



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 81 Årgång 70



2019

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 2020 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

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

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.



Omslagsbild: FFVK-träff på F9 Säve. Från vänster: 5818 Berth Frisell, 5427 Lars H Pettersson, 5834 Tage Tuvheden, 6143 Roger Möller, 5712 Ove Arthursson, 5405 Lennart Hammar och 6417 Lennart Eriksson.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Kamratföreningen	Styrelsen
Sid 2	Från Flygunderrättelseboken	Jerk Fehling
Sid 3	FFVK-träff på Aeroseum på F9 Säve Göteborg	5834 Tage Tuvheden
Sid 3	FFVK-sydträff på Tyringe kurhotell	5841 Lars-Erik Larsson 5823 Willy Heil
Sid 4	Pensionärlivet – ofta ganska bra, men inte alltid!	5703 ”Väddö” Arne Brahm
Sid 6	Östersundsträffen 2019	6148 Morgan Nöjdberg 5732 Kjell Landgren
Sid 7	FFV och pilotutbildningen	5651 Jan-Erik Nowén 5732 Kjell Landgren
Sid 8	FFVare i föreningelivet (eller udda föreningsliv)	6441 C-G Carlsson
Sid 16	DC-3:an Daisy Från hjältinna till veteran	Ur TIFF
Sid 23	Flygande Tunnan är hans skötebarn	5739 Sune Magnusson
Sid 26	Ett litet problem	6060 Bengt Svensson
Sid 28	Radarstationen på Boåsberget mitt i Karlskoga stad	5754 Anders Sturesson
Sid 29	Utdrag från vår facebook-sida (FFVK)	5858 Åke Tedesjö
Sid 35	Till de nya eleverna på FFV och Lövudden	David Molin
Sid 37	Göran Hawée	Ur TIFF
Sid 40	En Svensk Tiger	5834 Tage Tuvheden
Sid 41	Min tid på FFV 1959-1961	5930 Tommy Sahlsten
Sid 45	Inbjudan till Kamratträff och kallelse till årsmöte 2020	Styrelsen
Sid 46	2019 på KFUM Lövudden	5858 Åke Tedesjö
Sid 47	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 48	IN MEMORIAM	

Kamratföreningen

Utan minnen har vi ingen historia, 1945 var ett märkesår i kamratföreningens historia. Första Propellerbladet gavs ut och Kamratföreningen startade med en interim styrelse 1944 för att formellt bildas vid Kamratträffen 16 juni 1945.

Vårt syfte enligt stadgarna är ju att främja god sammanhållning och en god anda bland skolans före detta elever.

Lokala träffar är ett sätt att komma samman för att umgås och positivt är att så många arrangeras, en eloge till alla som driver på!

Kamratträffarna vartannat år är ju ett annat sätt. 2020 års träff har komplicerats genom ägarförändringar på Lövudden men KFUM lovar att plats kommer att finnas för oss.

Oklart i nuläget hur vi kommer att genomföra träffen den 23-24 maj 2020. Inbjudan kommer som vanligt till våren, då vet vi mera.

Planera därför redan nu för att komma och jubilera med oss!

God Jul och Gott Nytt Kamratår!

Styrelsen



Från Flygunderrättelseboken av Jerk Fehling

Ett utdrag från boken beträffade en sommarkurs på Johannisberg

Av all utbildning jag genomgått i livet överträffade denna kurs det mesta. Vi inkvarterades på Lövudden, ett KFUM-ägt vandrarhem vid Mälarens strand sydväst om staden och omedelbart intill Johannisbergs flygfält. Där hade flygvarvet en särskild byggnad avsedd för verkstadsskolans ordinarie elever. När eleverna nu var på sommarferier disponerade vi sex teknologer huset och det var gott om plats. Frukost, lunch och middag varje dag, och allt var gratis. Personalen behandlade oss med stor respekt. Vid lunchen och middagen stängdes matsalen av för övriga. ”Teknologerna ska ha lugn och ro när dom äter och får absolut inte störas”. På fritiden fanns segelbåt att tillgå.

Verkstadsskolan låg tvärs över flygfältet, och där tillbragte vi dagarna under överinseende av verkmästare Martin Nielsen och flygdirektör Erik von Köhler. Vi kunde inte fått bättre introduktion till verkstadsteknikens grunder. Nielsen var en stor personlighet. Några gånger per dag sa han: ”nu tar vi en rök grabbar”, och så stängdes maskinerna av och vi gick ut och satte oss i gräset, varefter Nielsen tände sin pipa (ingen av oss sex elever rökte). Sedan fick vi oss till livs de mest otroliga historier från hans tidigare flygmekanikerliv. Han hade bl.a. varit anställd hos Junkers i Limhamn och skött mekanikerjobbet åt den kände testpiloten K-G Lindner.

Ryktet om vår framfart i området spred sig in till den närbelägna staden Västerås, och en dag dök en journalist upp på verkstadsskolan och gjorde ett litet reportage för den lokala tidningen. Vid kursavslutningen, i slutet av augusti överräckte jag min kamera till verkstadens ”allt-i-allo” Arvid Lundström, ”Ludde”, som tog en bild av kursdeltagarna med sina lärare.



FFVK-träff på Aeroseum på F9 Säve i Göteborg

FFVK-träff på Aeroseum på F9 Säve i Göteborg.

Onsdagen den 15 maj kl. 12. Samlades vi på den världsunika anläggningen i Säve som består av ett underjordiskt bergrum på 22 000 kvadratmeter. Berghangaren färdigställdes 1955 och ligger 30 meter under jord och byggdes vid dåvarande Göta Flygflottilj F9 Säve i Göteborg.

Under kalla krigets dagar var detta en superhemlig försvarsanläggning. Idag finns där stridsplanen Tunnan, Lansen, Draken och Viggen. Alla väcker gamla minnen från fornstora dagar som började på FFV. Säkerligen har många av er arbetat eller besökt F9 under den aktiva tiden i Flygvapnet.

Grabbarna som var med på årets träff ser du på omslaget.

Alltid lika trevligt att mötas och berätta minnen från FFV.

Hoppas vi träffas nästa år i Västerås.

5834 Tage Tuvheden



FFVK-sydträff på Tyringe kurhotell

Bakgrunden är att 5823 Willy Heil och jag 5841 Lars-Erik Larsson tyckte att det skulle vara trevligt med en FFV-syd-träff även 2019, samt att de flesta vid träffen 2018 ville ha en träff 2019. Så med e-postadresser från styrelsen och en del postbrev kontaktades ca 70 FFV:are i årsklasserna 55 - 61 inom en radie på ca 15 mil från Tyringe. Resultatet blev att 13 kom till träffen.

Vi började med individuell presentation. Det var många mycket intressanta redogörelser som vi fick ta del av. Otroligt vad mycket som somliga varit med om och klarat av.

Sedan följde mat, fotografering, enskilda dialoger och sist kaffe och tårta.

5841 Lars-Erik Larsson och 5823 Willy Heil

Bild och namn på deltagarna ser du på omslagets bakre sida.



Pensionärlivet – ofta ganska bra, men inte alltid!

För 62 år sedan, efter ett par år som el-installatörlärling i min fars firma, sökte jag efter ett bra framtidsjobb inomhus, då det var kallt och mycket utomhusarbete på 50-talsvintrarna.

Efter avklarad test blev jag den 11 augusti 1957, tillsammans med 60 andra grabbar, FFV-elev 5703 oftast kallad ”Väddö” efter hemorten i Roslagen.

Tiden i Västerås följdes av praktiken på televerkstaden vid F16 i Uppsala. Fortsatte efter ”lumpen” med flygteknikerskolan i Halmstad tillsammans med 5730 ”Berra” Karlsson och 5746 ”Svarten” Rolf Olsson och flera FFV-are av årgång 1956.

Efter en kort tid som tekniker på F16, följde 12 år med flygsimulatorer för fpl 35 och 37, anställd på F13 i Norrköping och senare på CVA, Arboga.

1975 var det slut på eran med flyganknytning. Nu jobbade jag på Telub Service i Västerås med installation och underhåll av den datorisering som växte inom industrin och i den offentliga sektorn. Där stannade jag i 10 år. Då vidtog 3 år med service- och marknadsjobb i Eskilstuna med Abloy-lås, som nu börjat göra elektronikstyrda motordrivna lås till dörrar med passerkontroll. Många låssmeder behövde utbildning. Nästan ingen hade några kunskaper i el/tele-teknik.

För att slippa flytta till Stockholm när Abloy omorganiserades, vände jag tillbaka till Arboga och Telub, senare SAAB Contracting med marknadsarbete och de sista åren arbete som kvalitetschef.

Från augusti 1993 en ”glad pensionär” som flyttade från Kungsör/Arboga till min fru Marlenes hembygd i Alunda, mitt i mellan Uppsala och Östhammar. Alltså åter till Roslagen.

Pensionärlivet kändes bra – sommarhalvåret, mest i husvagnen, som parkerats på Eckerö på Åland. Vinterhalvåret med mycket jobb i PRO med studiecirklar och som sekreterare.

2011 var det första året vi bodde tre höst/vintermånader i Ayia Napa på Cypern. Att stanna ganska länge i klimatet som liknar svensk sommar när den är som bäst, det är något som jag kan rekommendera alla som har den möjligheten.

Så till det som inte blev så bra:

Den 27 maj 2013 vaknade jag vid 7-tiden. Hade inte ont någonstans, men kunde inte komma på hur jag skulle komma upp ur sängen. Efter flera försök lyckades jag stiga upp.

Då märkte jag att ingenting kändes normalt – ganska yr i huvudet. Förstod att en stroke hade slagit till, dock inte värre än att jag kunde ta mej ut till ambulansen ”för egen maskin”.

Viktökning och högt blodtryck var troliga orsaker till problemet. Efter en vecka på Akademiska i Uppsala, började trycket sjunka. Vikten tog mer tid att få ner – flera månader med rehabilitering i alla dess former.

Rollatorn är till stor hjälp nu när balansen sviktar och att allt som ska göras tar lite längre tid, det får man vänja sig vid.

Efter tre månader med körförbud fick jag åter ta ut bilen. Att köra bil är nästan det enda som känns likadant som före stroke, Skönt att klara sig själv utan behov av färdtjänst.

Vi kunde i alla fall fortsätta att åka till Cypern i fem år till, men 2018 och nu 2019 är vi hemma i Alunda. Det är bekvämt, men värmen och de ljusa dagarna saknar vi.

Så till sist ett råd till Er alla: Se till att kolla blodtrycket – ät lagom – drick lagom – och motionera lagom mycket, så hoppas jag att vi ses på kommande kamratträffar!

Många hälsningar till ”Verkstadsskolans glada gossar”

5703 ”Väddö” Arne Brahm



Östersundsträffen 2019

Måndagen den 14 oktober hölls den årliga träffen, som var den 32:a i ordningen sedan starten 1987, på hotell Frösö Park gamla F4.

Rekordmånga hade mött upp. En utflugen Jämtlänning, som har vistas ute i det avlånga Sverige, nämligen 5310 Olof Jonsson dök upp. Han har flyttat hem. Två medelpadingar kom också på träffen 6622 Kent Stattin och 5816 Mats Eriksson.

Hovfotografen 6148 Morgan Nöjdberg har varje år uppdraget att dokumentera oss och i år med ett nyinköpt stativ till sin mobilkamera.

Bilden vid årets träff ses bäst i färg därför publiceras den med namnlista på omslagets bakre sida.

Bild vid en tidig träff ser du nedan, dock inte från 1987, men ändå kan man se vissa förändringar på manskapet positivt eller negativt avgör du själv. Du kan ju alltid gissa dig fram vilka som är på bilden.



