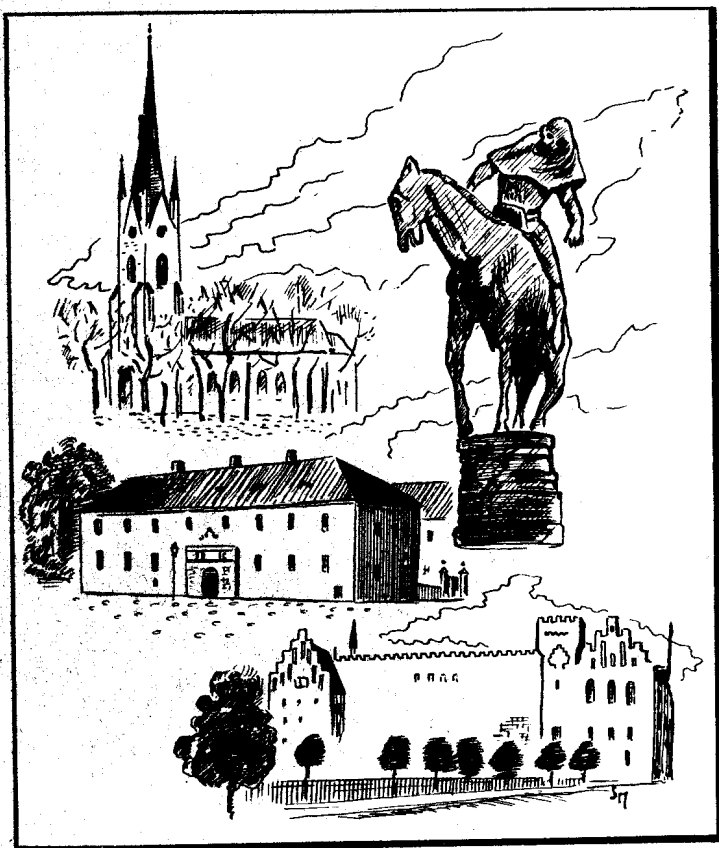




# PROPELLER- BLADET

Organ för FFV:s kamrattförening



No 20    December 1955    årg 10

## **PROPELLERBLADET**

### **Redaktion:**

Viggbyholmsvägen 68, Viggbyholm

### **Ansvarig utgivare:**

Arne Yngvesson

### **Redaktör:**

Eric Augustsson

### **I redaktionen ingå:**

Stig Mannerfeldt

Karl-Eric Johansson

**F. F. V:s kamratförening, KFUM, Västerås.**

**Tel. 37240**

**Postgiro 340204**

### **Föreningens styrelse:**

**Ordf. Lennart Andersson, Bellmansgatan 10B, Västerås. Tel: 39972**

**V. ordf. Arne Yngveson, Thunbyvägen 69a, Västerås. Tel: 36924**

**Kassör Bertil Andersson, c/o Sträng, Lustigkullagatan 4, Västerås.**

**Sekr. Stig Olsson, Siggesborgsgatan 4, Västerås.**

**K. F. U. M:s repr. Erik Tunås, KFUM, Västerås. Tel: 37240**

**Styrelsesuppleanter: Gunnar Wikström, Strandstugatan**

**12, Halmstad.**

**Tel: 20584**

**Torsten Sundström, Skallbergs-**

**gatan 4B, Västerås.**



## TILL LÄSARNA !!

Propellerbladets Julnummer 1955 har faktiskt blivit till - och detta tack vare enstaka medlemmars förståelse för det faktum att en tidning med bara sidnumrering och förstasida inte har något berättigande. För att alla skall ha samma glädje av bladet fordras det faktiskt lite blandat innehåll, inte bara att ett fåtal old-timers petar in sina notiser och artiklar. Vi har ju en speciell rubrik som heter "Fritt Forum" och som är avsedd att locka "de fåordiga" att framkasta synpunkter och förfrågningar m m.

Vi har även rubriken "Notiser" som blev till för att rymma meddelanden av skilda slag, exempelvis till "kompisar" eller till FFVK.

Detta var julris, som vi hoppas ger anledning till utdelande av sommarros. Det skulle vara speciellt glädjande om de yngre årgångarna av FFVK ville visa sig i skrift.

Med detta och en varm önskan om

GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR

Redaktionen

KOM IHÅG ADRESSFÖRÄNDRINGAR OCH ÅRSavgiften (3:-)  
POSTGIRONUMRET ÄR 340204.

## TVÅ BREV

Det kom två brev med posten en dag. Ett långt, innehållsrikt, som gav en härlig bild av en ung människa i strävsamt knog för sin framtid. Brevet nr två mera kortfattat. Det handlade om trångmål och bekymmer. Men ändå varslade det om en sökande själ med trängtan efter ett lyckligt, harmoniskt liv. Båda brevskrivarna hade dock samma motiv: att få kontakt och delge sina innersta tankar.

Brevskrivningen står icke så högt i kurs i vår tid. Telefonen får ofta bli en ersättning. Eller också blir ingenting gjort. Tyvärr. Ty det är något särskilt med ett brev. Även de enklaste brevräderna har något viktigt att förtälja.

Den som får brev kan känna skrivarens önskan att berätta om sina erfarenheter, önskemål och synpunkter. Att svara kan ibland vara mödosamt. Men det är berikande. Särskilt om det blir något av "utgivande" i svaret, d v s ett ärligt försök att dela med sig av tankar, råd och upplysningar.

När det stundar till jul blir många brev skrivna, till nära och kära, vänner och kamrater.

Tänk efter om Du har någon som Du kunde glädja med några rader i ett brev. Kanske Ditt julbrev kan bli upptakten till en förnyelse av ett vänskapsband, t ex med den kompis, i vars sällskap Du hade så många roliga stunder i FFV.

Men skriv ordentligt, som de två varom de inledande raderna handlade. Det kan bli till glädje, lyftning och uppmuntran samtidigt som Du själv genom svaret kan få uppleva en högtidsstund i sällskap med en gammal god vän.

