare och -sändare som skulle kunna fjärrmanövreras. Specifikationens krav var höga för att klara de krav som skulle komma i flygvapnets fasta och mobila anläggningar.

Av kraven kan följande noteras.

- Frekvensområde 103-156 MHz
- 100 kHz Kanalseparation
- Skall finnas i två versioner med sändare och mottagare i ett stativ samt med skilda uppställningsplatser för sändare och mottagare
- Amplitudmodulering
- Uteffekt minst 50 W
- Medge framtida anslutning till effektsteg på 500 W
- Känslighet $> 6 \text{ dB (S+N)/N}$ vid $4 \mu\text{V EMK}$, 30%, 1000 Hz
- Förinställning av 24 kanaler

Sändarenheterna var placerade i ett stativ. Sändarna var placerade i eget bergrum och mottagarstativen i ett annat bergrum i LFC O2 för att inte störa varandra.

Detta arbete skulle vara klart till kl.09.00 när man började flyga.

Nu var det dags att åka till Markan och få en kaffe och leverpastejmacka.

Sedan ansvarade vi för att meteorologens utrustning:

Natt molnhöjdsjätmare användes nattetid. Det var en stark lampa som var placerad 200m från kanslihuset där det fanns en kikare med vinkel avläsning. Man tände lampan och sedan vred man kikaren upp till underkant på molnen. Sedan avläste man vinkeln och fick på så sätt fram höjden till molnens underkant. Detta rapporterades sedan till flygplanen.



Radiostation Fmr-7

Sändare

Mottagare

Styrgenerator

Kraftenhet



Här sitter vi och grillar korv med gassvetsen och tar en öl. Vi brukade göra det i stället för fredagsfika. Det är Berg, Tomas Melkersson, Erik Johnsson. I bakgrunden är det en Volvo Valp och en Dodge Jeep från 1943 som hade varit med i andra världskriget

Meteorologerna hade även Faxar som tog emot väderkartor via radiosignaler. Dessa hade gummiband som ofta kladdade ihop av färg som vi fick hålla på och kladda med. I händelse av krig så fanns det en reservplats, som fanns i en bunker utanför F18 område. Därifrån kunde trafikledarna dirigera flygplanen och behövde inte sitta i trafikledartornet på flygfältet.

Kurt Ek, Göran Karlsson och Ove Eriksson gick på Södertälje Tekniska Aftonskola på kvällarna. Dom tjtade på oss att även vi skulle börja där och ta ingenjörsexamen. Dom lovade att vi skulle få plugga på dagarna när det var lugnt på jobbet. Så vi åkte till Södertälje och då visade det sig att vi bara behövde gå 3 år mot normalt 5 år. Våra betyg från Västerås kompenserade detta. Så det blev att varje kväll måndag till torsdag mellan 18.30 – 22.00 ta sig till Södertälje och plugga. Sedan var det en kille som hade slutat på F18 efter det han tagit ingenjörsexamen som hyrde ett rum i Södertälje. Han skulle flytta så jag fick överta hans kontrakt och flyttade till Karlslundsgatan som inneboende.

På våren 1970 tog jag min ingenjörsexamen och sedan på hösten ryckte jag in i lumpen.

Jag var uttagen till "Elmekaniker luftbevakning" och fick efter 3 månaders grundutbildning på F18 åka på en 5 veckors kurs i Östersund. När den var klar så började jag på Harry en radarstation utanför Södertälje. Det var som ett vanligt

jobb man åkte militär transport med dom andra anställda morgon och kväll. Jag ansvarade för radioutrustningen som var samma som den jag jobbat med på F18. Jag lärde mig även en hel del av radarutrustningen under dagarna. De flesta nätter under lumpen bodde jag hemma hos Monica vilket var skönt.

Lite om radar PS-08



Inom utredningen Spaning och Stridsledning i luftförsvaret (SOS) tillsattes i slutet av 1954 en särskild luftförsvarsradarutredning (LFRU) som hade till uppgift att utreda hur framtida radarstationer bör utformas med hänsyn till kraven på hög- och lågtäckning, störskydd m m.

De första radarstationerna som flygvapnet anskaffade efter dessa normer var PS-08 och PS-65. Radarstation PS-08/F var flygvapnets första egentliga storradar. Med storradar avses här i första hand stationens höga uteffekt (2,5 MW) och dess långa räckvidd (>400 km). Stationen hade en antenn av imponerande dimensioner med en reflektoryta på ca 170 m². Stationen, som var tillverkad av DECCA RADAR LIMITED i England under 1950-talet, hade den engelska beteckningen Radar Type 80.

Flygvapnet anskaffade under 50-talet fyra radarstationer av denna typ. Dessa

anläggningar kom att benämnas Harry, Dick, Tom och Fred. Varifrån namnen kom är inte till fullo klarlagt. En teori är att man tog namnen efter de flykttunnlar som brittiska krigsfångar grävde under andra världskriget.

Ur teknisk synpunkt var stationen konventionellt byggd och i sin ursprungliga version helt igenom elektronrörs bestyckad. Stationen saknade utrustning för fast-eko-undertryckning och hade i sin ursprungliga version även ett mycket begränsat störskydd. Den ursprungliga mottagaren ersattes senare av modernare mottagarsystem.

Radarantennen, som var av typ cosekant, bestod av en slitsmatad 22,5 m lång och 6,5 m hög reflektor monterad på en 22,5 m lång och 6,5 m bred ramkonstruktion.

Antennen vägde 23 ton.

De fyra 08-anläggningarna kom att bli huvudstrilradar i södra Sverige under större delen av 60- och 70-talet. Den politiska världsbilden under denna tid speglade en mängd händelser i vår närmaste omgivning.

Oroligheter i de Östeuropeiska staterna blossade upp med Jämna mellanrum och samtidigt pågick det "kalla kriget". De olika nationernas militära flygaktivitet över östersjöområdet var stor under denna tid. 08-anläggningarna kom därför att få stor betydelse genom att de användes för övervakning av militära rörelser inom detta område. Incidentberedskap och luftbevakning kom således att bli en väsentlig uppgift som krävde dygnetruntbevakning på anläggningarna.

Våren 1971 när jag skulle mucka så sökte man personal till RGC i Grödinge. Jag sökte jobbet och eftersom jag hade ingenjörsexamen fick jag jobbet. Där var jag kvar till 1983.

När jag började på RGC så hade vi en driftchef som inte var så bra som arbetsledare. Efter några år blev det allt mer konflikter och vi ingenjörer som jobbade där skrev ett brev till hans chef och bad att få honom omplacerad. Personal avdelningen kopplades in och man "Spårade psykiska störningar i gruppen". Vi skickades på kurs i "Personal Samverkan". Där skulle vi lära oss samarbeta dels en vecka i Jakobsberg och sedan en vecka i Storhogna. Vi var 7 killar som i september var där och lärde oss samarbeta. Vi åt gott och gick på tur i fjället varje dag samt hade grupparbeten hur vi skulle lägga upp jobbet när vi kom hem.

Vi kom fram till att jag skulle ta över efter Svensson och bli driftchef. Så 1976 –

1983 var jag driftchef och svarade för driften av anläggningen. Jag fick åka på möten, planera utbildningen för alla killar, göra budget mm. Alla killar ställde upp och vi jobbade som ett bra team fast det var jobbigt ibland.

Vi hade en massa skumma och oförklarliga fel som gjorde att datautrustningen stannade ibland. Vi fick hjälp av en massa experter och en kom från CVM i Linköping och var miljö expert. Han hittade beläggning på kortkontakter som kanske kunde orsaka problem. Eftersom det fanns 6000 st. kort i datautrustningen så fick vi tvätta alla kortkontakter. Vi skulle då använda ren 96 % sprit och suddgummi. Vi fick en teknisk order där allt detta beskrevs. Så vi satt och tvättade alla 6000 kortkontakter. Detta var på hösten och sedan när det blev lucia som kom vi på att man kunde spetsa glöggen med den sprit som blev över. Sedan blev det julfest och då gjordes välkomstdrinkar av kronans äppeljuice och 96 % sprit. När vi skulle ha sommarfest så var spriten slut så då vi fick plocka fram ” Tekniska ordern ” och med hänvisning till den så fick vi ny sprit. Den räckte till många kräftskivor och andra fester.

Under tiden i Flyget så gick jag en massa kurser. Totalt 125 kursveckor på under tiden 1966-1983. Det fanns 8 RGC i Sverige, från Veberöd i söder till Älvsbyn i norr.

Vi var 8-10 civila ingenjörer på varje anläggning som skötte drift och underhåll. Så när det gick kurser så fick vi åka runt och hjälpa varandra för att klara driften.



Här sitter Eje, Thom, Leffe, Jörgen och Lelle och tar igen oss under en vandring på fjället

Anläggningarna kördes dygnet runt när den hade beredskap så man gjorde upp ett 4 veckors arbetsschema. Under dessa veckor skulle man arbeta 4x40tim = 160 timmar. Om man arbetade dygn från kl 07.30 – 08.30 dagen där på fick man tillgodo räkna sig 21 arbetstimmar eftersom vi hade beredskap från kl.23 – 06, då vi fick sova om allt var lugnt. Så man planerade in så att man arbetade mycket i början på perioden och sedan i slutet av nästa period. Detta med förde att man hade ledigt hela veckor i mitten. Det var värdefullt när barnen var små.

Det var mycket resande till andra anläggningar och sedan alla kurserna vi ofta gick i Veberöd utanför Lund. Kurserna var ofta 4-6 veckor.

På RGC arbetade förutom vi ingenjörer 3 st maskinister som ansvarade för driften av 3-vånings byggnaden som var insprängd i berget. Byggnaden var atombomssäker så vi skulle klara oss 40 dagar utan hjälp utifrån. Vi hade egna dieselgeneratorer, egen vattenbrunn, eget avlopp, och ventilationsanläggning med gasfilter.