5818, 5816, 5651, 6017, 4211, 5644, 5732, 6456, 6643, 5709, 6148, 5627, 5740, 6247 och 6125

En bild från 1987 med deltagarlistan finns i Pb1987 som du kan hitta på vår hemsida ffvk.se ”Arkiv Propellerbladet”

Hälsningar från oss alla

6148 Morgan Nöjdberg, 5732 Kjell Landgren



FFV och pilotutbildning

På uppdrag av CFV får jag meddela följande.

Eleverna i FF verkstadsskola böra meddelas att de, om de avses söka anställning såsom fältflygare vid FV, måste göra detta senast 2:a året i verkstadsskolan för att kunna antagas. Orsaken härtill är, att CFV anser det ur statsekonomisk synpunkt fel att de bekostas en dubbel, dyrbar utbildning. De bliva dessutom väl gamla, om de antagas till fältflygare först sedan de genomgått verkstadsskolan.

Rektor Ove Ahlgren

De här raderna fanns i FFVs ordningsföreskrifters sista punkt.

Då undrar man över hur många FFVare som blev fältflygare istället för flygmontörer, instrumentmakare eller telemontörer.

Efter en genomgång i boken Fältflygare och vår Namnförteckning har följande FFVare erhållit Flygförarmärket (pilotvinge) M/36.

Listan tar inte upp FFVare som startat flygutbildningen men inte fullföljt.

Tyvärr har två FFVare omkommit i haverier.

4212 Uno Magnusson, F12, F6	5807 Erling Carlsson, F3, F16, F18
4605 Göran Halvarsson, F18, F3	5827 Ronny Idoffsson, F17
4615 Mikael Molin, F8, F3, F11	6206 Jan Bolin, F4, F16
4814 Eine Classén, F4, F10, F11, F5	6256 Arne Streling
5208 Sune Gustafsson, F4	6522 Sven Lindén, F4, F12
5628 Tommy Ribbelöv, F10	6524 Lars Lingvall, F4

Självt (5651) sökte jag 1961. Återtog ansökan efter testerna, pga att jag fick vara med och städa upp och medverka i en haveriutredning vid F4.

Återtog flygandet 1992 och har flugit bl.a. SK50 ca 425 timmar.

Hör av er om ni saknar namn i listan.

5651 Jan-Erik Nowén



5732 Kjell Landgren



FFVare i föreningslivet (eller udda föreningsliv)

Jag har en aning om att vi FFV:are efter vår examen inte bara ägnade oss åt det tekniska som skolan lärt oss. (Det är bara att läsa gamla Propellerblad för att se spridningen av yrken bland oss). Vi fick ju inte enbart utbildning i teknik och mekanik utan själva internatmodellen gav oss en social medvetenhet som kunde utnyttjas på mångahanda sätt t.ex. ett rikt och engagerat deltagande i föreningar.


Själv verkade jag på F1 efter examen och bodde tre år i Västerås. När sedan möjligheten gavs att flytta "hem" till Rytterne socken tvekade jag inte. 1971 var hustrun och jag installerade på min föräldragård. Tämligen snart var man så medlem och aktiv i diverse föreningar och sammanslutningar. Kyrkoråd (nu Församlingsråd), politiska och ideella föreningar, ja snart sagt alla i socknen förekommande har jag på ett eller annat sätt medverkat i.

Den mest udda blev jag medlem i 1996 och det var



Ett gäng från bl.a. Götlunda i Arboga kom och besiktade min färdigställda Mjölkpall. (Mjölkbord i södra Sverige). Den hade jag byggt av fickvirke vilket förundrade besiktningsmännen/kvinnorna. Jag förklarade att fickvirke var virke från en sädesficka som byggts på magasinet vid övergång från säd i säck till säd i löshantering. Min mjölkpall blev utsatt för allehanda prov och frågor. Efter flera timmar så godkändes mjölkpallen och jag tilldelades Pallnummer 13. Jag var nu fullvärdig Pallägare och hustrun därmed likaledes fullvärdig Kruka.

Ett exempel på besiktningsprotokolls första sida kan se ut så här:

Kandidats namn: Katarina Curman				Datum: 2009-07-11		
Adress: Sylta, Rytterne						
Postnr, Ort: 725 92 Västerås						
Telenr: 0220 421 56 Bostad/arbete:						
Distrikt: Östra, Rytterne						
Närvarande besiktningsmän: 3, 6, 13, 61, 63, 69						
Bilaga 1. Tillhör protokoll 2009-07-11						
Pos	System/komponent	Pos	System/komponent	Pos	Anmärkning/påpekande	Poäng +/-
1	Omgivning	4	Ortsbefolkning	2.1	Trä	1
1.1	Landsbygd	4.1	Intresse	2.9	Icke stulen spik	-1
1.2	Stad	4.2	Deltagande	2.9	Blandad blank och galvad	-1
1.3	Bondgård	4.3	Påverkan		Bjudmjölk på Currylinje	-2
1.4	Villa	4.4	Muta	2.9	Felaktigt matbord	-1
1.5	Grusgång	4.5	Övrigt	3.2	Fel ledd för mjölk bilen	-1
1.6	Åker			3.9	Fattas	-1
1.7	Äng			6.3	Öl	1
1.8	Sjö			6.4	Mjölk	1
1.9	Bäck	5	Familj	6.3	Brännvin	1
1.10	Övrigt	5.1	Fru/Make	6.12	Bara en smörkniv	-1
		5.2	Barn	4.5	Ortsbona lägger sig i	-1
		5.3	Djur	4.1	Intresse finns	1
		5.4	Övrig släkt	4.4	Ortsbefolkning mutar ej	-1
2	Stomme	5.5	Svärmor/far	6.7	Vikabröd	1
2.1	Trä	5.6	Kandidat	3.8	Ingen reflex	-1
2.2	Sten	5.7	Piga/dräng	6.12	Kapsyl fel	1
2.3	Betong	5.8	Älskarinna/Älskare	2.9	Obockad spik, farligt	-1
2.4	Järn	5.9	Serveringspersonal	3.3	Felaktig krok (5" spik)	-2
2.5	Fundament	5.10	Övrigt	3.8	Saknas	...
2.6	Stagning	5.11	Mera	3.13	Kopparhink	2
2.7	Förankring	5.12	Mera	3.12	Ohyra finns	-1
2.8	Steg	5.13	Mera	3.14	59 30 22 N, 16 22 34 Ö	
2.9	Övrigt	5.14	Mera	5.1	Fru	1
				5.2	Barn & barnbarn	2
				5.8	Älskare ibland	1
3	Utförande	6	Arrangemang	5.9	Serveringspersonal	0
3.1	Spik	6.1	Lokal	5.3	Katt & hund	0
3.2	Virke	6.2	Utspisning	6.10	Fjäsk	0
3.3	Krok	6.3	Öl	6.7	Knäcke & ost på Cu-linjer	0
3.4	Låda	6.4	Brännvin	1.10	Glest mellan steg till grogg-	
3.5	Bakbräda	6.5	Vatten/Mjölk		veranda med rosor och lie	
3.6	Patina	6.6	Sill		farligt placerade.	-2
3.7	Ytbehandling	6.7	Pytt i pannan			
3.8	Reflex	6.8	Övrig förtäring			
3.9	Krysstag	6.9	Pallpaté			
3.10	Steghöjd	6.10	Övernattning			
3.11	Märke	6.11	Fjäsk			
3.12	Ohyra	6.12	Sång			
3.13	Position	6.13	Övrigt			

Som synes en blandning av kontrollpunkter som positionsvis inte alltid överensstämmer men icke desto mindre är relevanta för ett fullödigt resultat. Enligt pos. 3.8 fanns ingen reflex på denna pall vilket renderade pallkandidaten

-1 poäng. Pallen ska vara försedd med vit reflex åt båda håll då man inte vet när regeringen återgår till vänstertrafik!



Besiktningsmän/kvinnor i arbete. Kandidat t.v.

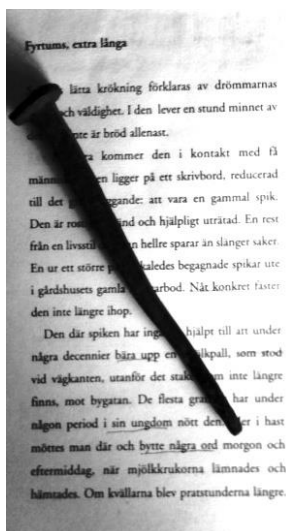
Vid alla våra möten har en kort novell, skriven av Per Helge, ”Fyrtums extra långa” lästs.

Spikens lätta krökning förklaras av drömmarnas tyngd och väldighet. I den lever en stund minnet av det som inte är bröd allenast.

Numera kommer den i kontakt med få människor. Den ligger på ett skrivbord, reducerad till det grundläggande: att vara en gammal spik. Den är rostig, använd och hjälpligt utträtad. En rest från en livsstil där man hellre sparar än slänger saker. En ur ett större parti likaledes begagnade spikar ute i gårdshusets gamla snickarbod. Nåt konkret fäster den inte längre ihop.

Den här spiken har ingått i, hjälpt till att under några decennier bära upp en mjölkpall, som stod vid väggkanten, utanför det staket som inte längre finns, mot bygatan. De flesta grannar har under någon period i sin ungdom nött den. Mer i hast möttes man där och bytte några ord morgon och eftermiddag, när mjölkkrukorna lämnades och hämtades. Om kvällarna blev pratstunderna längre. Då var den de ungas, de satt på den, stod runt den, hängde omkring den, medan de prövade sin ungdom på varandra.

Det som inte är bröd allenast, det är här det sen stund lever: gemenskapen, rösterna, historierna, skämten, de släktdrag som kanske ska ingå i nya blandningar tack vare mjölkpallen. Episoder berättas, okänt för vilken gång i ordningen, blickar får liv, kärlek uppstår, unga män drar djupa, intensiva bloss på cigaretterna.



I sig själv är spiken inte mycket att framhäva. Det är tillsammans med alla de andra spikarna (fyrtums grovt sett, det varierar lite, några är extralånga fyrtums), brädorna och stöttorna som den kunnat bilda en helhet som är större än delarnas summa: en hållfast mjölkpall, att exempelvis sitta på en sommarkväll i sin ungdom och där tala om de drömmar vilkas tyngd nu för alltid bor i spikens lätta krökning.

Gudstjänst vid pallen är en årsvis återkommande välbesökt aktivitet där också Rytterne hembygds- och kyrkokör (norra Europas bästa kör enligt en nu avliden körmedlem) medverkar.



Präst och kyrkvård



Besökare

Många reseberättelser har skrivits och här är en som jag skrev när ett dass skulle inhandlas.

Distr.: Mjölkpallföreningen Datum: Hässelby, Rytterne 2001-04-30

Besiktare: 13

Ägare: Tom Godske, Lumsheden 641, 822 94 Åshammar Tel: 0246-710 91,
070-344 14 02

Ärende: Inköp av skithus som blev

(Nöd) Pallbesiktning 2001-04-29 i Lumsheden, Gästrikland

Nöd pallbesiktning

Belägna i nödig situation och osäkra på när tanken (avlopps) blir full fattade min kruka och jag (13) ett beslut.

Som min kruka läst annons i V.N. torsdagen den 27/4 2001 om ”utedass till salu” skred 13, med kruka, till verket och ringde. Dasset fanns, enligt utedassförsäljaren, i Sandvikentrakten På frågan om dess bredd, bedömdes den till 110 cm vilket är för mycket för vår Skoda att lasta. Men med viss envishet fick jag (13) utedassförsäljaren att med tumstock mäta bottenplattan på utedasset. Vid denna mätning var dassets bredd 88 cm, vilket gott och väl ryms på Skodan.