Dessa rader vill till sist vara en hjärtlig hälsning från oss alla i KFUM med önskan om en rik och välsignad jul! Genom tillgivne vännen

Erik Tunås

# ÅRETS *avgående* ELEVER

Årets avgångsklass, omfattande 26 st elever, har vid det här laget varit ute på sina resp. arbetsplatser nu en tid, och vi hoppas att Ni funnit Er väl tillrätta i, den för många av Er, nya miljön.

Härnedan följer en gruppbild med namn och placering:



Stående från vänster: Ragnar Fries (CVA), Arne Silver, (F 11), Sören Johansson (CVM), Jan Malmqvist (F 5), Inge Jonsson (RFK), Göte Wiklund (F 8), Lars-Erik Jansson (F 18), Per Svedberg (F 2) Per-Ola Helligren (F 1), Anders Widén (CVA), Lennart Fogelberg (F 17), Lennart Rydeman (F 2), Tord Wennström (F 15), Perry Persson (F 21), Arne Lundin (F 15).

Sittande från vänster: Sten Gisselson (F 15), Bo Johansson (F 4), Kurt Jonsson (F 18), Bengt Håkansson (F 17), Stig Larsson (F 14), Erik Jonsson (F 8), Runo Jonsson (F 16), Rolf Bergman (F 16), Jarl Jönsson (F 10).

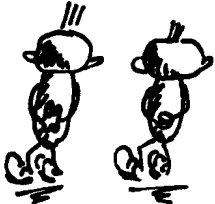
Dessutom 2 man som var förhindrade att närvara vid fotograferingen: Sten-Erik Svensson (CVA), Bertil Danielsson (F 1).



- Ägget är ju inte ätbart!  
 - Är det skämt?  
 - Nej, det är allvar.



- Det här timglaset gör  
 alldeles för fort  
 - Det kanske har kommit  
 flygsand i det.



- Varför fror Du banken  
 har ljuset tänd på natten  
 - De är väl rädda för  
 mörkrets inbrott.



- Elsa är vacker som  
 en taula  
 - Ja, handmålad  
 - rakt igenom!

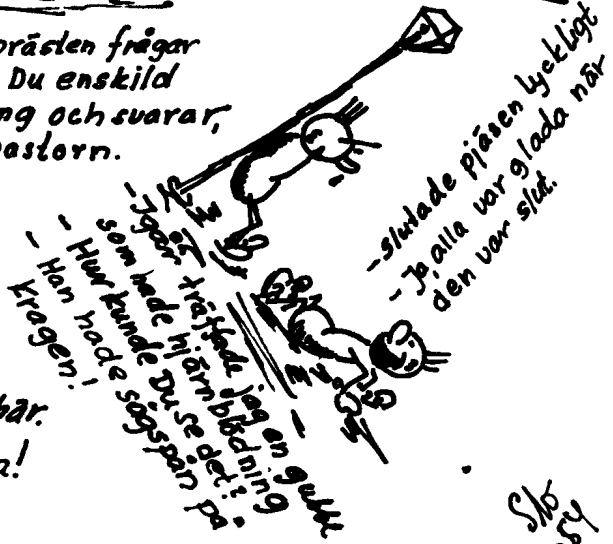
n: Jag vet vad ni tänker på  
 den: Gud, vad ni är fräcka



När prästen frågar  
 intar Du enskild  
 ställning och svarar,  
 ja, pastorn.



öjtn. - Det är inget skoj det här.  
 ur ledd. - Nej, roligare kan en ha!



- Jag har träffade jag en gullt  
 som hade hjärnblödning  
 - Hur kunde Du se det?  
 - Han hade sögsåpsår på  
 krogen!  
 - slutade pjäsen lyckligt  
 - Ja, alla var glada när  
 den var slut.



## MÄTNINGAR VID UTPROVNING AV MODERNA FLYGPLAN

Redan då en ny flygplantyp befinner sig på projektstadiet måste utprovningen av den börja planeras. Tillsammans med konstruktörerna uppgör utprovningsspersonalen ett utprovningsprogram vilket bl. a. innehåller motorprov, prestandaprov, stabilitetsprov, manöverprov, platsfelsprov, hållfasthetsprov, vibrationsprov m. m. Vid många av dessa prov kräves omfattande mätinstallationer och mätutrustningar med en mängd instrumentenheter. Redan på flygplanets konstruktionsstadium påbörjas fullständig planering för mätinstallationer, vars instrument och mätapparater sedan efter hand genomgå utprovning och kalibrering innan de slutligen inmonteras i flygplanet. På instrument och mätapparater ställs stränga krav, t ex på vikt och volym, då begränsade utrymmen för mätutrustningen endast finnes att tillgå. Mätapparaturens funktion får ej heller påverkas av vibrationer, stötar, accelerationer, tryck och temperaturvibrationer. På funktion måste det allra största krav ställas. Några få misslyckade mätvärden kunna i sämsta fall betyda omflygning, vilket medför extra dryga kostnader och försenar utprovningen.

Föraren får under flygningarna ej belastas med en mängd uppgifter såsom anteckningar o dyl. Man söker i stället att utföra provutrustningen så, att denne endast behöver trycka på en knapp i det ögonblick, då flygplanet befinner sig i det flygtillstånd som skall utprovas. All registrering måste således ske helst automatiskt.

En förutsättning för all mätteknik vid flygprov är, att apparaturen på mycket kort tid samtidigt kan registrera alla mätvärden. Vid flygprov mätes rent statiska som dynamiska mätningar. Med statiska mätningar avses mätvärden som registreras under ett statiskt flygtillstånd. Dynamiska däremot avse kontinuerlig registrering under viss flygmanöver, såsom dykning, upptagning, stigning, sväng m m. Man inser lätt nödvändigheten av snabb registrering då moderna flygplan flyga med hastigheter omkring 1000-1500 km/tim.