Sedan hade vi eget kök med kökspersonal som lagade jättegod mat och vi hade även en egen verkstad där vi kunde reparera olika saker.

Sedan var det värnpliktiga militärer som satt vid radar skärmarna och spanade efter flygplan. Sedan var det befälen ”Måled” som ansvarade för målföljning, RRJAL som ledde flygplanen mot fienden.

Vakten sköttes av ABAB som hade hjälp av hangarhundar från F18, dom var inte snälla.

Så ett normalt dygn var vi ett 20 tal personer som arbetade i anläggningen.

Radargruppcentraler skyddade i bergrum som under 1960-talet konstruerades av Standard Radio & Telefon AB i Barkarby. Inom STRIL 60 skulle anläggningen ursprungligen ansvara för luftbevakning och stridsledning inom tilldelat område upp till 4000 meters höjd, endast med hjälp av låghöjdsradarstationer av typen PS-15. I och med att smalbandsöverföring av radarinformation infördes i stril under senare delen av 1970-talet och antalet radarstationer som kunde presenteras därmed ökade utökades användningsområdet för Rrgc/F till att omfatta alla höjder inom ett geografiskt område. RRGc bemannades av personal ur Flygvapnet och var i drift dygnet runt, ledningen av incidentberedskap skedde också från dessa centraler. En del av de bergrum där radargruppcentralerna fanns grupperade har återanvänts som civila serverhallar. De flesta har dock plomberats.

Alla RGC hade djurnamn som beteckning så:

RGC *Minken* låg i Klöverträsk utanför Boden

RGC *Geten* låg i Riala utanför Norrtälje

RGC *Björnen* låg i Grödinge utanför Tumba

RGC *Vesslan* låg i Kålmården utanför Norrköping

RGC *Rockan* låg utanför Åtvidaberg

RGC *Myran* låg utanför Karlskrona

RGC *Bocken* låg utanför Degeberga i Skåne

RGC *Hinden* låg i Veberöd i Skåne

Radargruppcentralen var inrymd på fyra våningsplan i ett berggrum:

- Bottenplan: Maskinavdelningen med elverk för drift av hela berganläggningen som även självständigt skulle fungera vid elavbrott, om strömmen utifrån som normalt drev hela anläggningen skulle falla. Dieslarna hade tankar som räckte i 40 dygn. Vi hade även eget vatten och avlopp. Ventilationsanläggningen var gas tät. På samma plan fanns även en matsal med kök, en televerkstad, ett förråd och ett övernattningsrum.
- Plan 2: Här fanns driftchefens rum(de va jag), bokförrådet, ett konferensrum, omklädningsrum, toaletter och logement för värnpliktiga.
- Plan 3: Här var kabelplanet där alla kablar låg som kopplade ihop all utrustning.
- Plan 4: Bestod av två rum, telerummet och operatörsrummet.

Telerummet. Här fanns centralens datorutrustning och övrig elektronik som krävde en ren och temperaturkontrollerad miljö. Centralen använde dels datorer från Stansaab Censor 120, Censor 220, Censor 932 och Facit DS9000. Både stridsledningsdatorn, som var en Facit DS 9000, och höjdmättningsdatorn, en Censor 120, har utgått, den senare i samband med att den volymetriska höjdmätaren PH-39 avvecklades omkring 1990.

Operatörsrummet eller taktikrummet som det också kallades var rummet där all den datatekniken som fanns i telerummet skulle presentera informationen på alla de radarskärmar som fanns här inne. Här fanns också tabellindikatorer som visade status för egna förband, väder och annan vital kringinformation. Härinne satt radarjaktledarna som via styrdatakommandon kunde leda J35 Draken eller senare JA 37 Viggen fram till fiendeplanen. I cockpit fick piloterna styrkurs, höjd, fart och avståndsinformation.

Prestanda

Centralens datorsystem kunde hantera luftläget i ett område 1024 kilometer i fyrkant och upp till 39 800 meters höjd. Totalt kunde information från 15 radarstationer hanteras och presenteras för centralens personal. Datorsystemet kunde målfölja upp till 73 företag skicka information om 70 stycken vidare till luftförsvarscentraler eller andra radargruppcentraler, totalt kunde 16 stridslednings uppdrag genomföras samtidigt, vilket innebar 4 stycken per radarjaktledare.

Den första centralen av typ Rrgc/F togs i operativ drift under 1965. Till att börja med användes. Rrgc/F tillsammans med låghöjdsradarstation PS-15 för luftbevakning och stridsledning på höjder under 4000 m.

I och med att smalbandsöverföring av radarinformation infördes i stril under senare delen av 1970-talet och antalet radarstationer som kunde presenteras därmed ökade utökades användningsområdet för Rrgc/F till att omfatta alla höjder inom ett geografiskt område. På detta sätt används Rrgc/F än idag. I RGC ÖNM har låghöjdsanvändning aldrig varit aktuell.

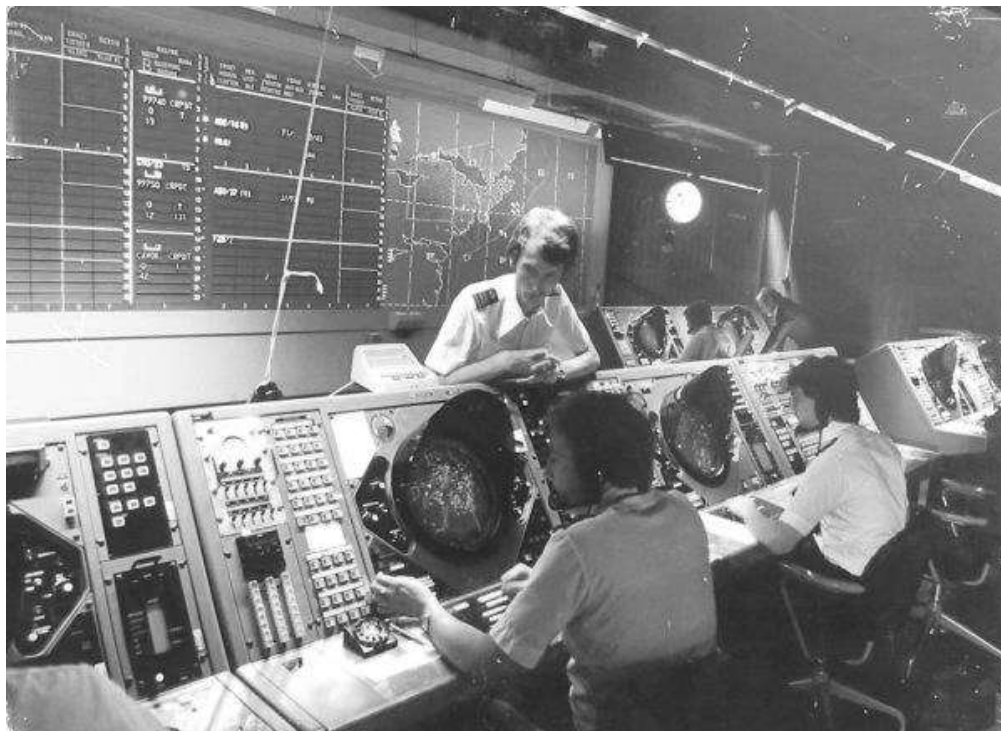
Utrustningen, som fick beteckningen DBU 205, levererades av Standard Radio & Telefon AB och bestod av datorer för målföljning, höjdmätning och stridsledning samt utrustningar för presentation och inmatning av data vid operatörsplatser för motsvarande taktiska funktioner. Datorerna för målföljning och stridsledning hade en minnesvolym på 4 Kord (40 bitar), medan höjdmätningens datorn endast hade ett minne på 512 ord (40 bitar).

Programmeringen utfördes i maskinkod. Genom en rad modifiering har bl. a minneskapaciteten ökats, så att t ex målföljnings- och stridsledningsdatorn Censor C932E i dag har ett internminne som motsvarar 256 Kord (32 bit).



Thom Jaxhagen fram för TVAK bordet där vi satt och övervakade att allt fungerade

Både stridsledningsdatorn, som var en Facit DS 9000, och höjdmättningsdatorn, en Censor 120, har utgått, den senare i samband med att den volymetriska höjdmätaren PH-39 avvecklades omkring 1990.



Operatörsrummet med MÅLED och CRJAL samt stående kompanichef Mats Öhgren

Redan 1975 började man tala om neddragningar i försvaret bland annat nedläggning av vårt RGC. Året därpå var det någon annan anläggning som skulle läggas ner. Så här höll det på tills 1992 då Björnen lades ner. Det var jobbigt så 1983 sökte Teli i Nynäshamn personal och då sökte jag och fick jobb där men det är en annan historia.

Hälsningar

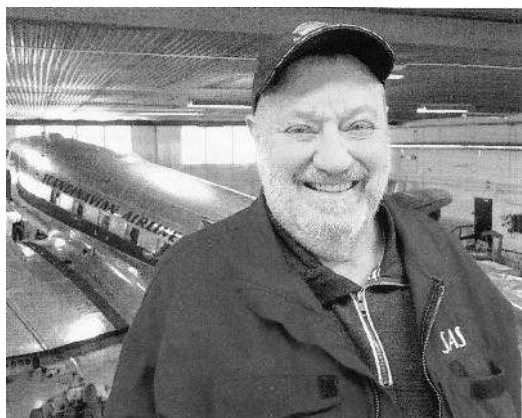
6460 Leif Rönning



Vår tekniska chef för ”Daisy”

*5220 Lars-Erik Rosén berättar lite från sin karriär.
Från medlemstidningen Flygande Veteraner.*

Hur är det att vara teknisk chef och ytterst ansvarig för ett gammalt veteranflygplan som Daisy?