Dassförsäljaren beskrev vägen till lagret (dass) som kommandes från Västerås till Kungsgården (finns med på kartan) och vidare mot lagret. Som sista vägmärke sa dassförsäljaren, ovetandes om vem han talade med, att 13 skulle hålla utkik efter en MJÖLKPALL!!!!. ----- Med tre krukor. ----- På vänster sida av vägen. --- -----13 sporde då om dassförsäljaren möjligen var medlem i föreningen. Detta var, enligt dassförsäljaren, icke fallet. Dessutom var dassförsäljaren, enligt egen utsago, ovetande om föreningens existens. Ett solklart fall av svartbygge alltså. Inget kunde nu hindra 13 med kruka, i vår hittills, ändock osäkra färd mot norr med is och kyla så här års.

Efter att stärkt kassan ur tillbringaren (mjölk) gick så färden åstad.

Att hitta en mjölkpall är, som ni vet, inte svårt och inte i detta fall heller.

Framkommen vidtog besiktning av pallen (resultat redovisas i bilaga 1) som vid första anblicken liknade en vårutklädd fransk modellska från Dio´r.

Besiktningen benämns nödbesiktning av flera orsaker bl.a. de som framkommit i det redan sagda. Ägaren kom inte ens ut och hälsade välkommen utan, vilket framkom senare, låg och snusade och vilade middag vilket, i viss mån, må förlåtas honom (kan t.o.m. minska minuspoängen).

Ett skithus inhandlades och dassförsäljaren prutade 100 riksdaler på det redan (skit)höga priset. På direkt fråga om det var någon form av muta svarade dassförsäljaren ”nej, det är ersättning för bensin”. Ett svar som måste bedömas hårt då 13:s Skoda går på diesel.

Vid resonemang om Mjölkpallföreningen skylldes dassförsäljaren flera gånger på familjemedlemmar när pallens och krukornas utseende kom på tal. Det var frugan som ville ha en pall, ungarna som ville måla krukorna m.m. m.m. Dassförsäljaren gav dock, vartefter samtalet fortskred ett gediget intryck och begrep, utan mer omfattande förklaringar nyttan av en mjölkpall. Dassförsäljaren var också nästan ivrig att åtgärda de fel som 13 med kruka slog ner på. Barnen var också ivriga att det hela skulle se bra ut.

Dassförsäljaren berättade bl.a. om en granne som nästan dött av hjärtsnörp då han, ovetandes om pallens existens, kom farandes förbi och det stod en mjölkpall efter vägen med två vackra flickor på.

Detta enda tycker 13 med krukka kan rendera dassförsäljaren medlemskap i föreningen, om än till en början, bara på prov och även fast det, enligt oskrivna stadgar, skall vara minst tre besiktningsmän närvarande vid besiktning av pall.

Rätt skrivet intygas

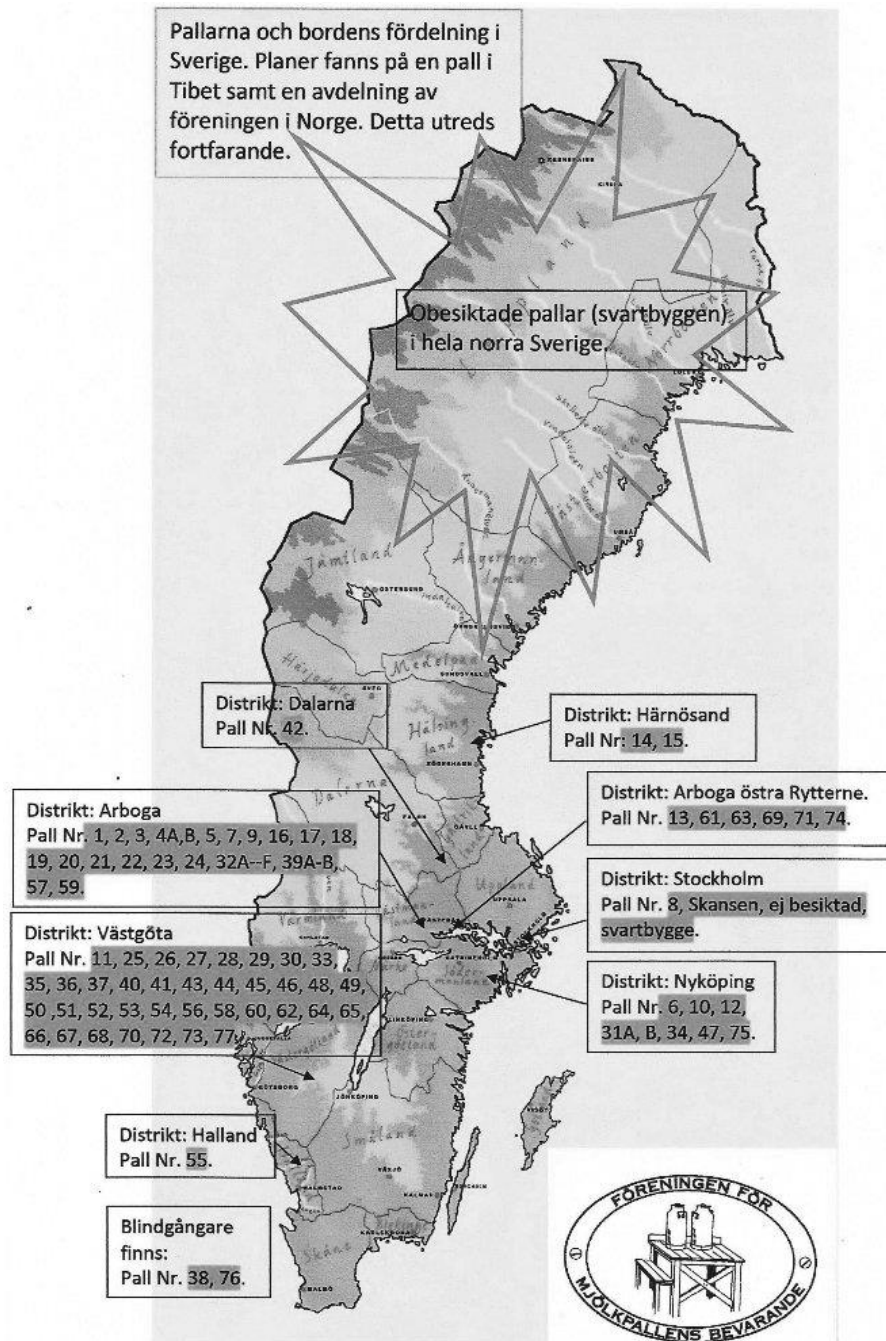
Rytterne 2001-04-29/13 m. Kruka



Pall och pallägare 42, Lumsheden

Föreningens verksamhetsområde.

Föreningen är numera lagd i mjölpåse p.g.a. medlemmarnas ålder och kraftlöshet. men mjölk dricks och ibland en Pajaladrink. Ett arbete med att sammanställa en bok om föreningens 30-åriga existens pågår. Boksläpp beräknas ske under denna höst eller tidigt 2020 på skansen i Stockholm där ett svartbygge (obesiktad mjölkpall) står.



Mycket mer finns att berätta men det får anstå tills vidare.

Med glimten i ögat sammanställt av
6441 C-G Carlsson



DC-3:an Daisy – Från hjältinna till veteran

Efter att 5220 Lars-Erik Rosén berättat lite från sin karriär i förra numret av Propellerbladet (Från medlemstidningen Flygande Veteraner) dök det som en händelse upp en artikel om Daisy i TIFF Nr 1 2019.

Texten är skriven av Camilla Söderström.

Vi återger större delen av artikeln här dock inte de delar som mera i detalj beskriver detta med utmattning och oförstörande provning.

Datum i artikeln refererar till då den publicerades.

De som vill läsa hela artikeln kan göra detta på deras egen hemsida tiff.mil.se där alla nummer av TIFF finns tillgängliga.



Besök vid Linköpings flygklubb där Daisy står i skrivande stund

De börjar vara lätträknade, hjältarna och hjältinnorna som var med och upplevde de historiska slagen under andra världskriget och få är de som kan rapportera om personliga erfarenheter från händelsernas centrum. Men i skrivande stund kan en sådan hjältinna beskådas på Saabs flygfält i Linköping. Där står nämligen en DC-3 tillfälligt parkerat. Denna hjältinna går under namnet Daisy och ägs idag av stiftelsen Flygande veteraner.

Historik – Vem är Daisy?

Ska vi vara helt korrekta så är Daisy faktisk inte av typen DC-3 utan C-47, vilket är den militära versionen av DC-3, bland annat byggd med dubbel lastdörr och förstärkt golv för att kunna transportera större laster. I dagligt tal är det dock vanligt att benämningen DC-3 ändå används och den benämningen såväl som namnet Daisy har därför av förenklande skäl använts i denna artikel.

Daisy tillverkades ursprungligen av flygplanstillverkaren Douglas Aircraft Company i Long Beach, Kalifornien, som en C-47 A-60-DL Skytrain. Hon stod färdig år 1943 och med serienummer 43-30732 påbörjade hon sitt uppdrag som transportflygplan inom US Army Air Forces. Hon kastades snabbt in i hetluften då hon efter en period i Nordafrika förflyttades till England under 1944 för att ta del av "Operation Overlord", de allierades invasion av Normandie på Dagen-D den 6 juni 1944[1][2]. Mer om detta finns att läsa senare i artikeln.

Efter andra världskriget konverterades Daisy till en civil DC-3 och såldes till Det Norske Luftfartselskap, vilket 1948 blev en del av SAS. Hon kom sedan från 1957 att ägas av ABA och tas i bruk för Linjeflyg under beteckningen SE-CFP. Än mer intressant i sammanhanget är dock att Daisys nästa ägare kom att bli det svenska flygvapnet, till vilket flygplanet hörde mellan åren 1962 och 1980. Hon var då på nytt konverterad till en militär C-47 och fick typbeteckningen Tp 79 och flygvapenummer 79006. Som en sista anhalt såldes Daisy 1982 till privatpersonerna Ingemar Wärne och Jimmie Berglund vilka i sin tur grundade stiftelsen Flygande veteraner som idag äger flygplanet [2][3].

Dagen D och "Band of Brothers"

Visst ringer det en klocka av igenkänning om jag nämner TV-serien "Band of Brothers"? För den som inte har sett den har kanske åtminstone hört talas om den. Serien som producerades av inga mindre än Steven Spielberg och Tom Hanks har vunnit såväl Golden Globe som Emmy-utmärkelser för sina skildringar av hur E Company (den 2:a bataljonen ur det 507:e fallskärmsburna infanteriregementet från den 101:a luftburna divisionen) på Dagen D släpptes bakom fiendens linjer. I serien får man följa deras insatser i historiska slag vid bland annat Arnhem samt deras deltagande i befriandet av tyska arbetsläger.

Och Daisy var högst involverad i E Companys insatser under Dagen D. Efter att ha varit stationerad i över ett år på flygbasen Barkston Heat, ca 5 mil öster om Nottingham, var hon på tisdagen den 6 juni 1944 ett av de transportflygplan som korsade den Engelska kanalen och släppte delar av fallskärmsjägerförbandet över Frankrike[1][2][4]. Inför operationen hade flygplanets signalist fått sambandsinformation tilldelad sig författad på rispapper, detta får att den skulle kunna förtäras i händelse av en misslyckad operation och nödlandning i fiendernas områden[1].

Efter Dagen D deltog Daisy även i operation Market Garden som inkluderade såväl markburna som luftburna styrkor. De luftburna styrkornas uppdrag var att möjliggöra markstyrkornas frammarsch genom att säkra broövergångar i Nederländerna och även i denna operation deltog Daisy genom att transportera och släppa fallskärmsjägare [1].

Vi kan därmed konstatera att det är en tvättäkta hjältinna som nu befinner sig i Linköping!