KOM IHÅG ADRESSFÖRÄNDRINGAR OCH ÅRSAVGIFTEN (3:-)  
POSTGIRONUMRET ÄR 340204.

### Mätapparatur.

Mätuppgifter som förekomma under flygprov och som kunna registreras på instrument monteras i en kameralåda, fotograferas i det önskade avläsningsögonblicket medelst en i kameralådan inmonterad kamera, vilken är fjärrmanövrerad. Man kan således på den film, som tages upp under flygprovet, avläsa instrumenten vid resp. exponeringstillfällen. Vid dynamiska mätningar använder man sig av en slingoscillograf, för registrering, vilken konstrueras för dyl mätningar i flygplan. Mätorganen i en slingoscillograf, de s k slingorna, reagera mycket snabbt och möjliggöra registrering av snabba mätförlopp. Registrerande instrument av typen skrivare användas för registrering av temperaturpunkter.

### Kameralådan.

Kameralådan består av en panel, där instrumenten monteras in, vilka medelst el- eller rörledningar stå i förbindelse med sina respektive givare och mätställen. I kameralådan finnes dessutom en belysningsanordning, vilken möjliggör fotografering av instrumenten med en kamera försedd med automatisk frammatning och fjärrexponeringsrelä. Av stor betydelse är bildernas skärpa, för att man noggrant skall kunna utvärdera mätresultaten. Under praktiskt taget alla flygprov finnes höjdmätare, fartmätare, motorvarvtalsmätare, olje- och bränsletryckmätare, utlopps- och ytterluftstemperaturmätare samt klocka. Övriga instrument som ingå i kameralådan alterneras vid olika flygprov. Flera olika fjärröverföringssystem mellan givare och instrument kunna användas: Likström, desynn- och korsspoleinstrumentsystem och vid växelström använder man magnesynd- och autosynsystem.

Vid utprovningen av flygplan är man mycket intresserad av spak- och pedelkraften, därför har man utformat övre delen på spaken till en spakkraftmätare och på sidstyrningspedalerna monteras pedalkraftmätare. Spak- och pedelkraftmätaren består i princip av en fjäder, som via ett hävarmssystem överför rörelsen till en givare



och vilken registreras på instrumentet i kameralådan eller slingoscillografen.

Slingoscillografer som äro konstruerade för att användas i flygplan ha minsta möjliga dimensioner. Slingorna sitta samlade i ett magnetblock där en permanentmagnet ger fältmatning till alla slingorna. Relativt litet utrymme åtgår då för ett stort antal slingor. Slingoscillografens verknings sätt är följande:

Mätslingan, vilken är monterad i ett metallhölje, består av en ytterst liten vridspole upphängd i två band, vilka äro infästade och isolerade i metallhöljet. Vid bandens ändar finnas anslutningsuttag anbringade. På spolen är en spegel klistrad, c:a  $0,5 \times 1 \text{ mm}^2$ . Vid en ström genom slingan vrider sig spolen som på ett vanligt vridspoleinstrument. Genom att variera vridspolen samt bandens dimensioner kunna olika känsligheter och egenfrekvenser erhållas. Mycket noga vid mätningen av frekvensförlopp är, att man väljer slinga med rätt egenfrekvens samt att dämpningen är rätt avpassad. Vid slingor med mycket hög egenfrekvens utföres dämpningen genom att systemet är placerat i olja. I oscillografen finnes en eller två lampor varifrån man riktar en skarp stråle mot slingans spegel, vilken reflekterar strålen via en eller flera optik mot ett ljuskänsligt papper eller film. Ström genom spolen resulterar i att ljuspunkten vrider på papperet i proportion till strömmens storlek. Papperet, vilket finnes i en kassett, frammatas med jämn hastighet och samlas i en mottagarkassett. På papperet får man sålunda slingans förlopp registrerat och man har även en tidgivning registrerad på papperet. Man kan således få slingans utslag som funktion av tiden. I en oscillograf av normal storlek finnes tolv slingor och en pappersbredd av 100 mm. Slingornas fokus är på en sådan oscillograf omkring 250 mm. Man får alltså vid små vinkeländringar av slingan stort utslag på papperet. Slingor finnes tillverkade för en mängd olika känsligheter, som ex kan nämnas en slinga med normal känslighet vid mätningar i flygplan; egenfrekvens 150 p/s, känslighet c:a 650 mm/mA samt motstånd 285 ohm. Vid alla mätningar med slingoscillograf måste man alltså konstruera en

**KOM IHÅG ADRESSFÖRÄNDRINGAR OCH ÅRSavgifTEN (3:-)  
POSTGIRONUMRET ÄR 340204.**

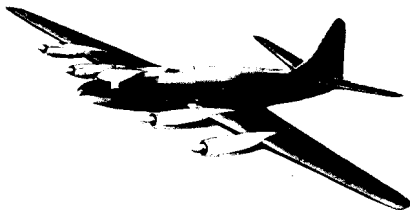
givare så att man kan få en motsvarande ström eller spänningsändring som kan registreras på en slinga. Man använder sig då i allmänhet av bryggkopplingar. Vid dynamiska mätningar har man i allmänhet kontinuerlig mätning med en mätpunkt på varje slinga. Vid statistiskt betonade mätningar möjliggöres uppmätning av mycket stort antal mätpunkter på en slinga genom att man använder sig av mätokkopplare. Man registrerar t ex på en slinga c:a 50 mätpunkter genom en omkopplare och driver den med relativt hög hastighet, c:a 20 omkopplingar/sekund.

#### Mätapparaturens manövrering.

Av mycket stor vikt vid en mätinstallationsplanering är att all manövrering och likaså identifieringen av filmer och oscillogram kunna utföras på ett säkert sätt. Med film- och oscillogramidentifiering avses att efter flygprovet snabbt och enkelt kunna sammanställa de filmtagningar och oscillograferingar som med avseende på tidpunkt höra ihop. För att kunna kontrollera detta använder man sig av ett räkneverk i kamerapanelen, ett i oscillografen samt ett hos piloten. Efter flygning skola alla filmer och oscillogram utvärderas och alla instrumentfel korrigeras samt alla avlästa skaldelar uträknas till önskade mätstorheter.