Ja, det är ett stort jobb, men det är i korthet att hålla flygplanet i flygdugligt skick hela tiden och att vi följer de tillsyns- och översynsplaner som finns för det här flygplanet, som är godkända av myndigheterna.

För att vi skall kunna följa bestämmelserna måste vi se till att vi har personal som är godkända att utföra de här arbetena och det har vi än så länge, fast jag vet inte hur länge. Mekanikerna är ju inga ungdomar precis – vår medelålder ligger bra mycket över 70 år.

Den äldsta killen har fyllt 85 år och någon är över 80 år. Jag är ingen ungdom heller, 77 år, och man börjar ju närma sig ”bäst före datum”. Sedan måste vi se till att vi har flygplanet klart till alla våra flyguppdrag, som resor och skolflyg. Vi måste också se till att vi har färdmekaniker, som kan följa med på resorna vi gör.

Hur kom det sig att du fick upp ögonen för Flygande Veteraner?

Jag kom med i Flygande Veteraner år 2000, då jag pensionerade mig från SAS, där jag varit i 40 år i olika befattningar. Jag hade kompisar som var med i Flygande Veteraner. De menade att jag skulle komma med dem och börja skruva på kärran.

Daisy stod på den tiden på Arlanda under vintrarna där vi gjorde tillsynen på henne. Där fanns ”Sten-Kalle”, en legendar, som var med från början i föreningen Flygande Veteraner. Han sade: *kom med oss så ska du få en kurs på kärran så kan du börja jobba med oss.*

På den tiden var Torvald Cardelli teknisk chef, men han var inte så intresserad av jobbet så jag fick erbjudandet att ta över som teknisk chef så fort jag kände för det.

2002 tog jag över som teknisk chef och sen dess har jag hållit på, nu är det 13 år. Och det ångrar jag inte, det har varit många roliga stunder, det har varit många dystra tider också, men det roliga överväger.

Några speciella händelser under den här tiden?

Det har ju varit många händelser. Speciellt på de flygningar som jag varit med på har det varit en del intressanta saker.

Vi var i Tukums, som ligger i Lettland, och där fick vi muta oss in på flygplatsen med ett flak öl. Den resan var ju intressant på det viset att det var därifrån som MIG-flygplanet startade, som sköt ner den svenska DC-3:an.

Jag har stått i hangaren där just det MIG-planet stod och jag har också stått på startbanan. Då tänkte jag tillbaka på vad som hände då 1952.

När vi var där hade man inte hittat DC-3:an ännu, men det gjordes senare som bekant.

Vi tog med en tavla från hangaren där koordinaterna stod, som ställdes in för att MIG planet skulle navigera rätt. Det var på ryska men vi smugglade med oss tavlan och den finns idag i museet på Malmslätt.

En annan intressant resa som jag gjort var till Litauen år 2006 eller 2007. Vi var utbudna till en liten bondgård. Där hade människorna det väldigt fattigt men en generös gästfrihet, de bjöd på det de hade. Mycket intressant och rörande.



Vid ett annat tillfälle skulle jag ta emot kärran på Bromma efter en rundtur över Gärdet i Stockholm eftersom det var uppvisning där. Jag hade fått tiden när Daisy skulle göra inflygningen över Gärdet och visste därför när Daisy väntades tillbaka till Bromma. Så plötsligt

kommer en DC-3, en kvart för tidigt, och jag tänkte ”va sjutton är det här, dom ska ju inte komma ännu”.

Det var Daisy och hon kom in och landade, men hon kom aldrig till parkeringen, vart tog hon vägen? Då hörde jag ambulanser och brandbilar med sirenerna på och jag tänkte ”har det hänt något, eller vad är det?”.

Vi fick inte åka ut på banan, men jag gjorde det ändå för att kunna se vad som hänt. Då stod Daisy nere på plats 2 och jag undrade varför har de stannat där? Jag gick dit och fick veta att en motor hade stannat.

Vi bogserade hem Daisy och fick byta motor, vilket gjordes på Bromma utomhus i ruskväder. Tyvärr hade man inte stoppat motorn när oljetrycket försvann så allt spån åkte runt i oljesystemet vilket skapade mängder med merarbete.

Senare var vi uppe i Bodö och bytte motor och det var ju intressant. Motorn hade stannat i Bodö så vi tog en reservmotor och åkte upp dit. Det är en lång resa på närmare 90 mil mellan Arlanda och Bodö. Mikael Holm, vår pilot, hade C körkort – så han fick köra bilen.

Bodö är en NATO-bas så vi fick låna en hel hangar av NATO, som var full med verktyg, där fanns all utrustning som kunde tänkas. Vi fick låna traktor och allt som vi behövde – det var full service på allting. Micke var kvar medan vi bytte motorn och hjälpte oss. Sedan körde han ner den utbytta motorn till Arlanda.

Vi var lite oerfarna på den tiden att göra motorbyte utomlands så vi hade inte skrivit någon proforma på motorn. Vi körde utan papper på motorn och det var ju inget vidare populärt när vi kom till tullen i Norge. Dom var lite ledsna på oss – vi kunde prata oss ur det hela, men fick lova att åka samma väg tillbaka så tullen kunde se att vi hade en motor med oss hem igen och inte försökte smuggla in en motor i Norge.

Det var trevligt där uppe i Bodö, men när vi kom dit fanns det inga lediga hotellrum. Första natten fick vi åka sju mil för att hitta något ledigt. Senare fick vi dock rum på hotell inne i staden.

Hur började ditt flygintresse?

Då får vi backa tillbaka många år.

När jag var riktigt ung, yngre än 15 år, så funderade jag på vad jag skulle bli. Jag var intresserad av teknik och matlagning. Jag bodde på Muskö, en ö i Stockholm skärgård, numera känd som en marinbas, och där fanns inget att göra.

Jag ringde på en massa annonser för att försöka komma in som kökspojke på restaurang eller hotell. Jag måste ju ha ett jobb där jag kunde få husrum också, och därför tänkte jag att på hotell eller restaurang kunde man kanske få ett rum.

Men så såg jag en annons i tidningen att Flygförvaltningen sökte elever till en verkstadsskola i Västerås. Flygförvaltningens Verkstadsskola hette den och låg på Johannisberg. Jag sökte och fick ett brev att jag var välkommen på en test. 2000 ungdomar hade sökt till de 30 platser som fanns.

Testen gjordes under 2 dagar bl.a. "idiottester" där man fick dra snören för att få hjul att rulla åt olika håll, pussel som skulle läggas samt matte och skrivning. Jag tänkte att det här går väl aldrig, men så rätt som det var en dag så kom det ett brev.

Jag var antagen som elev! Jag skulle infinna mig den 3 augusti 1952 i Västerås på Johannisbergs elevhem, samma dag som jag skulle fylla 15 år.



Praktik på verkstadsskolan

Jag gick två år, med teori och en del allmän praktik, i Västerås och sedan blev jag utplacerad på förband.

Jag kom till Försökscentralen i Linköping. Det var intressant för vi jobbade med utvecklingen av EBK till J29 Tunnan.

Under den tiden som jag var på Försökscentralen hände två incidenter. Först kraschade en prototyp av Lansen och det var ju inte så roligt.

Strax efter det kraschade Tp 80, Lancaster. Vi stod och såg hur den flög runt fältet på ganska låg höjd och försökte komma upp på lite högre höjd för att göra det möjligt att hoppa från den. Vi såg två man hoppa ur, sen såg vi inte fler, men vi visste att det var fyra man ombord. Strax efter vek den sig och slog i backen. Vi åkte dit direkt för titta och släcka elden.



Lancaster TP80 som användes vid utprovningar

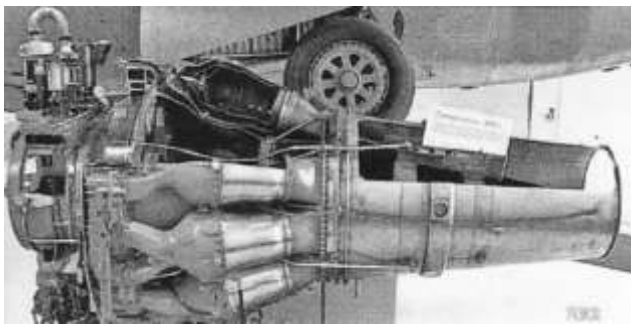
Jag slutade på Försökscentralen och kom till F8 Barkarby. Där var jag något år, sedan gjorde jag lumpen. Jag gjorde bara de första veckorna av lumpen. De när man skulle lära sig att gå och hälsa, sen fick jag tillbaka mitt gamla jobb fast då hade jag 2 kr om dagen istället för lön. (Den niten har jag ju gått på en gång till, när jag slutade på SAS och började med Flygande Veteraner. Min fru undrade om det var något fel någonstans, jag jobbade ju lika mycket i Flygande Veteraner som i SAS, men utan lön).

Under tiden på Barkarby hade vi J29 Tunnan och senare kom även J34 Hawker Hunter så arbetet handlade mest om jetmotorer. Men det blev även lite med

kolvmotorer. Där fanns både Sk16 och SAAB Safir, men det var inte så mycket motor utan mest skrov.



J29 Flygande Tunnan med tänd EBK



J29:ans motor RM 2



J34 Hawker Hunter



5220 Lars-Erik Rosén

FFVs ”sydträff” på Tyringe Kurhotell 2018-08-11

Resultatet blev att 19 kom till träffen. Vi började med en individuell presentation. Det var många mycket intressanta redogörelser som vi fick ta del av, så det tog över en timme. Sedan följde fotografering, mat, enskilda dialoger och sist kaffe och tårta.

En enkät om deltagarna ville att vi skulle ordna en träff även 2019 genomfördes. Resultatet blev praktiskt taget att alla vill det, så det är vad vi inriktar oss på.