Daisy i svenska försvaret

Vad hade då denna legendariska flygplansindivid fått uppgifter under sin tid i det svenska flygvapnet?

Till att börja med kan vi fastslå att Douglas DC-3/C-47 ingick i flygvapnet mellan åren 1949 och 1984 under typbeteckning TP79. De första två DC-3:orna av den militära typen C-47 köptes in år 1949. Dessa konverterades för att användas till signalspaning men fler tillkom efterhand för fallskärmsjägerfällning samt för passagerar- och transport- flygning. Den sista TP 79 inköptes 1975 som ett led i att ersätta bristen efter ett haveri. Totalt kom flygvapnet att operera med åtta flygplan, dock aldrig med fler än sex samtidigt. Den sista flygplansindividens togs ur tjänst 1984[5].

TP 79 var inledningsvis baserade vid Skaraborgs flygflottilj, F 7, och Svea flygflottilj, F 8, men då F 8 lades ner som förband 1974 flyttades kvarvarande flygplan till Östgöta flygflottilj, F 3. Vid F 3:s nedläggning blev Malmslätt detachement till Bråvalla flygflottilj och kallades F 13M. Bland flygplanstypens många arbetsuppgifter inom flygvapnet kan nämnas signalspaning, materieltransporter, utveckling och utprovning av ny elektronik samt

radarutrustning, utbildning av navigatörer, transport av armens fallskärmsjägare, VIP-transporter, samt biståndsflygningar[5].

Vår hjältinna Daisy spenderade alltså huvuddelen av sin tid på flygförbanden F 7 i Såtenäs och F 3 i Malmslätt, Linköping. Där verkade hon som transportflygplan men också som passagerarflygplan med uppgift att transportera flygvapenpersonal över landet. Men som den äkta hjältinna hon är gjorde Daisy även en sejour i Etiopien där hon utförde humanitära uppgifter för Röda Korset. Under tre månader på plats transporterade hon såväl 325 ton förnödenheter som 826 passagerare! [6]

För den som vill veta mer om Daisy och andra DC-3/C-47 planerar F 7 gårds- och flottilmuseum att anordna en utställning tillägnad dessa flygplan och deras roll i det svenska flygvapnet framöver. Enligt museiföreståndare Ove Larsson finns förhoppningar om att en sådan utställning ska gå av stapeln under de närmaste två åren.

Flygande veteraner



Daisy i sin nuvarande fenmärkning. Bilden tagen vid besök vid Linköpings flygklubb, där Daisy står i väntan på reparation av motorgondol

Idag ägs Daisy av stiftelsen Flygande veteraner, vilken 1983 grundades av tidigare nämnda privatpersoner Ingemar Wårme och Jimmie Berglund. Att flygplanet kunde komma i privat ägo beror på att svenska staten år 1982 bjöd ut

samtliga sina 6 DC-3:or (egentligen C-47) till försäljning. Av övriga fem flygplan hamnade två i Afrika, ett i Kanada och två på museer i Sverige[6]. Ett av museiföremålen är den DC-3 som under ett spaningsuppdrag 1952 blev nedskjutna över Östersjön. Vrakdelarna såväl som spaningsutrustning, kartdelar och besättningens personliga tillhörigheter (plånböcker, skor, glasögonfodral, kläder etc) finns att beskåda i en specialbyggd monter på Flygvapenmuseet i Linköping[7].

Michael Sanz från Flygande veteraner berättar hur flygplanet Daisy i december 1982 flögs från Linköping till Bromma flygplats. Under vintern 1984 samlades ett 20-tal tekniker och andra frivilliga som arbetade intensivt med att göra flygplanet flygdugligt igen. Dessa yrkesmän och entusiaster lade ner sin själ för att flygplanet skulle återfå full luftvärdighet. De flesta av dem hade någon gång arbetat med DC-3 i antingen flygbolag som SAS och Linjeflyg eller i flygvapnet. Efter teknikernas sammanlagt 2 000 arbetstimmar gjorde Flygande veteraner sin första flygning i egen regi i juni 1984[6]. Sedan denna första flygning har flygplanet i Flygande veteraners ägo besökt ett 60-tal flygplatser och flygfält i Sverige och nästan 70 flygplatser i andra länder, så långt bort som Österrike och Storbritannien[6]. Det uppskattas att Daisys totala flygtid genom åren är cirka 35000 timmar. De nutida resorna är medlemsflygningar som i huvudsak finansieras av resenärerna. Ett medlemskap i Flygande veteraner kostar 350 kronor per år och föreningen har idag 2 300 medlemmar. Även om stiftelsen äger flygplanet så är det föreningen som opererar det samt finansierar verksamheten och man hälsar att fler är välkomna att ansöka om medlemskap.

En av årets resor med Daisy kommer att ske i juni, då det är 75 år sedan Dagen D och de allierades invasion i Normandie. Daisy med sina resenärer kommer att flyga från Sverige och medverka vid jubileet tillsammans med en mycket speciell gäst. Men denna hoppas vi på att få berätta mer om i ett annat nummer.

Vistelsen i Linköping

Vi fick äran att besöka Daisy under hennes tillfälliga besök på Malmen. Vid vår sida hade vi Lars Sveding som är pilot och medlem i Flygande veteraner. Lars berättade att Daisy i sommar kommer att delta i de event som kommer att utspela sig i bland annat England och Frankrike i samband med 75-års jubileet för Dagen D.

Lars berättade även att anledningen till att Daisy i skrivande stund befinner sig på flygfältet i Linköping har att göra med oväntade motorproblem som uppstod i samband med en mellanlandning. Men problemen startade redan vid avfärd från Groeningen, Nederländerna, i mitten på juli. Vid avfärd mot flyguppvisningar på Fairford noterades ett felaktigt oljetryck i motorn och efter undersökningar visade det sig att boven i dramat var den axel med vilken startmotorn driver runt motorn och förser motorn med olja. Motorn ersattes och den brustna axeln finns i skrivande stund hos Element Materials Technology för att genomgå en mindre skadeundersökning för att fastslå typ av brott[6].

I mitten av augusti flögs Daisy hem mot Västerås men efter mellanlandning på Saab-fältet i Linköping uppstod nya problem. Kort efter start fick man en brandindikering på vänster motor och återvände då för landning. Även om grundorsaken till detta inte är färdigutredd och officiellt publicerad så pågår reparation av en skadad motorgondol för fullt. Reparationen beräkna vara klar under februari och då ska motor och propeller hängas upp för att Daisy sedan ska kunna flyga hem[6].

Skadeundersökning

Axeln till den startmotor som orsakade de första problemen i Groeningen skickades för utredning till Element Materials Technology. Detta gjordes för att kunna göra en bedömning av skadans grundorsak och därmed kunna vidta lämpliga åtgärder. Utredningen utfördes av gruppen Metalliska material där undertecknad med kollegor har skadeutredningar och materialanalyser av metalliska material och komponenter som sin kärnkompetens.

Som den huvudsakliga beståndsdel i analysen har utredningsledare Gunilla Helmersson utfört en fraktografisk undersökning av brottet, i vilken ytan studerats i såväl lågförstorande mikroskop som högförstorande svepelektronmikroskop – se bild. Undersökningen har visat att axeln har gått av på grund av utmattning. Brottet har skett genom att fyra utmattningssprickor har propagerat simultant genom axelns gods. Detta har kunnat konstateras genom att man i den fraktografiska undersökningen har identifierat mönster i brottytan som är karaktäristiska vid utmattnings- brott, så kallade rastlinjer. Sannolikt har det rört sig om högcykelutmattning där lasterna har varit låga, något som indikeras av den begränsade arean på det slutliga restbrottet. De nötningsskador som noterats

på axelns ena sida bedöms ha uppkommit sekundärt då axeln efter haveri har skadats av omgivande komponenter.



Utredningsledare Gunilla Helmersson undersöker brottytan i svepelektronmikroskop.

Så hur kan man använda de resultat man har fått fram från undersökningen? Utredningsresultatet är värdefull information rör att undvika liknande haverier. Gunillas rekommendation baserad på analysen är att en översyn görs av samtliga startaxlar av samma typ och från liknande motorer och att dessa inspekteras med avseende på ut- mattningssprickor. Om denna typ av sprickor förekommer på en axel är det inte osannolikt att sprickor även har startat på axlar med samma funktion, säger Gunilla. Man har dock möjlighet att identifiera dessa med hjälp av oförstörande provningsmetoder, såsom magnetpulver- provning, och på så vis kan man via förebyggande åtgärder undvika att fler axlar går till brott.

Som ett första steg i detta har Flygande veteraner uttryckt önske- mål om oförstörande provning av en ytterligare axel, vilken visserligen inte har brustit men som har lång flygtid och därmed har erfarit ett stort antal startcykler. Axeln kom- mer från en motor som monterades ner redan sommaren 2017 men där man nu vill fastställa problematiken är densamma.

Källor:

- [1] Flygplanet Daisy i andra världskriget: en veteran och mannen som flög henne i strid, berättat för första gången. Författare: Christer Bergström, Utgiven: 2018.12.05.
- [2] www.6juin1944.com
- [3] www.flygandeveteraner.se
- [4] www.daksovernormandy.com
- [5] F 7 gårds- och flottilj museum, information tillhandahållen av föreståndare Ove Larsson.
- [6] Flygande veteraner, information tillhandahållen av Michael Sanz och Lars Sveding.
- [7] www.flygvapenmuseum.se - Linköpings flygvapenmuseum

Flygande Tunnan är hans skötebarn

Detta är en intervju med 5739 Sune Magnusson gjord av Laholms Tidning 2015

ENTUSIAST. Det finns bara ett exemplar i världen av det svenska stridsflygplanet J29 som fortfarande lyfter. Den Flygande tunnan från 1955 är Sune Magnussons skötebarn – han ägnar den mycket ledig tid och därmed håller han en del av svensk flygvapenhistoria vid liv.

Fakta

Namn: Sune Magnusson

Ålder: 75 år

Bor: Vallberga

Familj: Gift med Helén, barnen Carolina, Petronella och Josefina, sex barnbarn.

Yrkesliv: Till största delen har Sune arbetat på F10 i Ängelholm som flygtekniker samt avdelningschef på flygverkstaden.

Intresse: Teknikintresserad med ständiga små projekt på arbetsbänken i källaren. Hans långtidsprojekt består i att hålla världens enda flygdugliga Flygande tunna, en J29, i gott skick.

Fritid: Trädgård, träning och släktforskning. Jakt som hobby på vintertid.

Bästa upplevelse: En flygning med Draken förra hösten. Vi pressade planet, belastade det till 7G ett par gånger. – Det var roligt.

– Den är värd allt, det är roligt att få hålla igång och visa upp den.

1992 kliade det i fingrarna på ett gäng pensionerade flygplanstekniker – de beslutade att ta sig an ett efterlämnad exemplar av stridsflygplanet J 29.

Flygmaskinen var välbehållen och hade stått fulltankad sedan den togs ur bruk.

Ambitionen var att rusta upp det och sätta igång det för en enda flyguppvisning. Det var 1995.

– Det blev inte riktigt så, säger Sune Magnusson, som då fortfarande var yrkesverksam på flygplansverkstaden vid F10 i Ängelholm.

Planet, som fanns i Linköping, plockades ner och fraktades hem till Ängelholm av Sune själv och Jörgen Andersson. En grundlig översyn och reparationsarbeten sattes igång. Det blev starten på en ny gammal relation, som varar än.

– Det var roligt att få igång det gamla planet, i loggböckerna hittade jag mitt namn från då jag skruvat på planet under 50-talet, berättar Sune.