#### Kontroll av instrument och mätanordningar.

Mätinstrument och apparater måste genomgå en noggrann kontroll samt kalibrering, vilken även utföres under utprovningstiden. För varje instrument uppgöres en noggrann korrektion eller kalibreringskurva så att alla mätningar erhållas med största möjliga noggrannhet. Mätutrustningen i sin helhet funktionsprovas före varje flygning så att man är säker på att den skall fungera oklanderligt då flygplanet lämnas klart för start och mätprov utföres.



## DEN FÖRSTA OKTOBER

Mycket har skrivets om att motbokens saga är all. I hela landet har kommitén "fruar och nykterhet" gjort stor propagande för att nyktert och sunt liv, särskilt bland ungdomen, och i detta arbete vill även vi hjälpa till, ty vi tror, att Ni alla F. F. V:are runt om i landet, genom ett gott fördöme skall hjälpa till att vi måtte kunna bära detta förtroende som statsmakterna givit oss, och att vi alla med intresse lämnar vår medverkan till ett ansvarskännande folk i förhållandet till spriten.

Och här vill vi också poängtera, att vi taga för självklart, att sprit icke skall förekomma i samband med våra kamratträffar. Och tänk på att många unga människor ha genom spriten fått sin framtid förmörkad och ofta förstörd.

Ur en artikel i St. -T. , vilken utgivits som broschyr, klippa vi följande intressanta uttalande av fotbollsstjärnan Gunnar Nordahl:

### Gre-no-li-trion skjuter på spritbruket.

Det är inte min mening att uppträda som moralpredikant med pekpinne i handen och med ordet "förbud" som älsklingsord, men det vill jag säga, att jag själv aldrig kommit dit jag nått som fotbollsspelare, om jag haft smak för tobak, sprit och nattvak.

I min hembygd uppe i Hörnefors fanns väl som på alla andra håll pojkar, som började röka och dricka av "duktighet" och som detta sedan blev en vana för, men för många av oss andra, som trodde på vad föräldrar och andra förståndiga människor sa , blev det inte någon frestelse. För min egen del lärde jag mig aldrig att tycka om rökning och inte om sprit heller. Jag hade väl fått ett sinnelag som kunde vara glatt utan konstlade medel.

Det är mycket möjligt, att jag prövat på både det ena och det andra, om jag inte varit så intresserad av idrott. Även i så unga år kunde man ju förstå, att konditionen blev sämre av att röka och dricka sprit.

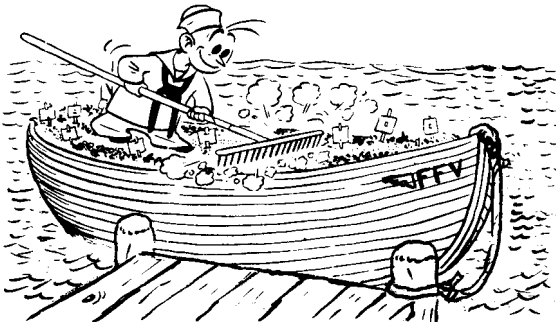
Det fanns avskräckande exempel bland de äldre, och det var nu en gång så för mig, att jag redan tidigt var fast besluten att bli något över medelmåttan i fotboll. Jag har haft mycket nytta av den där avhållsamheten. Den omständigheten, att alla vi i Gre-no-li-trion, Gunnar Gren, Nils Liedholm och jag själv, varken rökt eller druckit sprit, kan knappast vara en tillfällighet.

Ytterligare en sak i detta sammanhang, ett råd till alla ungdomar med håg för idrott: Sov mycket och regelbundet!

Skralt att inte kunna säga nej!

Det sägs så ofta, att unga pojkar lär sig röka och dricka därför att de äldre frestar dem. Det serveras t o m sprit på idrottsfester. Det sistnämnda skall jag inte gå in på men det vill jag säga, att det är skräp till pojke som inte kan säga nej, om han i grund och botten inte vill ha det som bjuds. Själv har detta nejsägande inte berett mig några som helst svårigheter. Har man en gång bestämt sig för något, så håller man fast vid detta. Och det vill jag betona, att aldrig har jag i idrottsliga sammanhang träffat kamrater som misstyckt att man har sagt nej. Inte i andra sammanhang heller förresten. Skulle så ha varit, så har jag alltid ansett, att den övertygelse, jag skaffat mig varit värd att slåss för. Så är det med det, och därför kan jag av övertygelse vända mig till de yngsta fotbollskamraterna, de som verkligen vill något, och säga:

Låt alldeles bli att röka, smaka inte sprit och sov mycket.



**Torsdag**  
20/10

**20**

**Oktober**  
1955

Sibylla

31 dagar  
293—72 (290—70)

Chefen för Kungl Flygförvaltningens underhållsavdelning, verkstadsdirektör Stig Bjarnholt, fyllde 50 år torsdagen den 20 oktober 1955.

Till verkstadsdirektörens många arbetsuppgifter i Flygförvaltningen hör också högsta ansvaret för verkstads-skolan. Dir Bjarnholt har kunnat följa skolans utveckling från dess start. Han hade då tjänstgöring i Västerås. Under den tiden tog han för övrigt verksam del i bildandet av segelflygklubben, som särskilt under skolans första år blev många elevers stora fritidsintresse.

