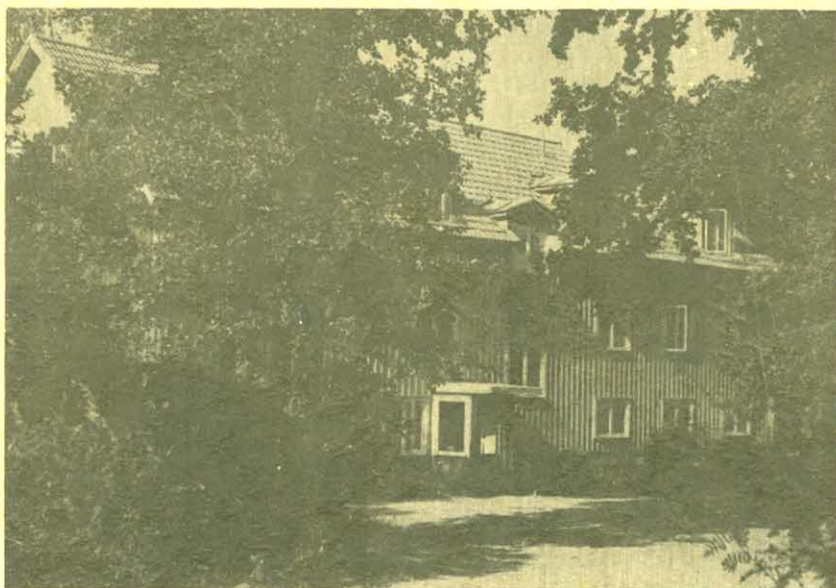




PROPELLER- BLADET

Organ för FFV:s kamratförening



Nr 31. Årg 20. December 1965

I ett mycket svagt ögonblick en dag i maj, lovade vi att ansvara för årets Propellerblad. Det var ju så lång tid till jul.

Men tiden rinner undan fort när man åtar sig ett uppdrag som liksom detta måste vara klart på en viss tid. Detta har gjort att " Bladet " mer eller mindre fått forceras fram. Kvaliten har därför blivit lidande i någon grad, och detta förstärkes givetvis av vår ovana som tidningsutgivare.

Trots detta hoppas vi ändå att tidningen som vanligt skall utgöra en trevlig länk mellan Kamratföreningen och den enskilde medlemmen.

Samtidigt vill vi tacka alla som hjälpt oss med bidrag av olika slag och också önska alla läsare

GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR.

REDAKTIONEN

PROPELLERBLADET

Organ för FFV:s Kamratförening

Ansvarig utgivare:

Roland Rehnäck.

I redaktionen ingår:

Curth Arwidsson

L.O. Johansson

L.O. Wikström

UTBILDNING - FRAMÅTSKRIDANDE

Sverige är ett starkt industrialiserat land, som ställer krav på väl utbildad arbetskraft inom alla yrkesområden, ett krav fullt berättigat, om vi vill bevara eller höja vår nuvarande levnadsstandard.

Vårt utbildningsvänliga samhälle är den goda jordmån, där tillväxten av kunskaper och färdigheter ger individen förutsättningar för ideéskapande och producerande.

De nya skolformerna stimulerar individen till valfri utbildning utan ekonomiska kostnader för honom själv. Begåvning, energi, framåtanda och samarbetsförmåga blir, på grund av den snabba tekniska utvecklingen och den personliga konkurrensen, värdemätande egenskaper i högre grad än tidigare.

Arbetslivet och samhällsekonomin kräver större insats från den enskildes sida, varför utbildningen ej får vara en hypotes utan måste uppvisa realistiska teoretiskt-praktiska prestationsvärden. Yrkesutbildningen, vars inlemmande i det gymnasiala skolväsendet är under debatt i olika sammanhang, kommer att rationaliseras och effektiviseras i takt med den tekniska utvecklingen. Man kan emellertid därför inte göra avkall på den manuella yrkesskickligheten. Ett mera precisionsmässigt handlande och större ansvar kommer att krävas av den enskilde, som för att kunna uppfylla dessa förutsättningar måste skaffa sig större insikter och färdigheter inom sitt yrkesområde.

Inom flygvapnet är detta ingalunda okända begrepp, där varje anställd berörs av denna effektivitetssträvan. Utbildningen är A och O och förskaffar oss kunskaper om den nya materielen, vars handhavande är av största betydelse för vårt lands försvarsberedskap.

Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås, en liten kugge i detta utbildningsmaskineri, söker verka för en gedigen yrkesutbildning av ynglingar, avsedda för flygvapnets arbetsplatser.