Saabs enmotoriga stridsflygplan byggdes i 661 exemplar och användes militärt i Sverige och Österrike. Under Kongokrisen tjänstgjorde J29 för FN.

– Det var världens bästa plan, jämbördigt med samtida amerikanska F-86 och sovjetiska MiG-15 plan. Den var snäll i luften, men speciell att landa. Piloten var tvungen att flyga rakt vid landning annars riskerade den att slå runt – vilket hände en del på 60-talet.

Efter Tunnans guldår på 60-talet ersattes den av Draken och Hawker Hunter.

– Tunnan togs väck 1963, den liksom andra flygplanstyper som byttes ut skulle skrotas, men av någon anledning blev det här planet stående.

När F10 lades ner flyttades flygplansprojektet först vidare till Halmstad, men fick sedan sin slutdestination på Såtenäs Garnison. Här verkar SwAFHF, Swedish Air Force Historic Flight, som har till uppgift att bevara flygplanstyper som funnits i svenska flygvapnet och som flyger planen.

– Vi i vårt tvåmannaprojekt samarbetar med dem, kan man säga. Från den ursprungliga gruppen med tjugo man är det bara jag kvar, men jag har fått ny hjälp av Per-Erik ”Pos” Persson.

Med nästan 50 års erfarenhet av flygplan och med en ängels tålmod har Sune Magnusson sedan 1992 årligen tillbringat flera veckor med att underhålla och reparera planet, som sedan det togs i bruk igen gör ett tjugotal flyguppvisningar per år.

– När folk fick höra talas om den ville alla se den, jag har varit både i Österrike, England och på Jersey. Närmast är det flyguppvisning på Såtenäs den 4 juli, säger han.

Självt sitter han inte bakom spakarna, även om han gärna velat. Synen satte stopp för pilotkarriären en gång i tiden. Teknikintresset har däremot alltid funnits. Har han inte renoverat gräsklippare har han ansvarat för besiktningen av liftsystemet på Kungsbygget, under några år körde han ångbåten i Laholm.

– Det är problemlösning och klura ut fel som är roligt och det går inte att bli arg när man håller på och grejar, man måste behålla lugnet. När man arbetar med flygplan får det ta den tid det tar. Jobbet måste vara hundra procentigt.

Sune är nyligen hemkommen från Såtenäs och en veckas intensivt arbete. Årets stora arbete består i att renovera en reservmotor, och det återstår en del.

– Jag har att göra hela året, men jag vill se den igång. Totalt har vi bytt planets motor tre, fyra gånger, förhoppningen är att planet ska hålla till 2025.

Vid 75 års ålder har han så smått börjat fundera på att trappa ner på

flygplansmekandet, men suget är fortfarande för stort för att han ska lägga av helt.

– Jag vet att det står en Tunna i Washington som skänktes till USA en gång. De har ingen avsikt att sätta igång den – jag skulle gärna ha hit den, säger han med eftertryck.

5739 Sune Magnusson



Ett litet problem

En del av oss kommer säkert ihåg en tidskrift som hette Radio & Television och fanns under perioden 1954 till 1983. Tror att en hel del av oss som var telemontörer läste den med stort intresse. Det fanns mycket matnyttigt i den för oss som var både kunniga intresserade och nyfikna. Under några år vad jag kommer ihåg så hade man någon liten klurighet som man skulle försöka lösa. Minns inte om man kunde skicka in svaret och få något pris eller bara kunskapen om att man lyckats med bedriften var belöning nog.

Det finns en sådan liten klurighet som av någon anledning har fastnat i mitt minne och jag kan inte släppa det hur gärna jag än vill. Anledningen är att då jag först läste den tänkte för mig själv att det här går inte att lösa. Men efter lite funderande kom jag fram till att eftersom problemet är publicerat så måste det finnas ett sätt att lösa det på även om det vid en första anblick ser ut att vara "olösligt".

Jag skall dela med mig till er av detta så att ni kan bry era hjärnor lite och förhoppningsvis kunna skryta med er förmåga. Kan inte lova att orden i min formulering stämmer överens med de som fanns i tidskriften men problemet är detsamma och både "andemening" och lösning är enligt ursprunget.

Nu till problemet:

Det var två kompanjoner som hade som en bredvidsyssla att på den tiden sälja transistorapparater. De hade dock lessnat på detta och det var troligen heller inte så lönsamt så hade för avsikt att avveckla verksamheten. De hade kontakt med en handlare i radiobranschen och diskuterade med honom om de kunde göra någon affär.

De kom överens med honom att byta deras lager av transistorapparater mot transistorer (det här var på 1960-talet). Överenskommelsen var att för varje transistorapparat de gav honom skulle de få lika många transistorer som totala antalet apparater de lämnade.

Överenskommelsen var klar och bytet skedde. De lämnade över transistorapparaterna och fick i utbyte att antal transistorer. Dessa var förpackade i kartonger som var och en rymde tio transistorer.

Nu var det dags att dela upp transistorerna mellan kompanjonerna. De började fördela kartongerna. En kartong åt dig, en kartong åt mig, en kartong åt dig, en kartong åt mig. Så fortsatte de tills de närmade sig slutet. Då lät det så här: En kartong åt dig och en kartong åt mig men den här sista är inte full. Men om jag får två transistorer från dig så har vi fått lika många. Frågan är hur många radioapparater de lämnade ifrån sig.

Slut på problemet.

Som sagt – det kanske ser olösligt ut men det finns faktiskt lösning på detta.

Överlämnar det med varm hand till som det heter ”Den bästa av läsekretsar” enligt Dagens Nyheters sida NAMN & NYTT.

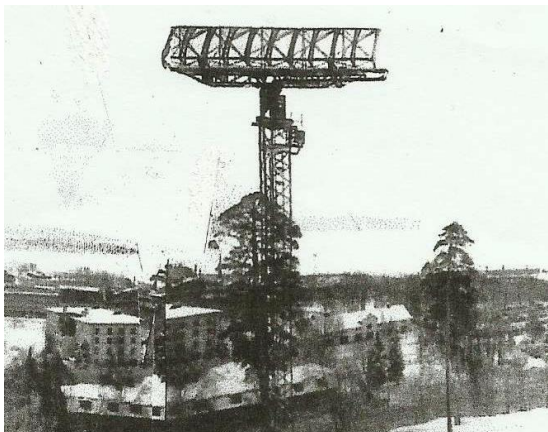
Jag kan inte på något sätt utlova någon form av belöning mer än äran av att lyckats men lovar att i nästa Propellerblad leverera lösningen.

6060 Bengt Svensson



Radarstationen på Boåsberget mitt i Karlskoga stad

I mitten av 60 talet åkte jag under några år då och då till Karlskoga för att under några timmar köra den radarstation som var placerad på Boåsberget i Karlskoga. Stationen stod i trädgården framför disponentvillan. Villan var för det mesta obebodd då cheferna bodde mest i Alfred Nobels Björkborn. Radarn som tillhörde F1 med beteckning R12 "Spättan" kom till i slutet av 50-talet för att



skydda AB Bofors. Från disponentvillan gick en gång i berget ner till Sveriges första luftvärnscentral i skyddat utrymme som blev klar 1938. Där monterades själva radarstationen med PPI. Därifrån rapporterade en radarobservatör till en luftförsvarscentral i Örebro.

En spiraltrappa gick därifrån ner till de stora bergverkstäderna som idag är tomma. I ett hörn där nere fanns en luftvärnscentral och en luftförsvargruppcentral. Vi ordnade också dit en radio så radarjaktledare kunde vara där när radarn i Västerås stod stilla för tillsyn.

Även SÄPO var där en gång för att se om det flög in knarkklangare från Norge. För att täcka lågflygande plan hade de satt ut armens lågspaningsradar vid gränsen.

Om det blev napp vet jag inte för SÄPO håller tyst. I mitten av 70-talet kom dåvarande Boforschefens fru ut och talade om att någon radar i trädgården ville hon inte ha. "Min man jagar älg tillsammans med milochefen i öst så jag ska se till att radarn kommer bort" och så blev det. (Höga underhållskostnader enl. andra) När stationen togs ner 1977 tog jag hand om stativet med PPI och det står nu i "Teleseum" i Enköping.

Bilder från de tomma verkstäderna finns på "skymningslage.se" äldre inlägg.

5754 Anders Sturesson



Utdrag från vår facebook-sida (FFVK)

6032 Knut Jonsson – Hammaren och kondensatorn

Den 9/12 1962 brann den bostad ned som jag bodde i (tillsammans med 6014 Janne Garnej, 6030 Bengt Jonsson m.fl.). Det var någon sorts tjänstebostad vid F16 i Uppsala där vi var lärlingar på första terminen. Det enda jag hade kvar var de kläder jag var iklädd vid branden vilket var ett par terylenbyxor, en nylonskjorta, ett par kalsonger, strumpor och ett par sleepers. Vad jag saknade mest efteråt var mina rullkondensatorer från FFV-tiden samt hammaren vilka gått åt i lågorna. Trodde jag.

För ett par veckor sedan var jag till min svägerska, numera änka efter min äldsta bror som avled tidigare under vårvintern. Döm om min häpnad när hon tar fram HAMMAREN och ber att få återlämna den och tacka för lånet. Min broder Sven måste alltså ha lånat den av mig före den 9/12 1962. Men nu fick jag tillbaks den, redan efter 56 år. Man kan, om ljusförhållandena är de rätta, fortfarande läsa det elevnummer vi fick slå in, i mitt fall 6032.

Hammaren förföljer oss till slutet av våra liv !!!



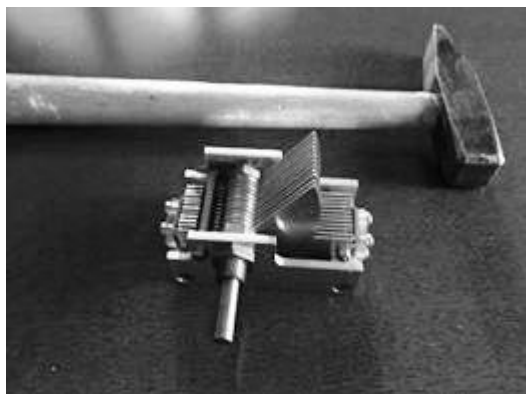
5732 Kjell Landgren

Den är oundgänglig vid trånga utrymmen, och vid precisionsspikning. Lagom tyngd. Min hammare låg 5-6 år utomhus, när den så småningom dök upp. Nytt skaft (ruttet) och en rejäl uppsatsning. Den får troligen följa mig i graven....

5943 Hans Gustavsson

Min stolthet var en väl fungerande vridkondensator som blev hjärtat/hjärnan i min första UKV-mottagare med en förstärkare på 5W byggd på Lövudden våren 1961 med prylar från Elfa och Claes Olsson.

Anläggningen levde fram till i mitten av 70-talet då en modernare apparat avskaffades till familjen. Mitt fina bygge gick tyvärr i skroten vid en flytt 1978.

**6440 Hans Karlsson**

Jag kan relatera till minnen som beskrivits i senaste inlägg. Har både vridkondingen och hammaren som positiva minnen på min ”prylhylla”. Även FM-mottagaren (anno 1965) finns bevarad, med funktion.

Fyra FFVare medverkade vid en minnesceremonin på Säve, fd F9.

Det är hela 50 år sedan F9 lades ned.

Tack för trevlig samvaro!



5857 Owe Willingskär , 6138 Artur Larsson , 5834 Tage Tuvheden och 5930 Tommy Sahlsten

5511 Lars-Ove Johansson – 60 år sedan vi i klass 1955 gick ut med examen från FFV.

Vi var då unga med stora hopp och förväntningar. FFV andan och kamratskapet har följt oss genom åren med flera klassträffar då nostalgin och historierna flödade.



Bifogat foto är från examensdagen i juni år 1959.