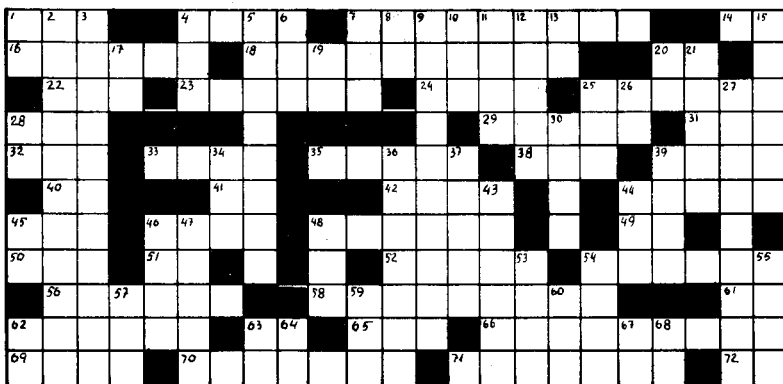
Ungdomens problem omfattar direktör Bjarnholt med stor förståelse. Detta fick kamratföreningens styrelse icke minst bevis för vid en överläggning som hölls den 10 oktober. Det var en stor glädje att känna hans intresse för de frågor som vi lade fram.

Högtidsdagen blev en festdag för jubilaren, med många uppvaktningar, bl a från FFV och KFUM. Naturligtvis ville också kamratföreningen vara med och vi överlämnade en golvskopp med inskription och emblem som ett uttryck för vår uppskattning.

Genom Propellerbladet vill vi understryka kamratföreningens hyllning till verkstadsdirektör Bjarnholt på 50-årsdagen och vi gör det i förvissning om ett fortsatt gott samarbete till ömsesidig glädje för sammanhållningen omkring FFV.

Styrelsen





Vi har i detta nummer nöjet att inbjuda Dig till lösandet av en korsordsgåta. Förutom äran att omnämnas i nästa nummer av Propellerbladet erhåller den först öppnade rätta lösningen kr 10:- och den andra kr 5:-. Insänd lösningarna före den 31. 1. 1956 till Propellerbladets redaktion, Viggbyholmsvägen 68, Viggbyholm.

#### VÄGRÄTT

- |   |  |
|---|--|
| 1. Träd                                 | 42. Gör nog gourmeterna när de träffas |
| 4. Destillera                           | 44. Näste ryttaren innan ritt          |
| 7. I gammaldags tvättstuga              | 45. Bit av metalltråd                  |
| 14. Kanske i början av adelsnamn        | 46. Fotboll                            |
| 16. Ungår sällan bov                    | 48. Sten Bergman är en god sådan       |
| 18. Även det starka är fritt            | 49. Befallning i läckande båt          |
| 20. Olympiska spelen                    | 50. Anordnar kurser                    |
| 22. Är kanske älskvärd bekant           | 51. Indelat i 12                       |
| 23. Arm                                 | 52. Näsdropp                           |
| 24. Ingår i öl                          | 54. Tavlans kontrolleras av expert     |
| 25. Toffelns arbetsplats (?)            | 56. Delstat i norra Schweiz            |
| 28. Är inte den som löser detta korsord | 58. Ofta pengar och svartsjuka         |
| 29. Storch-motor                        | 61. Mången i Småland                   |
| 31. Spåttfordon                         | 62. Är viktig handling                 |
| 32. I en del träd om våren              | 63. Skall bonden om våren              |
| 33. Vanlig stängningsordning på grind   | 65. Rudolf Adam Andersson              |
| 35. Stenigt vörre                       | 66. Välsjungande systrar               |
| 38. Gammalt nått                        | 68. Gymnastiktrupperledare             |
| 39. Ieckan i pannan på häst             | 70. I mässingen                        |
| 40. Många barns benämning på pappa      | 71. Är nybliven moder                  |
| 41. På ögonblicket                      | 72. Doris Tång                         |

#### LODRÄTT

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1. Gammal                             | 8. Ylva Gråsten                           |
| 2. Uppehållande tingest               | 9. Beror på Dig själv om det blir någon   |
| 3. Färligt i vatten                   | 10. Fick man lära sig i kristiden         |
| 4. Kungliga Flygförvaltningen         | 11. Mår man säkert efter flugsvampsmåltid |
| 5. Nödutlösning                       | 12. Modernt mjölkomslag                   |
| 6. Blommor är indelade i många sådana | 13. Nyhatsförmedlare                      |
| 7. Bra bit på nöt                     | 15. Kanske vid möte med björn             |

- |                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 17. Del av har                | 45. Motsats till ge           |
| 19. Ger söt lön               | 46. Gjordes boven av vittnet  |
| 20. Kökslukt                  | 47. Tala                      |
| 21. Mången från Värmland      | 48. Sådän tunna rullar bäst   |
| 25. Ejdern ger det bästa      | 53. Farlig som vapen i krig   |
| 26. Sardinburksunderlag       | 54. Också                     |
| 27. Beskrives i äventyrsroman | 55. Villkor för husbygge      |
| 28. Nedåtsugande massa        | 57. Fiskeläge med fotbollslag |
| 30. Sjö i Östergötland        | 59. Indelas i stavelser       |
| 34. Kan man bli av Vågrätt 18 | 60. Vintrigt flicknamn        |
| 36. Två sådana löpa över syll | 62. Två i                     |
| 37. Motgift                   | 63. Så kallad                 |
| 43. Hudutslag                 | 64. Ibland elektrisk          |
| 44. Order till spårhund       | 67. Nina Dolk                 |
|                               | 68. Talspråk av bedja         |



Vi har i detta nummer nöjet att presentera vår allra färskaste medarbetare, redaktionsvaktmästaren "Argus" vilkens "pappa", tecknare Stig Mannerfeldt, också helt nyligen knutits till PB:s redaktion.