Du som en gång varit elev vid FFV låter kanske någon gång tankarna gå tillbaka till åren vid skolan och personalen därstädes. Säkerligen är minnesbilderna från de skiftande upplevelserna faktorer, som påverkar Din livsföring i olika avseenden. Du kanske rent av funderar på, om Du verkligen tillgodogjorde Dig utbildningen som bjöds, eller kanske Du tycker, att den varit en god grund att bygga vidare på. Säkerligen har Du konstaterat, att samverkan mellan kunskaper, erfarenheter och vidareutbildning framskapat dugliga medarbetare av stort värde för flygvapnet. Inför detta konstaterande har Du då förmodligen funnit, att arbetsinsatser som bygger på kunskaper skapar trygghet och trivsel i arbetet.

Propellerbladet kommer årligen som en hälsning påminnande om skolan, elevhemmen och kamratskapet. I denna hälsning till elever, tidigare elever, personal vid elevhemmen och alla som på något sätt samarbetar med FFV i denna betydelsefulla uppgift, vill personalen vid FFV innesluta en önskan om en God Jul och ett Gott Nytt År.

KFUMs julkhälsning

Med tacksamhet utnyttjar jag erbjudan att sända alla FFV-are runt om i landet en hälsning till jul. Ni hör ju till KFUM-familjen. Jag känner stor glädje var gång en FFV-are ger sig till kända, på gatan, vid bensinstationen, på tåget eller genom vykort, brev och hälsningar på annat sätt.

När tanken sveper över årskull efter årskull ända sen år 1942 fångar den in många minnen av stunder med både glädje och allvar. Det vill säga av livet sådant som det ter sig och som vi alla upplever det. Och så vill vi att kontakten genom KFUM ska utgestalta sig. KFUMs dörr vill alltid stå öppen för den som känner att föreningen och vi - dess tjänare - har något att ge som i ett eller annat avseende kan ha betydelse.

Julkhälsningen - det är erinran om en Frälsare som föddes i Betlehem och blev en vägledare för människor i alla släktled genom årtusenden, en lärare som undervisade om sanning och rätt, en budbärare som sade: "allt vad i viljen att människorna skola göra eder det gören i ock dem", en själavinnare som kallade och kallar till lärjungeskap med löftet: "se jag är med eder alla dagar intill tidens ände". Tänker vi på detta i julens tid då blir helgen till högtid, till upplyftande glädje och meningsfull samvaro. Då känns det att julen inte är enbart jäkt, mat och världslig ytlighet utan en innehållsrik och strålande högtid med ljus och uppbygglig samvaro i god och glad gemenskap. De utav er, som bildat familj och har barn, kan säkert ge vittnesbörd härom

Så önskas alla i FFV-gemenskapen - elever och medlemmar i Kamratföreningen, skola med rektor och lärare - en riktigt GOD JUL.

Med vänlig KFUM-hälsning.

Beij Tunnos

ETT MÖRKERPASS

Det var en mörk höstkväll i september. Jag skulle arbeta över för att delta i en mörkerflygning med J35 Draken. Denna mörkerflygning skulle genomföras som en navigeringsflygning från F16 ut på en triangelbana och tillbaka till F16 igen, och samtidigt vara en kontrollflygning av den maskin jag skulle använda.

Förberedelserna var de vanliga med uttagande av kurser och uträkning av tider och bränsleåtgång. Efter detta tog jag kontakt med meteorologen och fick uppgift om det aktuella vädret längs flygrouten. Därefter vidtog påklädning av all utrustning som är nödvändig i dagens moderna jaktplan, dvs. g-dräkt, flygkängor, overall, flytväst, halsduk, handskar, fallskärm och flyghjälm.

När jag kom ut till plattan stod min maskin tankad och klar. Det var bara att sätta sig i och spänna fast alla remmar, fästa den automatiska fallskärmsutlösningen samt koppla in syrgasmask och talgarnityr. Två remmar, de s.k. bonfixeringsremmarna, skall fästas i speciella öglor i flygkängorna. Dessa remmars uppgift är att fixera benen i rätt läge vid en eventuell katapultutskjutning. På plats i planet, fastbunden och klar, slog jag till huvudströmmen, öppnade bränslekranarna och utväxlade kontakttecken med mekanikern. Startknappen trycks in och startapparatens karakteristiska väsande hörs, utloppstemperaturen stiger, varvtalet börjar stiga, och reamotorns tjutande hörs svagt genom flyghjälmen. När motorn gått upp i varv inkopplas generatorn, och navigeringsradar, radio m.m. slås till. Efter detta utföres ett otal kontroller enligt en speciell checklista som berör de flesta systemen i flygplanet. När allt detta är klart är jag beredd att taxa ut till startbanan.