Fotot, ovan: Översta raden från vänster: 5823 Willy Heil, 5743 Ingvar Nordstedt, 6153 Christer Prahls och 5808 Leif Carlsson.

2:a raden från vänster: 5607 Bengt Olof Björck, 5520 Rolf Lindau, 6009 Evert Clair och 6142 Ulf Lundqvist.

3:e raden från vänster: 5833 Torbjörn Johansson, 5714 Gunnar Hertzman, 6139 Bengt-Åke Larsson, 5311 Åke Wijk, 6007 Lars Björkdal och 5512 Bertil Lilja.

Nedersta raden från vänster: 5611 Kurt Ekman, 6059 Lars Stål, 5911 Rolf Kimnäs, 5535 Erling Wictorsson, samt 5841 Lars-Erik Larsson, som tog kortet.

5841 Lars-Erik Larsson



5823 Willy Heil



PS Verkar inte Australien vara ett intressant land DS

5024 Per Pagoldhs tidigare artikel från Pb 1980, som finns i vårt ”Pb arkiv” på hemsidan, bör du läsa före denna fortsättning.

Så avslutade jag min berättelse **“Lärde elektronik i USA – blev tandläkare”**, som jag skrev 1980. 38 år har gått sedan dess och jag skall nu försöka berätta vidare vad som har hänt FFVs glade gosse i fortsättningen.

I mitt PS antydde jag att jag, redan då var intresserad av att ev. utforska AUSTRALIEN. När så en av mina döttrar blev utbytesstudent med placering i Melbourne och jag råkade fylla 50 samma år var det liksom läge att åka över och hälsa på Anna, fira min födelsedag och samtidigt titta lite närmare på det stora landet ”Down Under”

Sagt och gjort i början av december bar det iväg. Min fru Inger ville gärna se var jag hade jobbat och bott under mitt år i USA, varför vi valde att åka över Los Angeles och Honolulu till Melbourne. Jag hade bokat en övernattning i Honolulu men tyvärr blev det ingen natt på hotellet bara ett dopp i havet på den berömda beachen Waikiki Beach. Jag hade blandat ihop datumen vid bokningen, (jag skyllde på att vi passerade datumlinjen).

Nåväl vi kom fram i tid och såg fram emot att dels få spendera ett par veckor med Anna och hennes värdfamilj. Vi fick låna familjens bil, en stor amerikanare, och åkte runt och tittade på alla sevärdheter i Victoria och körde sedan hela vägen upp till Sydney, dvs cirka 900 km.

Min födelsedag tillika, Nobeldagen, firade vi på ett litet beachmotell norr om Sydney. Anna navigerade föredömligt genom Sydney’s trafik och jag försökte komma ihåg att det var vänstertrafik. Anna fick sin älsklingsmat dvs Kinesmat på kvällen och dagen efter var vi alla magsjuka, vilket har gjort att jag sedan dess inte är heltänd på Kinesmat.

Under tiden i Melbourne passade jag på att besöka universitetet för att undersöka möjligheterna för en svensk tandläkare att jobba i Australien. Det visade sig vara möjligt att få tillstånd att arbeta i Victoria men inte i de andra staterna. Möjligheten stängdes kort därefter.

Hemvägen gick direkt till LA där vi stannade ett par dagar. Vi hade hyrt en bil under tiden. Bilen skulle återlämnas på flygplatsen, vilket var mycket praktiskt. Tyvärr missade jag avfarten på motorvägen, så vi blev försenade. När vi så äntligen skulle checka in fick vi besked att det var fullt i turistklass, stor panik,men om vi inte hade något emot det, kunde vi bli inbokade i första klass, givetvis utan extra kostnad, "No wonder I love USA".

Tanken att ev. emigrera till Australien ville inte lämna mig och blev en realitet när jag efter skilsmässa från min fru flyttade ihop med en annan kvinna, Kerrin, från Australien. Således sålde jag hus och praktik i Lidköping för att ge mig ut på det stora äventyret på andra sidan jordklotet. Vi fastnade för att bosätta oss i Brisbane, där vi köpte ett underbart gammalt hus. Ett riktigt renoveringsobjekt, som under många år höll mig fullt sysselsatt när jag inte jobbade eller spelade golf.

Min svenska utbildning gav mig inte rätt att få legitimation som tandläkare i Australien utan jag måste klara vissa tentamina. Först var det språkprov sedan ett teoriprov och slutligen ett prov där man fick behandla patienter. Språkprovet klarade jag på första försöket men teoriprovet, som gick över 2 dagar missade jag 2 gånger innan jag på 3:e och sista försöket lyckades klara deras konstiga frågor. Slutprovet som pågick en vecka var en blandning av teori och praktik och gav mig inga problem. Jag tror inte jag är orättvis om jag säger att proven gick mest ut på att förhindra tandläkare från andra länder att etablera sig i Australien.

Sverige hade vid den här tiden en tandläkartäthet på 1 tandläkare på 700 invånare att jämföras med Australiens 1 tandläkare på 2400 invånare. De flesta australiensare gick bara till tandläkaren om de hade tandvärk. Jag tror det har ändrats något sedan dess.

Efter cirka 2 år "Down Under" hade jag sålunda fått min legitimation att arbeta som tandläkare.

För att få en bättre inblick i hur saker och ting gjordes här beslöt jag mig för att börja jobba på en statlig klinik. De privata mottagningarna som var till salu var antingen mycket dåligt utrustade eller också begärde man orealistiska priser. Som exempel på dålig utrustning kan jag berätta att en praktik i Surfer's Paradise hade bara tre uppsättningar av vanliga instrument och ingen godkänd

steriliseringsutrustning. Jag jobbade sålunda på South Brisbane Dental Hospital i 2 år. Under tiden började jag planera min egen praktik.

I Lidköping hade jag byggt min praktik i anslutning till bostaden och hade konstaterat att det fungerade utmärkt, varför jag gjorde samma sak här i Brisbane.

Enligt Australien Dental Association, som jag hade anslutit mig till kan man räkna med följande när man startar en ny tandläkarpraktik.

De första 2 åren går en ny praktik med förlust – efter 2 år börjar intäkterna täcka kostnaderna och om man fortfarande efter dessa 4 år tycker att privatpraktik kan vara ett bra alternativ till offentliga sektorn, kan man börja kunna ta ut en hygglig lön. Inte speciellt uppmuntrande – eller hur?

Jag var mycket skeptisk till dessa uppgifter, men några månader senare utan en enda patient insåg jag att det är svårt att starta en ny tandläkarpraktik i en storstad, speciellt som i vårt fall om ingen i familjen känner en enda ”käft”.

Annonseringsreglerna för tandläkare och jurister var på den här tiden mycket restriktiva, man fick bara sätta in en liten annons, 2 gånger i en dagstidning och meddela allmänheten att man hade startat en ny praktik. En annons som gemene man fick vara mycket uppmärksam för att upptäcka. Det ansågs oetiskt och under vår värdighet att tala om för potentiella patienter vad man kunde erbjuda.

Jag beslöt därför att söka ett deltidsjobb på en av de offentliga klinikerna.

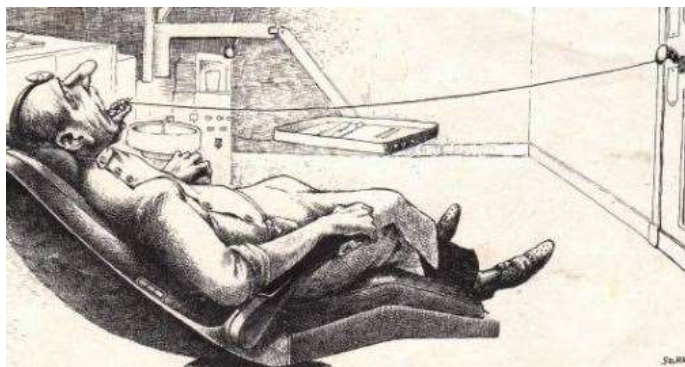
Visserligen var det mycket dåligt betalt, men det var bättre än att sitta vid telefonen och vänta att nån med tandvärk skulle ringa.



Jag vet inte exakt när annonseringsreglerna för tandläkare ändrades och kanske dagens situation där de flesta privatkliniker har helsidesannonser om deras förträfflighet har gått för långt.

Så småningom började patienter höra av sig och tidboken började fyllas upp. Det svåraste med att etablera sig är att få de första 100 patienterna. Det är också viktigt att man inte gör några fel, i patientens ögon. En nöjd patient kanske berättar det till de allra närmaste, medan en missnöjd, (rätt eller fel) berättar det för alla som vill höra på.

En fördel med att jobba för den offentliga sektorn var att jag fick dra ut en massa tänder. Många patienter valde extraktion före rotbehandling. Jag uppskattar att



jag drog ut fler tänder under mina första 6 månader som tjänstetandläkare än jag hade gjort under mina 23 år, som privattandläkare i Lidköping. Jag blev m.a.o. en hejare på att extrahera tänder.

Senare gick jag kurser i tandkirurgi och var bl.a. hemma i Sverige och gjorde en kurs i den kirurgiska delen av tandimplantat. Sverige var vid den här tiden klart ledande när det gäller tandimplantat.

Tandreglering är det enda jag inte har sysslat med i någon större grad.

Det kanske låter underligt, men jag tror att fram för allt de 4 första terminerna på FFV liksom senare ingenjörsutbildningen på HTL i Stockholm var mycket nyttiga för min framtid som tandläkare.