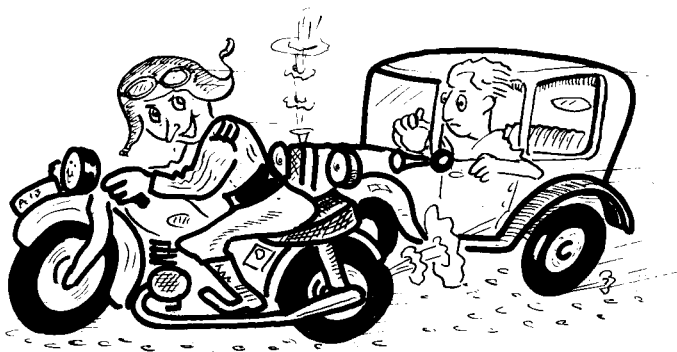
"Argus" har namn om sig att vara en gosse med ögon och öron på skaft och har förmågan att dyka upp i de mest skiftande sammanhang, dock är han säkert tacksam för eventuell fingervisning på lämpliga objekt, och det kan vi väl lova honom hjälp med.

Red.

## ATT HA BIL

Jag hör till dessa människor som älskar bilar. Det bereder mig ofta större nöje att studera en bilhandlares skyltfönster än att besöka det mest välskötta museum. (Detta är en förfärlig beklännelse som väl för alltid kommer att utesluta mig ur bildade kretsar.)

Jag har haft många bilar. Flera av dem har gjort mig utfattig, men ändå verkat berikande på mitt själsliv. T. o. m. mycket gamla bilar som alltid går sönder kan vara nyttiga att ha eftersom de utökar sin ägares ordförråd. Ordet "skinnknutte" som numera blivit så populärt, uppfann jag t. ex. en gång då jag hade en skraltig bil som blev omkörd av alla motorcyklister.



Men utan tvekan är det i längden behagligare att äga bilar som fungerar tillfredsställande. Viktigt är att man köper sig ett märke som erbjuder goda servicemöjligheter. Några år hade jag en vagn till vilken det bara fanns reservdelar i Italien. Det blev både tidsödande och kostsamt och ofta sände man mig fel sorts delar eftersom mina kunskaper i italienska språkets stavning och grammatik inte är vad de borde.

Men har man ett gott och pålitligt fordon är bilismen förtjusande.

En bättre avkoppling än att köra bil finns knappast för en trött nutidsmänniska. Så snart man satt sig vid ratten glömmar man alla bekymmer. Min fru påstår att jag också glömmar handbromsen men detta händer inte så ofta.



Bilen har verkligen skänkt mig rika skönhetsupplevelser. På våren försöker jag alltid bli ledig några dagar för att köra ner till Skåne just när bokskogarna slår ut. Har man tur med vädret är det en underbar färd. Och på hösten är det ljuvligt att åka till fjällen just när vegetationen rodnar och den första snön breder ut sig över de blånande topparna. . . .

Man hinner så mycket när man har bil, kommer till trakter som man annars aldrig skulle besökt och stöter på många intressanta människor. (En gång stötte jag på en polis i Nyköping.)

Underligt nog är djuren inte rädda för bilar. En höst när jag parkerade utanför Skinnskatteberg var en ståtlig älgdjur ända framme vid kylaren och nosade innan han med majestätiska kliv försvann in i de stora skogarna. En tidig sommarmorgon i Småland lekte en hel rävkull kring bilen, och det var som att sitta och se en Sucksdorffilm genom vindrutan alldeles gratis och utan förköp. Har man bara ögonen med sig är hela naturen en enda stor drive inbio med lyckade färger, naturligt djup och stereofoniskt ljud.



Under mina år som bilist har jag kört tusentals mil i alla slags väder, sommarhetta, snöstormar, dimma och sprakande åskväder utan att ha haft tråkigt en enda sekund (om man undantar ett och annat ögonblick då jag råkat förirrat mig in på en enkelriktad gata från fel håll.)

Årets gladaste stund är i alla fall den morgon man stuvar in barn och bagage i den nytvättade och rundsmorda vagnen, för att ge sig av på semester. Ofta lyser solen den morgonen, vägarna är ännu

KOM IHÅG ADRESSFÖRÄNDRINGAR OCH ÅRSavgifTEN (3:-)  
POSTGIRONUMRET ÄR 340204.

fuktiga av nattens dagg och man har inte ett enda bekymmer i hela världen mer än att se ut någon vacker plats att stanna och äta matsäck på. I regel åker vi högmodigt förbi den ena vackra platsen efter den andra tills hungern plötsligt tvingar oss att stanna vid någon risig norrbacke. (Det är likadant varje år men till sist kommer väl erfarenheten att lära oss att stanna i tid.)

Blir det mycket dyrt att ha bil? frågar folk. Ja naturligtvis kostar det en hel del. De flesta löntagare

som köper bil får väl inskränka sin övriga livsföring ganska mycket. Men valet är ju frivilligt. Det kan ju också tänkas att bilen skänker sin ägare så mycket rekreation och glädje att han sköter sitt jobb bättre och får påökt. (Man bör emellertid inte räkna med denna synpunkt när man gör upp kalkylen.)

För att bilkostnaderna skall hålla sig inom rimliga gränser är det nödvändigt att köra förnuftigt. Bilförsäljare brukar ibland påstå att de märken de representerar "tål allting" men erfarenheten har lärt mig att man skall vara snäll mot sin vagn, ge den god olja och inte köra den för vårdslöst på tjälskadade vägar.

Alla har vi väl hört historien om lantmannen som vande sin häst av med att äta "och nog skulle fått den att sluta dricka också, om den inte dött". Sådan vanskötsel är egentligen det enda som kan få en modern bil att ge upp andan.

Nu, käre läsare, hinner jag inte utbreda mig mer om bilismens alla välsignelser för jag måste i väg och titta på en liten röd cabriolet som vunnit mitt hjärta till den grad att plånboken väl snart får sig en kyss. Tut, tut på er allesammans.



---



---

# FRÅN ELEVHEMMEN

---



---

Propellerbladets redaktör har bett mej skriva några rader för detta nummer av tidningen. Givetvis borde det vara något roligt och intressant och inte minst nyttigt. - Hit har du nu kommit i läsningen, käre FFV-grabb. Har Du lust att fortsätta? Annars är det ju bara att hoppa över på en annan sida.