På fotot syns på främre raden fr. v. 5508 Lars Hansson, 5521 Bertil Olsson, 5516 Per-Olof Kullberg, 5502 Curth Arvidsson, 5510 Per Hessmo, 5501 Rolf Andersson, 5517 Bernt-Ove Larsson, 5520 Rolf Lindau, 5512 Bertil Lilja, 5524 Roland Rehnäck, 5533 Svante Valfridsson, 5513 Göte Karsin, bakre raden fr. v. 5503 Lars Dahlström, 5509 Hugo Hellberg, 5511 Lars-Ove Johansson, 5522 Torbjörn Ortmon, 5535 Erling Wiktorsson, 5518 Lars Lundin, 5534 Lars-Olof Wikström, 5530 Fleming Tell, 5526 Lars-Erik Finnström, 5528 Jarl Svensson, 5531 Lars Tellström, 5506 Reine Gullbrandsen och 5507 Sven-Olof Hagman.

6036 Jan-Olof "Klinga" Klingsell – Hej alla FFVK älskare.

Idag hände något mycket roligt och trevligt. Jag fick kontakt med Knut "Ramsele" Jonsson och vi utväxlade lite skrivande om gamla minnen från vår tid på skolan. Han liksom jag tog nya vägar i våra yrken och det verkar som fler inte fortsatte i flygvapnet. Vi hade väldigt lite kontakter kvar. Skulle det inte vara roligt att flera hörde av sig på denna sida och få en ingång till att utväxla gamla minnen eller ta upp kontakten direkt med varandra. Jag undrar ofta hur det gått för alla Er som gick 1960 årskull. Ta Er nu i kragen och visa att Ni finns och

starta en liten kontakt på det här sättet. Tycker att det skulle kunna ge en hel del härliga kontakter och minnen från vår fina tid på skolan Ha det gott alla.

5303 ”Jompa” Sven Andersson

6036 J-O Klingsell tog upp ett kul ämne tycker jag. Nappade direkt. 5303 Sven Andersson kallad ”Jompa” på skolan och för all tid därefter. Efter min tid på FFV blev det avd. 6 på F3 sedan lumpen på F3 och därefter hjälpteknikerutbildning på F5 i Ljungbyhed. Då F14 i Halmstad lades ned var det flera tekniker där som ville till F5 och vi hjälpare fick flytta på oss. Jag hamnade då på F11 i Nyköping. Därefter blev det teknikerskolan på F1 i Västerås. Efter skolan blev jag placerad på F3 igen. Hösten 1961 sökte SAAB efter många anställda till sin kontrollsektion. Jag sökte dit och blev antagen. Lönen steg nu från 725 kronor i månaden till 1125 kronor. Vi var fyra tekniker som då flyttade till SAAB från F3. Fick nu börja jobba med kontrollbesiktning av hydraulikinstallationen på FplJ35 . Höll på med detta ett tag och blev sådan överflyttad att jobba med det nya skolflygplanet SAAB 105 som fick beteckningen SK60 i vapnet.

Efter detta sökte jag till DataSaab där jag var på deras säljavdelning i 2 år skolade sedan om mig under 1 år till data och laboratorieingenjör. Började efter detta att jobba på serviceavdelningen med bankdatorer. Det höll jag på med i 20 år och besökte under den tiden både USA, Japan och hela norden samt Europa.

1991 började jag på SAAB igen där jag fick hand om deras stora passagerarplan SAAB2000. Följde det planet från start till slut. 1998 slutade jag med det och började på ERICSSON i ett par år.

Pensionerade mig 2001, ett år för tidigt, jobbade då som vaktmästare hos Linköpings kommuns sporthall. Jag anställdes då av 6036 J-O Klingsell.

Nu sedan 2009 jobbar jag på ett bemanningsbolag som heter Veteranpoolen. Där jobbar jag med lite av varje mest trädgårdsskötsel och trädbeskrning. Det blev en snabb beskrivning av 60 år som arbetsför.

En hälsning från 5524 Roland Rehnäck

De flesta som lämnade FV efter skolan, fortsatte på den tekniska linjen. Jag är en av de få som tog ett sidospår som hamnade en bra bit utanför tekniken.

Direkt efter lumpen 1960 fick jag jobb på ASEA i Västerås. Jag började att skriva provningsinstruktioner för de produkter som Elektroniksektorn tillverkade. Något

senare gjorde jag igångkörnings- och skötselinstruktioner för produkterna. Så småningom, omkring 1970, fick jag ansvar för den avdelning på Elektroniksektorn som hette YFB, Sektionen för Dokumentation och Utbildning.

I samband med energiomröstningen 1980 började jag på ASEAs Informationsavdelning där jag fick ansvaret för kontakterna med svensk och internationell fackpress. Särskilt spännande var det 1983 när ASEA firade hundraårsjubileum.

1984 erbjöds jag att börja på Bahco Verktyg i Enköping som Informationschef. Fyra intressanta år var jag där, men byte av VD gjorde att jag började fundera på annat. Lyckligtvis fick jag en propå från BT Svenska AB, som jag direkt nappade på. Det år som jag var där, är nog det för mig mest utvecklande när det gäller information och reklam.

Ett år blev det bara, eftersom jag fick ett erbjudande från Alfa Laval som jag inte kunde motstå. För att göra en lång historia kort, slutade jag med pension 1998 vid sextio år, och då hade jag nått så långt jag kunde: jag ingick i Koncernledningen som Informationsdirektör. Sen dess är jag Friherre.

En fundering från 5524 Roland Rehnäck:

Plötsligt slog det mig att det ingick i ettornas uppdrag att städa lokalerna. Jag har ett minne att vi fick städa alla utrymmen, även toaletterna, under Arvid Lundströms ledning. Stämmer det? (naturligtvis uppkom funderingarna i sittande ställning med neddragna byxor...)

6032Knut Jonsson

Jag började 1960 och har inget minne av någon toalettstädning. Jag har inget minne av någon städare/städerska heller. Men man förtränger ju gärna det obehagliga.

6036 Jan-Olof Klingsell

Jodå det var städning några gånger under Luddes ledning.

5857 Owe Willingskär

1958 minns jag att vi i alla fall tömde papperskorgar på andra våningen . Några av oss försökte att få komma in på ett ”hemligt” rum på tredje våningen där det

satt en person med ett speciellt uppdrag . Vi blev alltid nekade men roligt var det att knacka på i alla fall.

5732 Kjell Landgren

Jag har hittat en fickalmanacka från 1958!

Inte många anteckningar i den, men för torsdagen den 20 november finns det.

”Matförgiftade hela bunten! Kö på skitan”

Då bodde vi alla 57or på Lövudden tillsammans med 58or plus de på

Johannisberg. Den natten fick vi springa ut i terrängen. Ingen direkt skog vid Lövudden, men stranden fick duga. Utanför kapellet.....

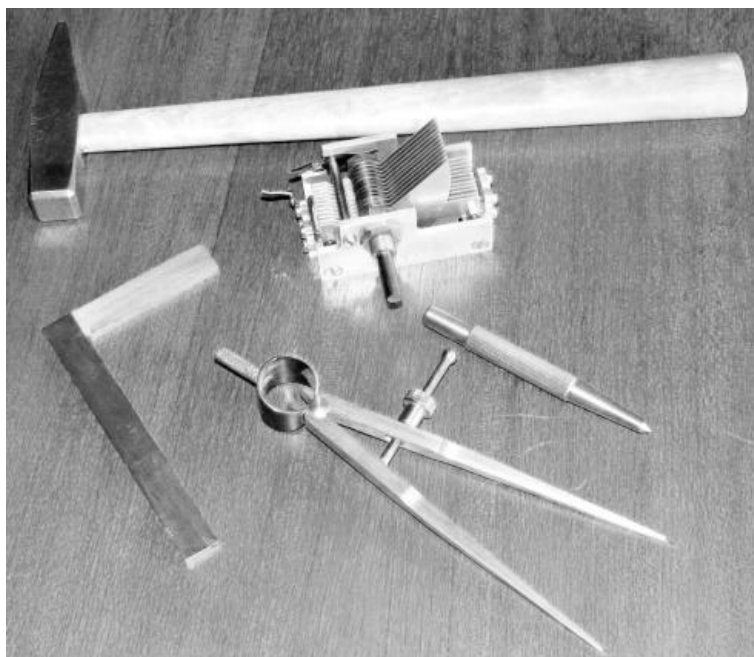
Panik! Alla toaletter upptagna. Nöden har ingen lag.

Hur många blev sjuka? Ingen aning, men troligen de flesta. Någon minns kanske?

Jag har ett svagt minne av att vi fick svarta koltabletter.

5303 Sven Andersson

Visst var det en fin tid då på 50-talet. Kriget var slut och allt andades för en ny fin uppgång av välstånd. Jag tänker ofta på vad våra föräldrar tänkte då de skickade oss ungdomar med enkel biljett till Västerås. Vilken nyttig och fin upplevelse vi fick möjlighet till. Och den Goa kamratskapen vi fick för livet. Hälsningar till er alla FFVare från 5303 ”Jompa”.



Verktyg som tillverkades på skolan

Till de nya eleverna på FFV och Lövudden

Här följer det brev som skickades hem före skolstarten så att Du inte var oförberedd på livet i en internatförläggning.

När du skall börja i Flygförvaltningens Verkstadsskola kommer Du att bo på KFUMs friluftsgård på Lövudden och vi vill med dessa rader hälsa Dig välkommen!

1) Du skall komma till Västerås i så god tid söndagen den 11 augusti att Du kan vara på elevhemmet senast kl 20:00. KL 20:15 serveras en kvällsmåltid och då förrättas upprop.

Sänd resgods och cykel i så god tid att alltsammans säkert hinner fram till måndagen.

2) Elevhemmet ligger i närheten av Johannisbergs flygfält, ca 6 km från Järnvägsstation. Lämpligen tar Du busslinje 5 (Fulleröbussen), som går från centralen (invid järnvägsstationen) kl 13.45, 16.00 och 19.30. Tala om chauffören att Du skall till Lövudden, så visar han var Du skall stiga av. En annan möjlighet är att ta en taxi. Ni är 60 elever, som samlas den dagen. Du ser Dig om på tåget, kanske Du upptäcker några kamrater. Blir Ni fem eller sex om en bil, ställer sig inte resan mycket dyrare en bussbiljetten.

3) Beträffande utrustningen så får träskor (trätofflor) inte användas vare sig på skolan eller elevhemmet.

4) Vid framkomsten till elevhemmet frågar Du efter husmor, fröken Jansson, eller undertecknad David Molin, så skall Du få besked om var Du skall bo.

5) I de förmåner, som Du under skoltiden åtnjuter, ingår bl.a. fri läkarvård och sjukvård på samma sätt som för statsanställda. Emellertid måste vid läkarbesök doktorn ha sitt arvode kontant. Dessa pengar får patienten sedermera tillbaka genom sjukkassan (två tredjedelar) och skolans kontor (en tredjedel), men för att klara den situation som uppkommer vid sjukdomsfall – vi har den erfarenheten att eleverna sällan är välförsedda med pengar – skall 10:- kronor deponeras hos föreståndaren vid framkomsten till elevhemmet. Dessa medel utgör också ett garantibelopp för ev. åverkan å möbler eller andra inventarier. I den mån pengarna ej för Din räkning förbrukats, återlämnas beloppet efter skoltidens slut.

6) Beträffande motorcyklar är det olämpligt att inneha sådana under elevtiden, trots att de naturligtvis är roliga leksaker. Men för dem, som ändå använder sig av dessa forskaffningsmedel, framhålles betydelsen av att till alla delar följa gällande trafikbestämmelser samt att fara fram med hänsyn och omdöme, inte minst i närheten av elevhem och andra bostäder i grannskapet. Vidare får de ej repareras på skolan. På elevhemmen finns inga lämpliga utrymmen för lagning och uppställning av motorfordon. På elevhemmens områden gäller att följa föreståndare och husmors anvisningar i varje detalj.