"Tornet får Petter Grön 101 köra ut."

"Petter Grön 101. Ja. Bana 03." Svarar trafikledaren. Härvid drar jag på gas, släpper bromsarna och flygplanet börjar rulla. Styrningen på marken sker med en liten ratt som påverkar noshjulet, varför planet är mycket lätt att köra på marken, ungefär som en bil. Väl utkommen till banändan gör jag ytterligare några kontroller och begär sedan starttillstånd. Trafikledaren i tornet svarar "Petter Grön 101, klart starta." Jag drar på fullgas och planet börjar accelerera kraftigt. Varje banskarv känns som en lit-



5518 Lars Lundin.

en studs som kommer i allt snabbare takt när hastigheten ökar. Vid lättningss fart drar jag mjukt åt mig spaken och allt blir lungt och stilla, dvs. inga vibrationer från startbanans ojämnheter. Jag är uppe i luften. Omedelbart efter lättning faller jag in i landningsstället. Under ställets infällning känns lätta skakningar från de arbetande domkrafterna och till sist hörs ett dovt dunk när stället är infällt och täckluckorna stängs. En hastig kontroll säger att indikeringslamporna för landningsstället är släckta. Nu är det endast att inrikta sig på själva flygningen och navigeringen.

På 500 meters höjd svänger jag höger och börjar stiga på den kurs som skall föra mig till den första brytpunkten på triangelbanan. På 4.000 meter avbryter jag stigningen och fortsätter på samma kurs i planflykt. Det är lungt i luften, sikten däremot är dålig men i övrigt verkar allt fungera perfekt. Det är alltså bara att hålla höjd, fart och kurs samt luta sig lungt tillbaka i den bekväma stolen och njuta av flygningen. Efter 12 min. har jag nått första brytpunkten och svänger höger till en ny förut beräknad kurs. Så fortsätter jag ytterligare 9 min. då brytpunkt nummer 2 uppnås. Där svänger jag höger igen och går ut på den kurs som skall föra mig hem igen. Efter ca 5 min. på denna nya kurs börjar de dramatiska händelser som gör denna flygning speciellt värd att minnas. Det började med ett litet varvtalsfall tillsammans med att generatorspänningen försvann. Jag kopplade då in nödgeneratoren och fick alla instrument att fungera normalt igen. Efter någon minut steg varvet för att efter ytterligare en minut åter sjunka, denna gång väsentligt mera. Huvudgeneratoren gick ej att återkoppla varför jag fortsatte att flyga med nödgeneratoren.

Efter att ha anmält för trafikledaren vad som hänt fortsatte jag att flyga på hemkurs, samtidigt som jag började reducera höjden. Motorvarvet var dåligt och dragkraften var mycket nedsatt. För att hålla farten måste jag planera tämligen brant. I detta läge bad jag trafikledaren att få direktlanda dvs. landa så fort som möjligt utan landningsvarv o.dyl.. Nu var det bara att hoppas att min höjd och fart var sådan att jag med den lilla dragkraftens hjälp kunde nå fram till flottiljens landningsbana.

På 5 km. avstånd från landningsbanans sättpunkt var min höjd 300 meter och det hela verkade i detta läge kunna lyckas bra, då plötsligt ett kraftigt tjutande hördes samtidigt som varvtalsmätaren snabbt gick ned till noll. Tydligt hade motorn skurit ty i nästa sekund började flera varningslampor att lysa. Min enda chans nu var att med katapultens hjälp lämna planet, att nå flottiljen gick ej och nödlandning var otänkbar. Det gällde alltså att handla snabbt. Jag drog åt mig spaken och steg så mycket som möjligt för att göra uthoppet på säker höjd. Att koppla loss syrgasslangen och talgarnityret gjorde jag mig icke tid till utan jag anmälde min position för trafikledaren, fällde ned visiret på hjälmen, tryckte rygg och huvud kraftigt mot stolen, blundade samt drog i utskjutningshandtaget. Efter ett ögonblick hördes ett susande ljud, det var vindens tjut som kraftigt märktes när huven hade skjutits loss. Den smäll som hörs och den kraftiga acceleration som känns när katapultstolen skjuts ut fick jag emellertid aldrig uppleva utan istället hörs en munter röst i mina hörlurar som säger: "Det här gick ju bra. Jag nollställer dig och det är klart att stiga ur."