På FFV fick man lära sig att använda händerna och på HTL att tillämpa hållfasthetslära. Att reparera en tand innebär ju en kompromiss mellan att utforma kaviteten så att fyllningen blir så stark som möjligt utan att tanden försvagas i onödan. Så länge man använde sig av amalgam som tandfyllnadsmedel var ju detta mer eller mindre omöjligt då ju amalgam inte har några adhesiva egenskaper. Det var först när 2 nya tandfyllnadsmedel introducerades som man kunde börja tillämpa sundare principer, nämligen att bara göra kariesangreppet tillgängligt för att avlägsnas (minimal avverkning av tandmaterial) och sedan fylla



defekten med GIC och Composite Resin. Glas-Ionomer-Cemet fäster bäst på en något våt yta och ersätter det avlägsnade dentinet och täcks sedan med Composite Resin som limmar sig till GIC. GIC innehåller dessutom Fluor som hjälper till att förhindra sekundärkaries. I motsats till amalgamet är tekniken med GIC och CR mycket teknikkänsligt. Man kan fuska med amalgam och få ett hyggligt resultat men om man försöker göra det med de adhesiva materialen blir det rena

katastrofen. Om man skippar amalgamanvändandet slipper man dessutom ifrån frågan huruvida kvicksilvret i amalgamfyllningar förorsakar andra skador. Jag hoppas att denna min lilla utvikning om tänder inte har tröttnat ev. läsare för mycket. Jag tror mig veta att praktiskt taget alla FFVare är i grunden mycket intresserade av nya tekniska lösningar, därför har jag tagit mig friheten att sväva ut lite grand om passionen i mitt liv.

Nog talat om tänder. I mars 2015 pensionerade jag mig. Jag har under årens gång hunnit bli pappa igen. Paul föddes 1990 och Alexandra 1995.

2001 köpte jag ett hus i vackra Bohuslän, där jag sedan dess har tillbringat minst 5 veckor varje sommar.

2005 hade Kerrin tröttnat på mig och ville skiljas. Skilsmässan tog litet tid, men blev klar 2007. Samma år blev det möjligt att som svensk medborgare även förvärva australiensiskt medborgarskap. Jag har därför sedan 2008-01-26 dubbelt medborgarskap, vilket bl.a. innebär att jag får rösta här i Australien.

Rösträttsåldern är 18 år och röstningen är obligatorisk. Man kan m.a.o. inte ligga hemma på sofflocket på valdagen.

När jag pensionerade mig sålde jag huset och bor nu i en lägenhet tillsammans med Paul. Jag har fortsatt att åka hem till Sverige varje år antingen ensam eller med något av barnen. Alla mina 5 barn har tjatat om att de inte vill att jag skall bo ensam när jag är i Sverige, varför jag med sorg i hjärtat just sålt mitt gamla hus i Bohuslän.

Folk frågar ofta i vilket land jag har känt mig mest välkommen i. Mitt svar förvånar de flesta. Nummer 1 är utan tvekan USA där alla var enormt vänliga och hjälpsamma. Nummer 2, Australien, där en gammal dam visserligen inte ville bli behandlad av mig utan av en "Australiensisk tandläkare". Nummer 3, Schweiz, där någon, en natt hade repat ett stort kors på motorhuven på min bil och när jag följande morgon anmälde det inträffade till polisen skrattade han bara och upplyste mig att 10 % av den inhemska befolkningen hatar utlänningar. Hur bra vi svenskar behandlar utlänningar är jag inte säker på, men kanske inte fullt så bra som vi vill göra gällande.

Avslutningsvis skall jag försöka sammanfatta olika skillnader mellan Australien och Sverige. Drottningen av England är fortfarande officiellt högsta ledaren och

representeras av en Attorney - General som är placerad i huvudstaden Canberra. Landet är uppdelat i stater var och en med egen regering. Skolplikten startar när man är 6 år, och pågår i 12 år. Dessförinnan finns det förskola. Barnomsorgen är liknande det svenska systemet, dock finns inga allmänna barn- och studiebidrag. Man kan få s.k. Ausstudy, stipendier och lån för universitetsstudier. Självva undervisningen betalas med s.k. HECS avgifter och måste betalas av så fort man börjar få en tillräcklig hög inkomst. Sjukvården är enligt mitt förmenande ungefär lika bra eller dålig som i Sverige. Alla är anslutna till MEDICARE. Vidare finns det precis som i Sverige privata sjukförsäkringar, som i de flesta fall betalar mellanskillnaden mellan vad MEDICARE betalar och vad sjukhuset eller läkaren debiterar. Vissa läkare gör s.k. Bulk Billing vilket gör att patienten inte betalar något alls.

Reglerna för pension har ändrats en del sedan jag anlände. Den allmänna pensionen betalas inte ut automatiskt, utan man får söka att få den. De flesta har privata pensioner och beroende på hur stora dessa är bestäms den statliga pensionen därefter. Den privata pensionen kan tas ut som en klumpsumma när man når pensionsåldern, som f.n. är 65. Min statliga pension från Australien är 450\$ AUS per månad. Inte mycket men bättre än inget. 1\$ AUS idag 6.50 Sv.Kr. På min svenska pension dras 25% i skatt i Sverige. Jag får dock inga fördelar i jämförelse med andra australiensare.

Tidsskillnaden är 8 till 10 timmar lite olika var man är i Australien. Man har vänstertrafik. Cykelhjälm är obligatorisk i alla åldrar. Praktiskt taget alla bilister stannar vid ett övergångsställe för att släppa över fotgängare (i motsats till i Sverige)

Den huvudsakliga befolkningen bor i de stora städerna, Sydney, Melbourne, Brisbane på ostkusten. Huvudstad är Canberra. Totalt har Australien ungefär 25 miljoner invånare. Ursprungsbefolkningen kallas aboriginers.

Klimatet är subtropiskt i Brisbane, där jag bor, vilket innebär att det på vinternätterna kan gå ned till plus 7 grader och på dagarna mellan 20 och 25, d.v.s. svensk sommar när det är som bäst. På sommaren kan det bli för varmt cirka 35 grader och en fuktighet som ibland närmar sig 100. Vad man saknar mest är de olika årstiderna. Dock, det finns skaplig skidåkning på gränsen mellan NSW och Victoria.

Jag funderar ibland på vad livets höjdpunkter har varit så här långt. Var det att som 23-åring segla in till New York och se Manhattans skyskrapor och Frihetsgudinnan dyka upp, eller att spela fotboll i svensklaget VIKING AC med Rolf Johansson (INGO'S lillebror) i samma kedja eller att dansa till Tommy Dorsey's orkester på The World Famous COCONUT GROVE och därvid stöta ihop med Dean Martin på dansgolvet eller att se Marlene Dietrich resp. Ginger Rogers Live uppträda i olika shower i Las Vegas, eller att göra mitt första och hittills enda HOLE in ONE på Ängelholms golfbana, eller?

Nej, de underbaraste ögonblicken så här långt har varit att få vara med och se mina fem underbara barn, Maria 53, Anna 51, Pernilla 49, Paul 28 och Alexandra 23 födas och lyssna till deras första skrik.

Varma vårhälsningar från ett soligt BRISBANE!

5024 Per Pagoldh



PS Nämnade jag att jag höll på att köpa en tandläkarpraktik på Jersey under tiden jag höll på att studera för proven i Australien? Tyvärr var jag för gammal DS



Östersundsträff 2018

*Jämtarna kör på med sina träffar inte ett missat år sedan starten.
Bra gjort!*

Hej alla FFV:are

Nu så har vi haft vår årliga träff här uppe i Östersund, det var träff nummer 31 sedan vi började 1987.

Vi ser väl lite äldre ut, men vi är förvånansvärt pigga för vår ålder.

Det är tydligen gott virke i oss norrlänningar.



Från vänster stående: 5651 Jan Nowén, 5709 Ture Andersson, 5732 Kjell Landgren, 5740 Lennart Moverare, 6247 Börje Persson, 6643 Göran Olsson, 6523 Dag Lindström, 6456 Claes-Göran Eidet, 6148 Morgan Nöjdberg.

Från Vänster sittande: 5627 Bengt Håkansson, 4704 Sven Björk, 5644 Karl-Åke Modigh, 5657 Rolf Olsson, 6017 Ulf Hansson, 6450 Hans Eneroth.

Med vänlig hälsning från oss alla
6148 Morgan Nöjdberg



5732 med nestor 4704

Klassträff på Lövudden årskurs 65

Tidigt på våren i år, 2018, så blev jag glatt överraskad då det ringde på dörren. Utanför stod en äldre gentleman och presenterade sig lite kryptiskt. Rösten kände jag väl igen, men hans hårsvall hade blivit lite kortare. Personen ifråga var ingen mindre än min gamla klasskamrat från FFV. 6506 Rune Aronson.

Vi satt under flera timmar och berättade gamla minnen från vår tid på FFV. Vi bestämde oss för att försöka samla ihop så många kurskamrater som möjligt för en återträff i Västerås.

Det var ju exakt 50 år sedan vi tog examen, och säkert lika många år sedan flera av oss hade träffats.

Vi utgick från att vi skulle försöka få ihop så många som möjligt till Kamratföreningens ordinarie träff den 26-27 maj.

Sagt och gjort. Med gemensamma krafter, lyckades vi få kontakt med i stort sett alla, med något eller några undantag.

Totalt blev vi 12 st. vilket är drygt en tredjedel av eleverna som möttes upp sommaren 1965.

Ett bra resultat tycker jag

Rune och undertecknad kom även fram till att vi skulle starta en Facebook-grupp för oss 65-or. Där kan alla från vår årskurs lägga in bilder och publicera intressanta frågor.

Gruppen heter FFV 65 och är öppen för enbart de som gick i årsklass 1965.



Vi bokade olika hotell, och vår avsikt var att träffas på fredagskvällen på Bierkeller i Västerås efter rekommendation av Håkan Lennartsson, som är hemmahörande i Västerås sedan skoltiden.

Vi kanske inte blev fullt lag på fredagskvällen, men ack så trevligt vi hade. Efter kvällens förlustelser var det dags att åka tillbaka till våra hotell för att skapa nya krafter inför Lördagen.