Minsta brott mot dessa föreskrifter kommer att medföra motorcykelns omedelbara hemsändande till föräldrahemmet.

Vi avråda bestämt från medtagande av motorcyklar eller MOPEDER.

7) Om Du inte tidigare är ansvarighetsförsäkrad föreslår vi att Du talar med Din målsman om möjligheten att ordna denna form av försäkringsskydd, som är bra att ha när man skall ut i världen och själv ansvar för vad man slår sönder eller skadar.

När det så gäller Din vistelse här på skolan får vi framhålla betydelsen av ett hundra procentigt intresse för studierna och utbildningen. Det Du offrar på läxor och skoluppgifter har Du igen många gånger om då Du längre fram kommer ut i förvärvsarbete. Välkommen till de nya uppgifterna, till arbete och möda, också till glädje och gott kamratskap.

Västerås den 5 juni 1957

David Molin



Göran Hawèe 5624

Artikel från TIFF nr3 2019

Han är den som för sina radar- och vapensystemmodificeringar på flygplan 35F och 35J lyft de allra högsta belöningssummorna från förslagsverksamheten och har två gånger (!) belönats av Krigsvetenskapsakademin för sina insatser.

Detta skulle jag vilja att du beskriver lite ytterligare!

– Ja det kan jag väl göra, men det blir en lång utläggning så det är nog bättre att du går in på min hemsida

<http://goranfv43hee.se/hawee12/hawee12.htm>

”(Hawee I och II)” för att läsa vidare om dess två förslag! Att någon två gånger har fått medalj för ett förslagsärende är rätt så ovanligt och jag fick rätt stor ersättning men med 75 % marginalsatt blev det inte så mycket över som man kan tro!

Vad jobbar du med (vad har du jobbat med) som du gärna vill dela med dig av till TIFF:s läsare?

– 1956 började jag på Flygförvaltningens

Verkstadsskola i Västerås, ni kan kolla upp en gammal artikel i TIFF (2/1986 sida 42-47).

Efter denna skola så gick jag som lärling på F16 i två år innan examen 1960.

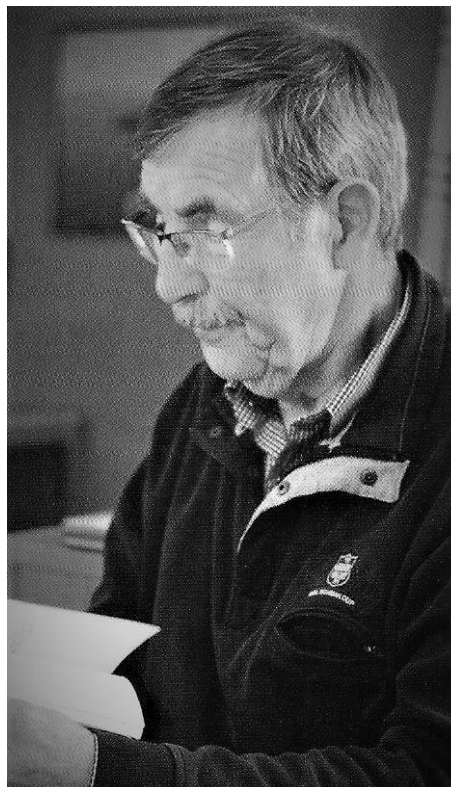
Då fick jag 20 år gammal titeln telemontör då jag började att jobba på

televerkstaden. 1961 fick vi ”drakarna”. De sista 15 åren innan min pensionering 2001 jobbade med JA37.

– Teknisk tjänst inom flygelektronik (numera kallat avionik) dels som civil telemontör (kollektivanställd) och senare som driftingenjör

(tjänstemannaanställning) vid den tekniska avdelningen på Flygflottiljen i

Uppsala, F16. Jag upplevde J29, fpl 35 (4 versioner) och JA37 under mina 43 yrkesverksamma år.



– Jag jobbar fortfarande med att hjälpa diverse museer med att skriva dokumentation om avionik samt med att bygga och underhålla flygsimulatorer, företrädesvis flygplan 35 mm.

Egna reflexioner

– Materieluppföljning inom teknik och underhåll. Återkommande årliga möten på bra tjänstemannanivå (under de 30 års senare arbetsperioden) med de bästa tekniskt kunniga inom flygvapnet.

Hur länge har du läst TIFF?

– Från start till pensionen. Därefter sporadiskt när jag stötte på den. Numera är jag dessutom prenumerant så framöver kommer jag inte att missa något nummer eftersom jag kommer att få mitt eget exemplar direkt hem i brevlådan.

Varför läser du TIFF?

– Jag läste den för den återspeglade mycket av den tidens arbetsområden inom den tekniska tjänsten och var lite specifik för flygvapnet. Bl.a. refererades en hel del om materielkvalitet. Även mycket om människorna på marken så att säga.

Finns det några spännande eller intressanta anekdoter som du vill dela med dig av till TIFF:s läsare?

– 1979-80 startade FMV-UH inom elektroniken en grupp UGU35 där vi på förbanden fick ingå som fullvärdiga medlemmar. Ett nytt koncept som togs väl emot av alla – speciellt vi på förbanden. Återkommande årliga möten på olika förband eller vid FMV med redovisning av årets tekniska händelser och statistik. I det avseende stack en flottilj ut med bara hälften så många felanmärkingar på sina flygplan som övriga flottiljer. Ingen förklaring gavs och det upprepades flera år.

Det var F12 som det gällde. Dock fick det sin förklaring när jag efter en basväxling med en div från F12 med vår 3:e div. Då kollade en flygplantroppchef med divisionschefen från F12 vilken rutin som gällde vid flyganmärkingar. Han meddelade då att eftersom systemen i J35F var så pass komplicerade så hade den tekniska ledningen i samråd med flygande personalen bestämt att aldrig skriva anmärkning vid den första konfrontationen utan vänta till nästa tillfälle då felet visade sig. Därmed kunde den statistiska problematiken förklaras. Huruvida detta förfaringssätt var flygsäkerhetsmässigt försvarbart kan kanske diskuteras men om man höll sig till icke flygsäkerhetssystem var det väl OK rent fredsmässigt.

– Andra anekdoter kan väl vara när våra elektroniska störare (J32) mot J35F flygradar upplevde att den (radarn alltså) i princip blev immun mot det de kunde åstadkomma med sina Petruskapslar efter de modifieringar som infördes efter förslag från undertecknad.

Vad tycker du om TIFF:s innehåll nu jämfört med i begynnelsen?

– Eftersom jag har upplevt den analoga världen under den längsta arbetstiden och på svenska så har jag svårt att hänga med i alla akademiska artiklar och dess språkbruk.

Har du några favoritområden i innehållet när det kommer ett nytt nummer i brevlådan?

– Möte med läsare är positivt.

Saknas något som du gärna skulle se att vi tar upp i framtiden?

– Kanske tillbakablicker om viktiga UH-händelser, helst inom flygvapnet (för min del). Det finns mycket att saxa ur tidigare tidskrifter och årgångar.

Avslutande ord

– Kom och kolla en Teletestrigg J35J vid Robot museet i Arboga den enda som finns kvar och som dessutom fungerar ganska bra.

(Red anmärkning; det kommer ett reportage om detta museum i ett framtida nummer av TIFF).

5624 Göran Hawée



En Svensk Tiger

FN:s generalsekreterare, svensken Dag Hammarskjöld, omkom 1961 när planet han reste med på väg mot staden Ndola störtade – nu påstås att piloten och legoknekten Jan van Risseghem erkänt för vänner att han dödat Hammarskjöld. (text från SVD 2019-01-13)

- Med anledning av detta vill 5834 Tage Tuvheden berätta om följande händelse.

Jag började på FFV – Kungliga Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås – 1958 där jag utbildade mig till instrumentmakare.

Sommaren 1960 började jag mina praktikår på F9 flygflottilj Säve i Göteborg.

Natten mellan den 17 och 18 september 1961 omkom Dag Hammarskjöld i en flygolycka.

Kort därefter meddelade min förman Gunnar Swanström att höjdmätaren från det störtade planet skulle komma till F9 för kontroll.

Jag var nyutbildad på instrument det var nog orsaken till att just jag skulle utföra kontrollen, tillsammans med Gunnar.

Gunnar var mycket kunnig, så det var nog anledningen till att F9 i Göteborg fick uppdraget att kontrollera höjdmätaren på "Hammarskjöldsplanet" (DC-6B SE-BDYD från Transair)

Det tog cirka fjorton dagar så kom beskedet till Gunnar Swanström, det kommer inte någon höjdmätare till F9. Planet är nedskjutet.

Gunnar sade, som du förstår så får vi inte tala om detta, och det har jag inte heller gjort.

5834 Tage Tuvheden



Min tid på FFV 1959-1961

Jag, Tommy Sahlsten, blev uttagen till test för att komma in på FFV. I Folkets hus lokaler i Göteborg utfördes testerna under ledning av en barsk Lage Jarking. Jag hade ingen som helst känsla hur det hade gått. Efter ett antal veckor kom beskedet att jag var antagen. Då var jag både undrande och stolt, det var ändå en upplevelse att vara en av 60 elever från hela Sverige som antogs till skolan 1959.

Nu kommer jag att ta upp olika episoder som hänt under min tid på FFV. Dessa är inte i kronologisk ordning.

Mitt elevnummer blev 5930 och jag inkvarterades på Johannisberg.

(f.d. Drottning Kristinas jaktstott). Jag var väldigt blyg och tillbakadragen men efter hand som jag lärde känna andra eleverna så släppte det. Det var väldigt positivt med gemenskapen. Jag valde telmontörslinjen på skolan.

Vi bodde i ett rum på fjärde våningen. Fönstersmygarna var typ en meter tjocka. Där satt vi ofta och filosoferade om allt möjligt. Vi var flera som bl.a. testade att hissa ner oss i brandlinan från fönstret på fjärde våningen vilket i sig blev en ny erfarenhet.

En annan erfarenhet var att gå med i skolans hemvärn. Vi fick bl.a. vara markörer på

Hemvärnets stora övningar. Speciellt en gång var det tufft, "Lappen" hade fixat lite lugnande dricka som vi "avnjöt" på kvällen. Dagen efter så satt vi i skyttegraven bakom tavlorna, där vårt jobb var att klistra över hålen i tavlorna efter varje skjutning. Det kändes i huvudet varje gång de sköt!

En annan gång så träffade vi ett par tjejer utanför Johannisberg. Vi umgicks på kvällen och småhångrade i en lada i närheten. Vi skulle ses dagen efter igen, men på morgonnyheterna så efterlyste polisen tjejerna. De hade rymt från en ungdomsvårdsskola, så det blev ingen ny träff.

I närheten av skolan så fanns det en utedansbana. Vi var några som åkte dit på en lördagskväll. Musiken var ganska okej, men den blev sämre efterhand. Efter



några låtar så tog musikerna paus. Anledningen var att de skulle ha drickapaus. Bakom högtalarna hade de sina spritflaskor. Då förstod vi den musikaliska utvecklingen i bandet.

På skolan hände det ett och annat. Vår lärare Hjärter, elverkstaden, skulle lära oss att vara försiktiga när vi byggde olika saker. En gång skulle han visa var vi inte skulle hålla fingrarna. Problemet var bara att han själv hade glömt stänga av strömmen. Han fick sig en kyss så han höll på att ramla av stolen.

En annan gång var det en elev som satte svetslågan mot ett handtag till en ugn, varvid en elev brände sig illa när han skulle öppna luckan.