Under min semester var jag några dagar i London. Det var väldigt roligt att få komma utom-lands ett tag. Hur kul som helst att få åka omkring i 2-våningsbussarna och se London. Vilken upplevelse var det inte, att få stå på Piccadilly Circus, denna punkt i världsstaden, som engelsmännen själva kalla "Världens hjärta". Och visst var det roligt, att få promenera på Regent Street eller Oxford Street och titta i skyltfönstren eller gå in i affärerna och handla lite grann'. Jag fotograferade mej tillsammans med en av de orörliga vakterna framför Buckingham Palace. Ögonblicket efter det att fotografen knäppt motade en polis bort mig. Men kortet blev skapligt i alla fall. Det var också roligt, att vid framkomsten till min engelska värd finna ett personligt telegram med anledning av min födelsedag. Det var avsänt från Sverige och undertecknat av Verkstadsskolan och elevhemmen.

Ett av de bestående minnena från dagarna i London var dock engelsmännens stora vänlighet och hjälpsamhet. Jag stod en dag vid en hållplats och sökte låsa turlistan för bussarna för att finna en lämplig buss till min bostad. Då hörde jag plötsligt en röst: Halloh. Is there anything I can do for you? Det var chauffören på 2-våningsbuss som just hade stannat bakom mig. Han förstod att jag behövde hjälp och ville gärna stå till tjänst. Jag tänkte sedan flera gånger: Är vi hemma i Sverige lika vänliga och omtänksamma? Försökte intala mig själv: Åja, det är vi nog. Men jag lyckades aldrig riktigt övertyga mig. Nu frågar jag mig ännu en gång och Dig som möjligen också vill ha frågan: Kunde vi inte vara lite mera generösa mot varandra? Måste vi alltid vara så där jag-betonade, som alltid skall ha utan att kunna ge något av oss själva?

Häromdagen var jag med på ett elevhems-samkväm. Grabbarna satt som regel 4 vid varje bord. Vid ett bord hade hamnat en ny grabb och nyss fylla 15 år. För dom 3 andra var han väl inte tillräckligt intressant och så småningom flyttade dom sej till andra bord. Femton-

åringen fick sitta ensam vid ett bord för fyra. Det kanske inte gjorde honom något. Men jag tyckte rent ut sagt, att det var sjaskigt gjort. Man gör inte så. Vem skulle tycka om, att plötsligt befinna sig i en liknande situation???

Hit har Du nu kommit i läsningen. Tack. Ska vi komma överens om att man känner sig betydligt mera hemma och tillfredsställd med tillvaron om man är Solskenspojken som försöker att ge.

Kan jag hjälpa Dig med något?

Werner Larsson



"Hmm. Det var visst en ovanligt kraftig laddning under den där katapultstolen."

## VI BLICKAR IN I FRAMTIDEN

Flyget är något mer än 50 år gammalt. Hur mycket har inte hänt under detta halvsekel? Även om man blott håller sig till flyget så möter en vid bläddrandet i flyghistorien sådana sensationer som Blériots första flygning över Engelska Kanalen, 1909, endast sex år efter det människan för första gången lyfte vingarna till motoriserad flykt borta i USA.

Den första atlantflygningen genomfördes av en herre vid namn Reed och han startade den 16 maj 1919 och kom fram 16 dygn senare - efter en förlängd mellanlandning på Azorerna. Samma år startade den första reguljära flyglinjen. 1927 flög Lindbergh ensam över Atlanten. Redan 1924 hade några oförväna amerikanska flygare med ett par små Douglasplan flugit runt jorden. Italienaren Balbo och hans flygande armada flög 1933 lyckligt över till USA, en landsman till honom noterade världsrekord i höjdflygning 1938 - 17.000 m. Året innan hade ryssarna gjort några uppmärksammade flygningar över polarområdet. Trafikflyget erövrade världen och blev en allt vanligare form av färdmedel.

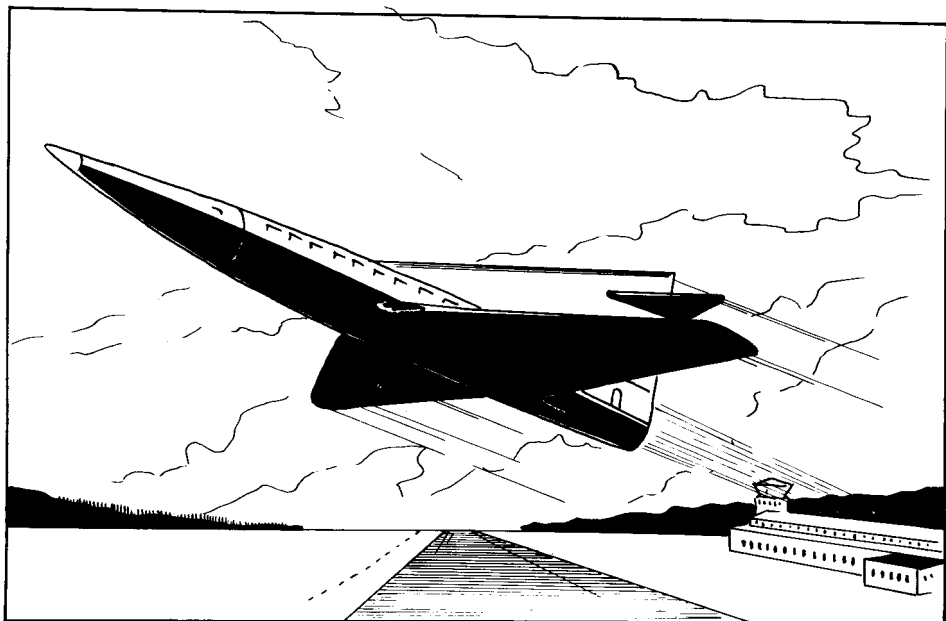
Flygplanen blev större och erbjöd en lyx man aldrig drömt om. Och så kom 1950-talet med polarflyg och över 50 milj. resenärer per år med det samlade världsflyget.