Efter frukosten på lördagen reste vi ut mot Lövudden. Själv hade jag aldrig hittat dit efter 50 år. Västerås har förändrats mycket.

Väl där, så gjorde vi som alla andra, tittade på foton, tidningsartiklar



utbildningsmateriel etc. samt umgicks med gamla vänner.

Tyvärr så var det ingen vacker syn att titta på skolans lokaler, verkligen nedgånget.

Men minnena finns kvar.



Efter besöket på Lövudden, blev det öl-time på hotellet.

Inför Lördagskvällen, hade vi bokat buffé på hotellet, då det gavs tid att dryfta gamla minnen och berätta för varandra vilka vägar vi valt i livet.

Under buffén framfördes visan

”Verkstadsskolans Glade Gosse” av en hastigt sammansatt duett bestående av 6501 Adler och 6506 Aronsson. Förmodligen kommer dessa herrar aldrig att få erbjudande att framträda på TV’s Idolscen.



6513 Claes-Göran Edströmer och 6506 Rune Aronsson



Digitalism

Gör som Drottning Elisabeth – ha Philips rör i apparaten! Jag minns inte om det stod på en affisch, fanns i text eller bara var ett skämt som cirkulerade. Vi hade efter ett års filande på u-balk, borrar, svarvande, plåtböjande, svetsande och hårdlödande flyttat upp en våning. Där fanns den nya tiden i form av en analog verklighet. Där fanns motstånd och kondensatorer. Transformatorer och faror som kunde ge rejäla kyssar a 220 volt. Där fanns en ny teoretisk värld bestående



av katod och anod. Beräknad genom sinus och cosinus. Ett byte från amplitudmodulering till frekvensdito. Det var tid för att genom mjuklödning sätta ihop nya apparater. Framtiden speglades genom nyupptäckta fenomen som servon, som sas skulle revolutionera värden, åtminstone vår begränsade värld.

Mest nytt var ändå transistor och dioden. De hade, vad jag minns, liten plats i utbildningen. Många av oss byggde i slutet av året en förstärkare som saknade rör. Basen var den nya tekniken. Formgivningen var den tidiga B&O:s... Funktionellt hade vi i stort sett bytt ut Philips rör. Men var fortfarande analoga.

Föga anade vi. Transistor hade konstruerats redan 1923. Men fick sitt genombrott på 50-talet då man började använda kisel som halvledarmaterial. Priser föll och en reell kommersiell utveckling tog vid. Tekniken tog sig in i etablerade produkter och förändrade industrier. Mest känt är väl hur det gick för Facit. Man får gå tillbaka till ångmaskinen för att hitta en lika revolutionerande upptäckt. Visserligen var även den idén gammal, 1600-tal, men i slutet av 1700-talet hade tekniken förfinats så att den tidigare pumpmaskinen, nu användes som kraftkälla och ledde till industrialismens genombrott. Vilket i sin tur förändrade produktion, konsumtion, handel, lagar, politiska system, formgivning, boende, människors liv. Ja i princip allt! Jordbrukssamhället ersattes som bas av industrisamhället. Det tog i princip 75 år...

Från 1950 räknat börjar det nu närma sig 75 år. Under den tiden har halvledartekniken gift sig med binära talsystemet. De har i sin tur strukturerats med hjälp av en metod: algoritmer. Binära talsystemet är urgammal, uppfanns av Pingala en indisk matematiker ≈ 200 f.Kr. men utvecklades på 1930-talet. Algoritmer är också gamla, namngiven efter en arab/perser Muhammad ibn Musa al-Khwarizmi, men det är först genom halvledartekniken och binära talsystem som information i enorma mängder data kan struktureras och bearbetas. 1965 nosade jag på transistor och dioden. Såg den som en komponent. När sedan utvecklingen tog rejäl fart, och jag inte arbetade som tekniker såg jag inte sambandet. Att skeenden var tydliga blev alltmer uppenbart under de sista 20-talet år. Åtminstone för mig. När vi gjorde Bo01 i Malmö var den tekniska utvecklingen en av bakgrundsfaktorerna. När jag i vår gjort en förstudie om en utställning åt en stockholmskommun fick jag anledning att fundera över vad som skett sen dess.



Social hållbarhet	Utslagna och tiggare	Teknologi
E-handel	Utbildning, kontinuerligt	Miljöförstöring
Allt fler småföretagare	Globalisering	Klimatförändringar
Kaféer	Hem? Åka hem?	3Dskrivare
Tjänstesektorn växer	Alla städer transistäder	AI
Staden som mötesplats	Segregation	Folkvandringar
Kultur som konkurrensmedel	Föränderlighet	Arbetskraftsbrist
Kontor?	Hemmens funktion och betydelse	Restauranger och nöjesliv
Turism	Stadens innehåll	Kommunikationer
Demokrati/ Ekonomisk makt fåtal	Parker	Trygghet
Hälsa och motion	Idrottsevenemang	Var kommer barnen in?
	Kina - role model...	

Jag presenterade bilden för professor Per Ödling, som tyckte att den stämde. Han fyllde på med Cambridge Analytica och manipulationen av demokratin, förskjutningen av rikedom och rikedom globalt. Ifrågasatte vad sådana krafter kan skapa. Dessutom ville han få en beteckning. Jag leker med en

-ism som fångar upp AI, inkluderar bioteknisk FoU speglar en förändring av våra liv och den värld vi lever i, och som är av samma kaliber som industrialismens omställningen av jordbrukssamhället.

Bilden visar mitt försök att sammanfatta det som leder till en genomgripande förändring i stort som smått.



DIGITALISM

Självkörande bilar, kontantlösa samhället, drönare (dvs förarlösa stridsflygplan och avhumaniserade kriget på den anfallande sidan) kläder som stimulerar muskler, Facebook. Vi blir alltmera Cyborgs: pacemakers, hörapparater som kryper in i huvudet,

leder i titan, nanorobotar som far runt och ställer till rätta... vilka har koll?

Amazon och Google eller kanske nån Kinesisk/Rysk/Indisk site som vet mer om dig än du själv, och kan styra dig dit de vill... På det större planet är döden enligt forskare numera ett tekniskt problem. Den som lever får se!

Men fortfarande kan vi le i mjugg år vad Drottning Elisabeth har haft i apparaten. Fast skämtet idag är för de flesta obegripligt.

6318 Tommy Hedlund

Nthedlund@gmail.com



Vill du läsa om förändringen är "Homo Sapiens" och "Homo Deus" av Yuvel Noah Harari historieprofessor, storpocket Natur och Kultur en bra helgläsning. 21 lessons for 21th century av honom finns i Pocketbokhandeln.

Utdrag från vår Facebook-sida

Min tid på FFV var väldigt bra. Första veckorna var det mycket hemlängtan men med personalens hjälp gick det över. Jag bodde på Johannisberg och det vet ju alla att det var fint. Bullar och mjölk på kvällen.



Jag gjorde ett praktikår på FTG i Göteborg. 1964-65. Där jag mötte flera tidigare FFV-are. På våren 1965 såg jag en annons från flygvapnet där dom sökte ungdomar för utbildning till fältflygare. Jag sökte detta och efter flera tester fick jag börja på flygskolan i Ljungbyhed i augusti 1965.

Tre år senare i oktober 1968 fick jag mina vingar som fältflygare av andra graden. Det var en fantastisk dag. Efter examen blev jag placerad på F4 och fick flyga J32B och senare J35D på David Blå och David Röd. Senare gick jag på försvarets läroverk och tog studenten 1975. Kadettskolan i FV och officersexamen 1977. Började i SAS 1978. Där flög jag DC-8, DC-9; Fokker F-27, MD-80, Airbus 330/340. Flyger fortfarande SK-50 som jag är delägare i.

Varma hälsningar till alla fina kamrater från FFV.

6206 Jan Bolin



Efterlysning av Propellerblad

Propellerbladet gavs ut första gången 1945. Sedan dess har Pb utkommit varje år med undantag för 1946, 1962 och 1968-1971.

Vi saknar originaltidningarna: En vårhälsning 1948 samt Pb 1959 och Pb 1965 i vårt arkiv. Eventuellt finns det en utgiven julhälsning 1971 som vi också saknar. Har du några av dessa nummer så vill vi gärna låna dem för att skanna in till vårt arkiv.

Vad hände sedan 1980-2000

Detta är en fortsättning på 6441 C-G Carlssons berättelse i Pb 2016

Som sagt i Pb 2016, första tjänsteresan gick tillbaka till F1 för underhåll av diverse marktelemateriel och dessa tjänsteresor fortsatte tills F1 verkligen lades ner 1983. Utrustningen måste ju underhållas och med endast en tekniker kvar mellan 1980-1983 var arbetsbördan för honom emellanåt övermäktig.

Arbetet bestod annars mest av att på markteleverkstaden i Arboga reparera



Interior view of a trailer installation, showing the Display Console and Data Presentation Unit.

The Meteor trailer with the antenna in its operating position.



enheter till framförallt väderradar, den "gamla" PV30, en rörbestyckad Väderradarradar tillverkad av Italienföretaget Selenia. PV30 krävde mycken omvårdnad. Bara årstillsynen tog ca fyra veckor i anspråk.

PV30, Indikator och (T)ransportabelt utförande



Tidigt på 80-talet beslutades att modifiera PV30 med modernare teknik. Uppdraget att modernisera gick till den amerikanska firman Enterprise Electronic Corporation, EEC med säte i Enterprise Alabama. PV30 hade ursprungligen ett hundratal elektronrör, efter uppgraderingen blev det 4 elektronrör kvar nämligen PPI, A-indikator, Thyatron och Magnetron. Modernisering av PV30 till PV301 och installation av stationerna vid förband gjordes med början 1985.