Vid ett tillfälle så kom Molle körande i hög fart med minibussen. Han sprang upp till expeditionen. Strax hörde vi Jarking ropa upp fyra namn i högtalaranläggningen. Dessa skulle omedelbart infinna sig hos honom. Molle körde dem till sjukhuset. Det visade sig att dessa fyra hade haft sexuellt umgänge med en finsk tjej i köket och behövde medicin! (jag var inte en av dem).

Molle hade ett par döttrar och en var typ 15 år. Eleverna visade sitt intresse för henne vilket gjorde att Molle bevakade henne dygnet runt. Ja, han var som en skugga, han var överallt. Undrar hur mycket sömn han fick?

En lördag var det maskerad på Folkets Park i Västerås. Då var vi flera som gick dit utklädda. Vi var två (Janne och jag, längst fram till höger i bilden), som var utklädda till troll. Det var gamla kolsäckar som vi hade på oss och vi hade sotat oss i ansiktet, på armarna, mm. Det var inte lätt att bjuda upp i den munderingen. Oavsett så väckte vi alla som var utklädda stor uppmärksamhet.



Då vår flitpeng var liten, typ 15 öre, så behövde vi dryga ut den. Vi såg att Lasarettet behövde blodgivare, så naturligtvis åkte vi dit och anmälde oss. Centralen låg i källaren och vi var fyra som anmälde oss. Vi satt i en gång för att vänta på provtagning. Plötsligt kommer det ut en kille som lämnat blod, han ser lite matt ut och böjer sig fram/nedåt, sätter händer i golvet. Han står som en pyramid med händer och fötter i golvet, planar sakta ut, ligger platt på golvet. Då kommer sköterskorna rusande och lägger honom på en bår. De säger till oss, ingen fara killar, han reste sig för snabbt. I det läget var vi beredda att gå igen, men vi blev trogna blodgivare.

Det var absolut förbjudet att dricka alkohol på skolan. Molle gjorde ofta visitationer på rummen så att vi inte hade något undanstoppat. Det var bara en utväg om någon blev påkommen, enkel biljett hem! Det var några som hade kontakt med en familj som bodde på Skallberget/Gideonsberg tror jag det var. Mamman tyckte synd om oss på skolan och hjälpte till att köpa ut starkvaror. Det var inte så ofta men det förekom emellanåt.

Någon kom på idén att vi skulle ha party på Lövudden. Sagt och gjort, vi fick förankrat det av Molle. På skolan fick vi tillstånd att bygga en bardisk i aluminium som en del i vår utbildning. Den blev klar på nolltid och fick väl godkänt. Jag fick i uppdrag att ragga tjejer från sköterskeskolan. Efter mycket vända tog jag mod till mig och ringde till skolan. En av sköterskorna svarade och efter lite övertalning så gick hon med på att samla ihop sina kompisar. Molle ställde upp och hämtade dem med minibussen. Han var noga med att räkna in dem, så han hade koll på att alla kom med på hemresan. Det blev en lyckad fest med mingel, musik och dans (helt utan alkohol).

Stackars Molle han var inte säker på att alla hade åkt hem, så han var uppe till tidigt på morgonen för att kolla att vi inte hade besök på rummen.

Skolan hade s.k. tiohuggare, en båt med plats för fem roddare på var sida. De var utrustade med master så att vi kunde segla. De gick inte fort, pga av båtens tyngd. Vi planerade en segling över Mälaren till Torshälla över en långhelg. Husmor försedde oss med mat som skulle



hålla sig. Vi hade fått leverans av ”morsan” som hon kallades. Spriten gömde vi på Johannisbergs badplats. På väg mot Torshälla gjorde vi ett strandhugg och hämtade upp leveransen. Väl framme sent på eftermiddagen gjorde vi iordning mat med tillbehör. Vi fick sedan gå ca 5-6 km till Folkparken. Väl där fick en av oss frågan var vi kom ifrån. Sedan sa alla vi träffade, jaha ni kommer från FFV! Vi förstod inte hur de visste det. Det visade sig att alla av oss var knallröda i ansiktet efter seglingen. Sent på natten kom straffet, vi fick gå tillbaka i mörkret till vår ankringsplats.



En annan episod var en väldigt liten hemmabyggt radiosändare den placerades en gång på damtoaletten på ett dansställe. Vi hade med oss en liten batteridriven radio så det var bara att ratta in rätt frekvens och lyssna på tjejernas snack. Det var mycket intressanta diskussioner som föregick på damtoaletten.

Det finns säkert många fler minnen och episoder, men just nu kommer jag inte på dessa.

5930 Tommy Sahlsten



Inbjudan till Kamratträff och kallelse till årsmöte 2020

Lördagen den 23 maj och söndagen den 24 maj 2020 är det en traditionell kamratträff med årsmöte i Västerås.

Kamratföreningen startade 1945 dvs för 75 år sedan.

2020 kan man då säga är ett jubileumsår, som är värt att fira.

Lövudden är i förändring fn och det är svårt att säga vad vi har tillgång till. Själva huvudbyggnaden och hotellet (elevhemmet) har sålts och det är ännu inte klart hur den nya köparen skall driva anläggningen.

KFUM har kvar – ”Björken” – konferensdelen med kansliet samt två andra byggnader intill som vi har tillgång till.

Eftersom hotellverksamheten på Lövudden är nedlagd är vi hänvisade till stadens utbud där vi kommer att erbjuda prisvärda alternativ.

En separat inbjudan med program kommer att skickas ut till alla medlemmar under april månad 2020.

Väl mött den 23-24 maj 2020 i Västerås

Styrelsen



2019 på KFUM Lövudden

Ännu en lyckad sommar med kolloverksamheten på Lövudden för grundskolebarn. Sommaraktiviteter i sex veckor med bad och lek för alla tack vare bra ledare.

Kioskverksamheten serverade det som behövdes för att alla skulle trivas.

En annan återkommande evenemang var Club VAGIS Car Meet med många fina bilar och stort antal besökare som gjorde att kioskpersonalen hade fullt upp med att servera hamburgare, dricka, glass och kaffe.



Musikkvällar på Lövudden har också blivit en tradition. Varje torsdag under sommaren har det varit möjligt att lyssna på live-band i parken.

Sommaren 2019 har gått och man ännu inte lyckats förstöra idyllen Lövudden med en ny ”privat” kommunfinansierad båthamn för 80 fritidsbåtar framför grönområdet och badet.

Den 185 meter (bredd ca 75 meter) långa stenpiren lyser med sin frånvaro. Om den byggs kommer den att förändra hela rekreationsområdet och det skulle förvandlas till ett enda stort båtvarv.

Västerås stad har nu återigen lämnat in en ansökan om vattenverksamhet till miljödomstolen som handlar om att bygga en 180 meter lång pir för att kunna bygga fritidsbåtshamn på Lövudden. Det sker på bekostnad av stranden och grönområdet. Det skall byggas bryggor för 80 st privata båtar till VFB ABs medlemmar till en kostnad på ca 20 miljoner kronor när allt är klart.

Striden fortsätter.



Föreningsfakta

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

2018 gick det ut en påminnelse till 157 medlemmar (elever) som inte betalat 2017 års avgift, av dessa betalade 17 st.

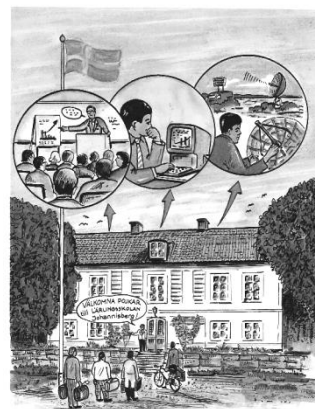
Även i år påminner vi de som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Tidningen har gått ut till adresser	598	618	651	680	689	707	712	725
Så här många har betalat m-avgift	432	438	456	460	484	493	515	531
Efter en påminnelse så här många		455	477	481	502	509	533	543

Via inbetalningskortet och mail kom det in 55 uppdateringar till vårt register.
Det går även bra att meddela ändringar via e-post.

Glöm inte medlemsavgiften 100:-
Köp till boken 100:- och märket 25:-
Pg 34 02 04 - 7

5746 Rolf Olsson

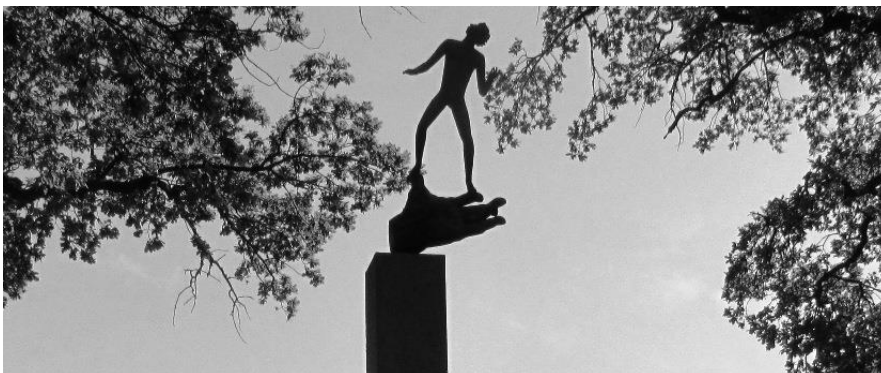


FLYGFÖRVALTNINGENS
VERKSTADSSKOLA
1942 - 1968
En skola för livet...

IN MEMORIAM

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

4306	Karl-Gerald Hagman	2017-11-28
4309	Sture Stridsberg	2018-12-27
4320	Jan Wendel	2019-02-25
4518	Karl-Evert Widerlöv	2019-05-26
4706	Göran Ekelund	2018-12-08
4720	Stig Östberg	2019-05-20
5020	Kjell Lundberg	2018-12-07
5124	Perry Persson	2018-11-18
5218	Stig Olsson	2019-08-17
5305	Karl-Erik Byman	2018-11-16
5313	Sören Larsson	2019-01-25
5434	Ola Öqvist	2018-09-19
5757	Bo Trygg	2019-11-01
5812	Heino Elmessaar	2019-04-02
5837	Hans-Olof Falk	2016-02-09
5923	Christer Hermansson	2018-02-21
5938	Hans Smedberg	2017-01-05
6014	Jan Henrik Garneij	2018-07-21
6123	Lars Hedlund	2019-01-29
6166	Egon Åkerlund	2017-01-20
6227	Leif Danneteg	2018-09-04
6325	Lars Johansson	2015-06-14
6638	Bengt Lindqvist	2017-12-30

Frid över deras minne



Sydträffen på Tyringe kurhotell. Översta raden från vänster: 5827 Ronny Idoffsson, 5828 Tore Ivarsson, 5528 Jarl Svensson, 5743 Ingvar Nordstedt, 5535 Erling Victorsson, 6153 Christer Prahl och 5739 Sune Magnusson.

Nedre raden från vänster: 6139 Bengt-Åke Larsson, 5611 Kurt Ekman, 5823 Willy Heil, 5841 Lars-Erik Larsson, 5512 Bertil Lilja, 6009 Evert Clair.



Östersundsträffen på F4. Översta raden från vänster: 6205 Per-Lennart Andersson, 6523 Dag Lindström, 5732 Kjell Landgren, 6017 Ulf Hansson, 5709 Ture Andersson, 6247 Börje Persson, 5740 Lennart Moverare, 6622 Kent Stattin, 6619 Torbjörn Norrlund, 5644 Karl-Erik Modigh, 6450 Hans Eneroth, 5816 Mats Eriksson. Sittande från vänster: 6148 Morgan Nöjdberg, 5310 Olof Jonsson, 5651 Jan-Erik Nowén samt 5627 Bengt Håkansson