Hur blir framtiden? Ja, enligt vår värda kollega nere i Köpenhamn - "Vi flyver" - har bl. a. den kände polarspecialisten Bernt Balchen siat om de kommande 50 åren i den här stilen:

1955: Försöksraket flyger fyra gånger ljudets hastighet.  
 1960: Engelskt passagerarplan flyger snabbare än ljudet. 1965: Amerikansk super-jet flyger New York - London på 3 timmar 15 min.  
 1970: Fjärrstyrd raket landar på månen. 1980: Amerikanska vetenskapsmän landar på månen. 1985: Helikopter genombryter ljudvallen.  
 1990: Amerikanskt flygbolag inför fraktflygningar med fjärrstyrda pilotlösa plan. 1995: Amerikanskt militärplan flyger non-stop runt jorden på 3 timmar. 2000: Amerikanskt flygbolag flyger New York - Tokio via Nordpolen på 1 timme 50 min. 2005: Rymdskepp gör en

### framgångsrik landning på Mars

Vi tillägger - 1975 ser SAS mest berömda plan, en Douglas DC-23C, ut som bilden visar. Det har två reamotorer och raket-hjälp för start från mindre flygplatser. Ombord finns plats för 100 passagerare och restiden Stockholm - Los Angeles är 4 timmar. Trafiken bedrivs med en frekvens av två turer om dagen. Och priset har nått en låg och behaglig nivå. Serveringen ombord har man praktiskt taget slopat eftersom man inte hinner servera så värst mycket på den korta flygtiden, speciellt inte på lokallinjerna som angör Söndre Strömfjord - Grönlands största stad på närmare en miljon invånare - samt Winnipeg, den nya infartsporten till den amerikanska kontinenten.



# NOTISER



## DUBBEL VIGSELAKT

Ett celebret bröllop avhölls i oktober i Linköpingstrakten, närmare bestämt i Kaga kyrka. Bröllopet var celebret såtillvida att en av FFVK-s medlemmar var inblandad och att densammes brud hade en syster som passade på tillfället att även hon binda sig vid en livskamrat.

Det var nämligen Olov Henell som, till tonerna av Mendelssohns bröllopsmarsch, tågade in i kyrkan med "tösen" Ulla Göthlund i faggorna - växlade ringar med den sköna - och skred ut ur templet med "fru" Ulla Henell vid sin sida, troligen utan att ägna en tanke åt organistens framförande av utgångsmarschen, Bröllopsmarsch ur Ett bondbröllop.

FFVK-s varma lyckönskningar överbringas härmed.

## TILL FFV KAMRATFÖRENING

Ber på detta sätt få framföra  
mitt hjärtligaste tack för den  
trevliga gåvan på min 50-årsdag.

## TILL FFV KAMRATFÖRENING

Ett hjärtligt tack för presentboken som jag fick av FFVK under min sjukhusvistelse i somras.

Bertil Nyström.

## FRÅN ÅRSMÖTET

Ordföranden i föreningen sen flera år tillbaka Arne Yngveson avböjde återval och i hans ställe valdes Lennart Andersson alias "Kippen", Västerås. Yngveson invaldes i styrelsen, som efter konstituering fått följande sammansättning:

Ordf. Lennart Andersson, Västerås.

V. ordf. Arne Yngveson, Västerås.

Kassör Bertil Andersson, Västerås.

Sekr. Stig Olsson, Västerås.

K. F. U. M:s repr. Erik Tunås, Västerås,

Styrelsesuppleanter: Gunnar Wikström, Halmstad,

Torsten Sundström, Västerås.



FIXERINGSBILD

"Ser Du både den unga och den gamla damen på bilden?"

OBS. Bilden skall ej vändas.

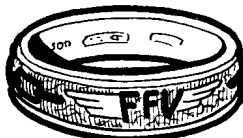


"Enok -----  
vi kollade Din kupong igen ----  
---- det var 8 och inte 12 rätt."



# FRITT FORUM

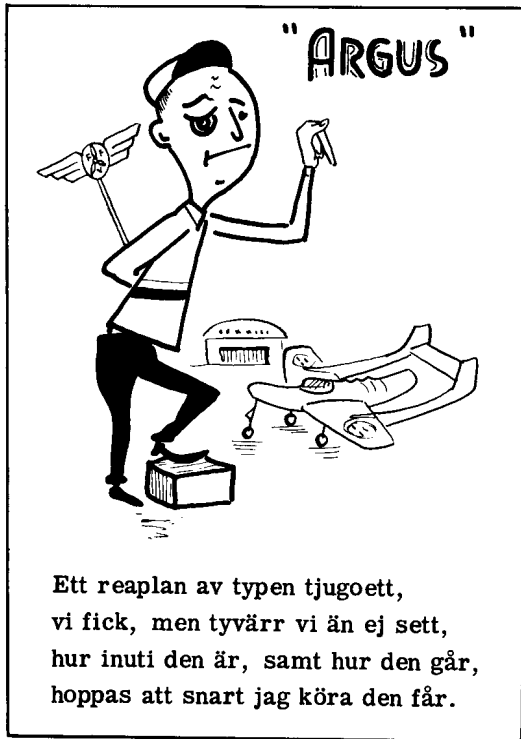
## APROPÅ RINGFÖRSLAG



SA. 55

## ANNONS

Brevväxling önskas med skötsamma f. d. FFV-elever.  
Intressen: arbetsplats, datum för anställningsbyten,  
adress och andra trevliga upplysningar.  
Tacksam för svar till Lage Jarking, FFV.



God Jul  
och  
Gott Nytt År

## R Ä T T E L S E

Korsordet har ledsamt nog blivit behäftat med en del brister och fel.

### VÅGRÄTT

Står "68", skall vara "69".

### LODRÄTT

Tillkommer nr 39 "Kjölmaterial på Hawaii"

Nyckelordet nr 57 skall utgå och ersättas med "år levande kotletter".