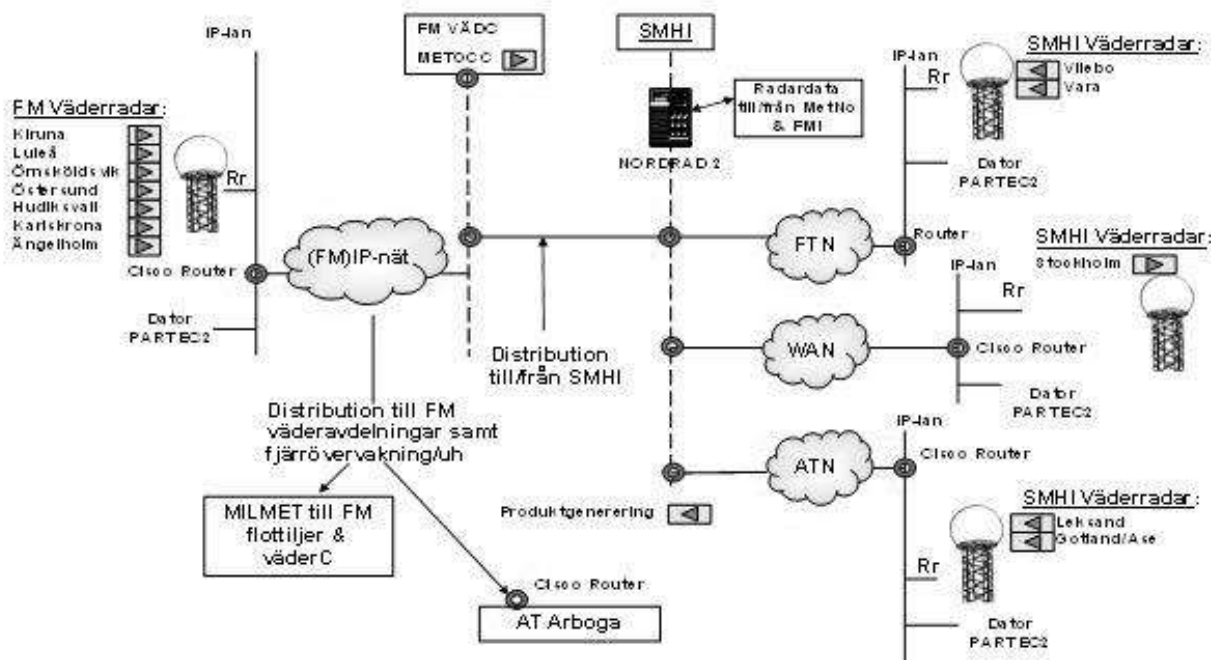
Tornmonterad PV301 T vid väderskolan i Ljungbyhed. Foto C-G Carlsson

Med Karl Gardh som närmaste chef blev jag ca 1987/88 ansvarig för väderradar mot kund som HKV, FMV och främre nivå vid förband.

I slutet av 1980 beslutades att ersätta X-bandsradar PV301 med en modernare C-bandsradar. Efter anbudsförfarande där EEC och Ericsson i Mölndal var de enda som lämnade anbud blev Ericssons väderradar, EWR, utsedd att förnya väderradarnätet i Sverige. Då också SMHI skulle installera fem stycken EWR fick jag även lägga in dem i mitt ansvarsområde. Inalles anskaffade FMV sex och SMHI fem PV883/EWR. PV883 är den militära beteckningen och EWR den civila. En tolfte radar inköptes av oss från Italien. Vi monterade ner den och transporterade den till Arboga. Då det saknades en radar i södra Sverige beslöt FMV att köpa den radar´n av oss (Enator Telub som vi hette då). I uppdraget ingick iordningställande av site, installation och driftsättning. Så nu bestod radarnätet av 12 radar, SWERAD.

Sveriges väderradarnät, SWERAD var uppbyggt enligt nedan.

SWERAD översikt





Typiskt utseende av Väderradar PV883, bild från Hudiksvall. Foto, Sten Wiklander MTVH

Det finns dock fortfarande ett "hål" i täckningen i Norrlands inland. En radar installerad i Arjeplog skulle täppa till det hålet men det verkar som vi får vänta på det. Bilindustrin med sin omfattande verksamhet i det området och även provplats RFN/Vidsel har visat intresse för bättre väderuppföljning i området men deras intresse har än så länge inte räckt.

Rekognosering för den nya C-bandsradarn, PV883/EWR gav många intressanta resor och nya erfarenheter. Mycket traskande i olika terrängtyper, studerande av täckningsdiagram, planläggning av elektricitet, väg och kommunikation mm.

Första installation gjordes gemensamt av Ericsson tillsammans med SMHI 1989 i Jonsered. Ericsson som fått fem år på sig av företagsledningen att få ekonomi i väderradarproduktionen ville med denna installation få tillgång till en referensanläggning att visa för potentiella kunder. Inalles sålde Ericsson cirka 55 system runt om i världen till bl.a. Nya Zeeland, Argentina (aldrig driftsatt och köpt av oss i originallådor), Mexico, Malaysia, Italien, Spanien, Irland, Danmark, Norge, Island och Sverige. Men 1995 var det slut med Ericsson tillverkning av väderradar, någon tillräcklig ekonomi hade inte uppnåtts. Verksamheten köptes då av, ja just det, EEC. Strax efter att köpet var klart ringde en bullrande Amerikan med tyskt påbrå, Mike Ueltzen, till mig och undrade om vi, Enator Telub, ville ta över eftermarknaden för EWR. Jag svarade att det ville vi troligen men skulle prata med min chef om saken. Efter några månader tecknades avtal med EEC där vi bl.a. garanterades full åtkomst till all tillverkningsdokumentation för EWR.

Vi fick därefter ofta frågan av våra kunder om vi kunde underhålla EWR ytterligare tio år. Frågan besvarades alltid med ett tveklöst ja. Vi slöt underhållsavtal med flera länder, Norge, Island, Spanien, Nya Zeeland, Mexico och Irland.

Konfiguration över respektive radar kunde se ut så här.



Åter till bild 1.

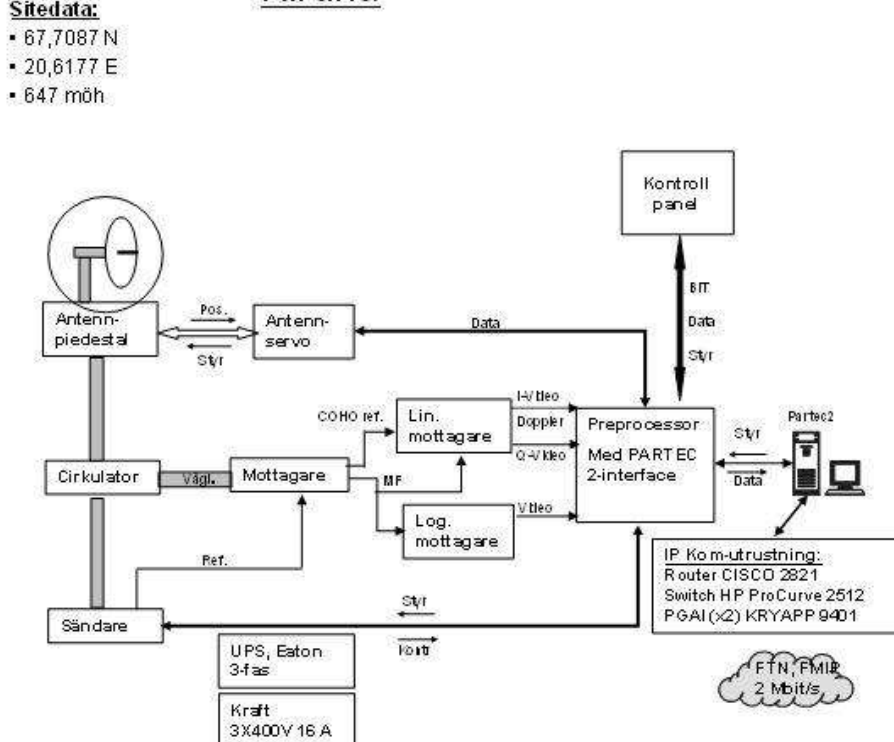
I Väderradar Kirunafinns:

- Väderradar PV 883/EWR
- ATN 0980 782 79
- ATL 2470
- UPS för radar med kringutr. backuptid ca. 180 minuter, IP-ansluten.
- GSM SMS 073 838 7226
- Instrument & verktygssats
- Luftkonditionering
- Fjärr temp. mät, kabinett, inne och ute

För transport krävs:

- Fyrhjuling MC sommartid 30 min
- Snöskoter vintertid 30 min
- I nödfall, helikopter 15 min från Kiruna
- Skidor eller apostlahästar är också ett alternativ (tar längre tid om man inte är vältränad)

Kiruna



Många resor för underhåll och driftsättning av väderradarstationer runt om i Sverige och utomlands. Bland de mer udda kan nämnas resan till Mexico 1998. Jag (och hustrun som jag betalade för!) åkte dit i slutet av juli för en prestandakontroll av deras EWR DE CATEDRAL, LONGITUD = 99°31'12", LATITUD = 19°33'19", ALTITUD = 3754 mts. Siten ligger ca. 5 mil NV om Mexico city.

Under besöket skulle jag också försöka sälja in ett underhållsavtal med IGS, meteorologiska institutets underhållsinstans för meteorologisk materiel.

Vi var där över helgen och blev guidade av en av medarbetarna på IGS. Bl.a. blev jag involverad i en gatuteater. Rödluvan skulle framföras och jag fick rollen som jägare. I slutet av föreställningen var det min uppgift att skjuta vargen vilket jag gjorde under jubel från den månghövdade publiken.

Det lyckades och det blev ett avtal tecknat med dem under hösten. Dessutom beställde de, på stående fot, en utbildning av oss. De önskade att kursen skulle genomföras i slutet av augusti alltså om ca fyra veckor. Jag hade inget

kursmaterial färdigt så hemkommen igen satte ett febrilt arbete igång med att sammanställa kursunderlag till en treveckorskurs.



IGS personal med chefen Jorge Romero, mannen med mustasch. Foto C-G Carlsson

En välfylld helryggspärm blev sammanställd och ett stort antal overhead (vem hade hört talas om Power Point 1998?) producerades. Resan anträdde utan att jag hade hunnit gå igenom kursens dagsprogram. Men, som jag alltid sagt, det ordnar sig. Till saken hör att vid årstillsyn av EWR skulle en kalibrering göras för att, med systemets uppmätta prestanda, bränna in en aktuell tabell i PROM. Dessa värden låg till grund för nederbördens reflektivitet och gav en färgpresentation av intensiteten på nederbörden med en noggrannhet av < 0.5 dB. Ur detta kan man få regnmängd i mm/timme. Kalibreringsutrustningen (tillverkad av Ericsson i tre exemplar) medfördes. Men i tullen på flygplatsen i Mexico city blev den beslagtagen. Jorge Romero hade ett styvt arbete att få den släppt.

Kursen gick bra efter att varje kväll legat på hotellrummets golv för planering av nästa dags lektioner. Det gick bra och någon Margarita hann man väl med.

När praktiken skulle göras på EWR DE CATEDRAL ringde de från siten och meddelade att åskan slagit ner i radomen, slagit ett stort hål i den och att systemet

inte var funktionsodugligt. Vi for dit och visst var det ett kvadratmeter stort hål i radomens topp. Men inte bara det, den dator (VAX/VMS med applikationsprogramvara EWIS, Ericsson Weather Information System) som gjorde alla konverteringar och beräkningar av radardata var helt utslagen. Även radarhårdvaran var ur funktion och gick inte att köra i lokalmöd. Praktiken fick under ett antal dagar genomföras på samma sätt som ormtjusaren i Sjöbo som inte hade någon orm. Men praktiken medförde att efter felsökning och utbyte av diverse enheter och komponenter systemet gick att köra lokalt. Det var säkert ett givande praktikpass för eleverna och även mig.

Åskledaren som fanns monterad i radomens bärring var monterad med en M5-skruv som var påtagligt dåligt dragen så någon riktig jordkontakt hade varit svårt för blixten att uppnå.

Kursen gick i övrigt bra, resan mot Sverige, Rytterne och Arboga genomfördes på ett lugnt och säkert sätt. Väl hemkommen väntade flera resor inrikes som utrikes men mer om det får anstå till kommande Pb.

Det Svenska radarnätets produktion kan följas på se.baltrad.eu där två timmars historisk produktion visas med 5-minuters intervall.

Lev väl

6441 C-G Carlsson



Augustibesök i Seattle.

Klipp ur mejlad lägesrapport från 5732 Kjell "Micro" Landgren för att "äckla" några FFV-kamrater.

Tidsomställningen jobbig, – 9 timmar är mycket, – kroppen protesterar hej vilt. När ni sover är vi vakna, – telefonen avstängd, – mail funkar... (glömmer ta kort som vanligt). Släkten tar hand om oss bra. Jag och mitt barnbarn Maja klarar oss. Kollar allt möjligt.



Den här veckan, är gruppen "Blue Angels" och flyger över stan. F-18 Hornet, sex i tät formation, flyger runt varje dag. Huvuddagen i söndags! Vrålet av 12 motorer mycket mäktigt. Lyckat att vara här just då.

Och så besök på flygmuseet...



Och i går tisdag var vi till Everett och såg fabriken för Boeing. Världens största byggnad skryter de med. Buss inom området. Inga mobiler eller kameror tillåts. Har därför inga bilder som bevis.

Vi fick se monteringshallarna för 747, 777 och 787 (Dreamliner). 747 tillverkas fortfarande, men endast för frakt.

Vi åkte hit med 747 från London, och hem i morgon torsdag med en sådan.

Verkade hyfsat ny, med uppbrutna vingspetsar.

Hur som helst, mycket flyg blev det.

Mitt barnbarn Maja hjälper sin morfar med språket, för det är svårt att hänga med när de pratar som kulsprutor.

Jag har påstått att Maja är 18. Hon påpekade i förrgår, att hon faktiskt är 19 och ett halvt!

Morfar tydligen gaggig.

Men mitt flygintresse är nu fullmatat här i Seattle! ✈.

PS Flög hem till London med en 777 faktiskt! DS

5732 Kjell "Micro" Landgren, (Sammanställt av redaktionen).



Wikipedia

Arbetet med att finnas med i världens största uppslagsverk Wikipedia, på nätet, är nu slutfört med hjälp av 5709 Ture Andersson och 5732 Kjell Landgren.

Sök på FFV eller gå direkt till:

https://sv.wikipedia.org/wiki/Kungliga_Flygförvaltningens_Verkstadsskola.

Eller med hjälp av din smarttelefon, läs av QR koden här bredvid.

Är det något som saknas för att kommande generationer skall få en bra bild av vår skola?

Tyck till, era synpunkter är välkomna!



2018 på Lövudden

Vilken fantastisk sommar barnen på vårt dagkollo fick, fantastiska ledare, fantastiskt väder och fin gemenskap. De sex kolloveckorna med totalt nära 250 barn, blev så bra som vi hoppats på.

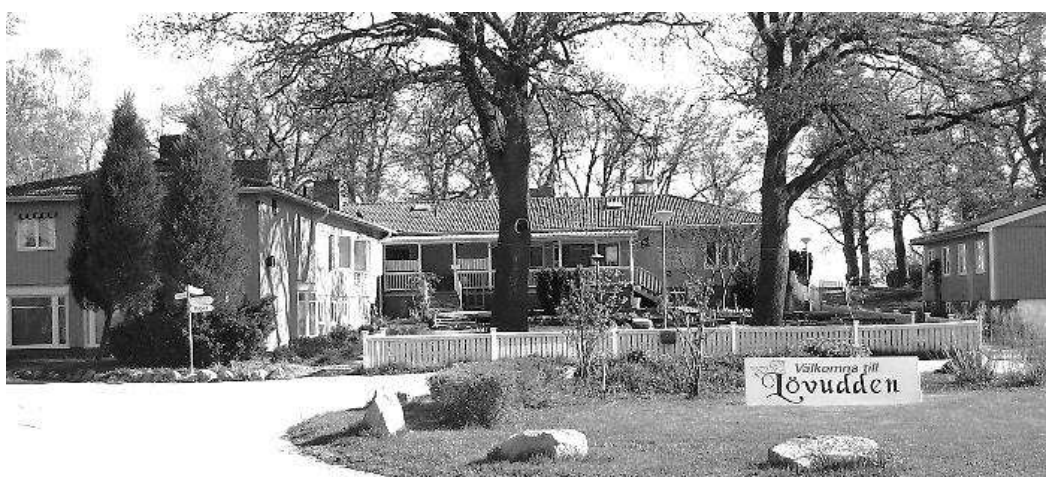
Vårt sätt att inkludera barn med funktionsnedsättningar, mellan 3 och 6 barn varje vecka, blev lyckat. Det var barn med lättare autism, asperger diagnos, rullstolsburna, Downs syndrom och även barn med hjärnskador, som var med i lekar, bad och bus i den omfattning som de klarade av. En mamma sa; ”tack för att min son fick komma hem lycklig varje dag, för att han på ett naturligt sätt fick vara som alla andra”. Superlativen från föräldrarna var många.

Fastigheterna på Lövudden byter hyresgäster och inriktning och vi fortsätter renovering och underhåll och trotsar en tuff ekonomi. HVB-hemmet har flyttat ur hotellet och vita vandrарhemshuset har fått Västerås pastorat som hyresgäst, i samarbete med Rädda Barnen hjälper de asylsökande gymnasieungdomar till tak över huvudet och någonstans de kan kalla sitt hem.

Vi kommer att hyra ut rum till privatpersoner och företag, det kommer i större utsträckning bli vecko- eller månadsvis men även enstaka nätter.

Fortfarande har vi orken att kämpa emot utbyggnaden av hamn och varvsverksamheten som hotar att förstöra det fina rekreationsområdet och badplatsens existens.

Styrelsen KFUM Västerås
genom Anette H Björklund



Föreningsfakta

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

2017 gick det ut en påminnelse till 167 medlemmar (elever) som inte betalat 2016 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	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Tidningen har gått ut till adresser	618	651	680	689	707	712	725	738
Så här många har betalat m-avgift	438	456	460	484	493	515	531	516
Efter en påminnelse så här många		477	481	502	509	533	543	539

Via inbetalningskortet och mail kom det in 66 uppdateringar till vårt register.
Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan!

5746 Rolf Olsson



Efterlysning: Bilder från kabinen på 32-1 (dvs från den Lansen som landade vid skolan på Johannisberg 1959) efterlyses. Panelen räddades ur en container i slutet på 90-talet och det som hindrar mig ifrån ett iordningställande är just en bild på vilka instrument som panelen hade. Har du en bild eller vet du någon som kan ha en, vänligen kontakta: Michael Edslöv på 070-7590581.

IN MEMORIAM

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

4302	Bertil Bengtsson	2017-12-08
4516	Rolf Stjernqvist	2018-04-29
4601	Åke Andersson	2017-12-31
4815	Assar Ågren	2018-02-16
4824	Malte Håkansson	2018-02-18
4830	Sune Gustafsson	2018-01-10
5007	Roger Eriksson	2014-12-25
5008	Sven Uno Fjellgren	2017-11-16
5429	Bertil Selin	2016-07-03
5643	Jörgen Malmberg	2018-03-11
5901	Gunnar Lampinen	2017-11-20
6205	Stig Blom	2018-02-21
6352	Tore Sjöberg	2017-07-12
6648	Tore Rehn	2018-04-13

Frid över deras minne



