



PROPELLERBLADET

Organ för FFV:s kamratförening

1987



Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Karl Gardh

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

Ordförande:

Karl Gardh, Anders Johanssonsgata 22K, 732 00 Arboga, 0589/13914

V ordförande:

Roland Rehnback, Iduns Väg 6, 723 55 Västerås, 021/20630

Kassör:

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 00 Arboga, 0589/13548

Sekreterare:

Ake Tedesjö, Bakbordsvägen 14, 724 76 Västerås, 021/354406

KFUM-KFUK repr:

Ingrid Pettersson, Stångjärnsgatan 25, 724 73 Västerås, 021/353327

Ledamot:

Lars Erik Larsson, Hejdenstams Gata 94, 582 49 Linköping, 013/172992

Suppleant:

Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 00 Arboga, 0589/13214

Suppleant:

Leif Larsson, Gaffelgatan 10, 724 76 Västerås, 021/352022

1988 års medlemsavgift 30:- (Trettio kronor)

Postgiro 340204-7

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

1987 har varit ett händelserikt år sett ur FFV kamratförenings synvinkel. I januari avled Erik Tunås, vår största supporter och föreningens grundare. I Juli flyttade vår gamla skola till Hässlö och är numera kanske Europas största skola vad gäller utbildning i flygteknik. Vad som kommer att hända med gamla Johannisbergsskolan är det ingen som vet ännu.

I januari träffades också många gamla elever och bildade en arbetsgrupp som i princip skall dra upp riktlinjerna för arbetet med dokumentationen om Flygförvaltningens verkstadsskola. Mer om detta på annan plats i Propellerbladet.

Den 5 juni 1988 är det åter dags för en kamratträff på Lövudden. Programmet är inte spikat än, men kanske går det att ordna ett studiebesök på Hässlö. Hur som helst anteckna redan nu i almanackan och planera för ett besök i Västerås.

Med dessa rader vill vi slutligen önska alla FFV:are en God Jul och ett Gott Nytt År!

Styrelsen

Gåva

En av våra medlemmar, 6057 Steffl, har skänkt en mycket vacker svarvad träskål till Kamratförening. Vi i styrelsen vill på detta sätt tacka för denna gåva som glädde oss mycket.

Samtidigt vill vi också passa på att efterlysa förslag till hur vi skall använda den vackra gåvan.

Skall vi använda den vid någon högtidlig uppvaktning av någon/något som gjort sig förtjänt av detta eller

Förslag emottages tacksamt per brev, telefon eller personlig kontakt.

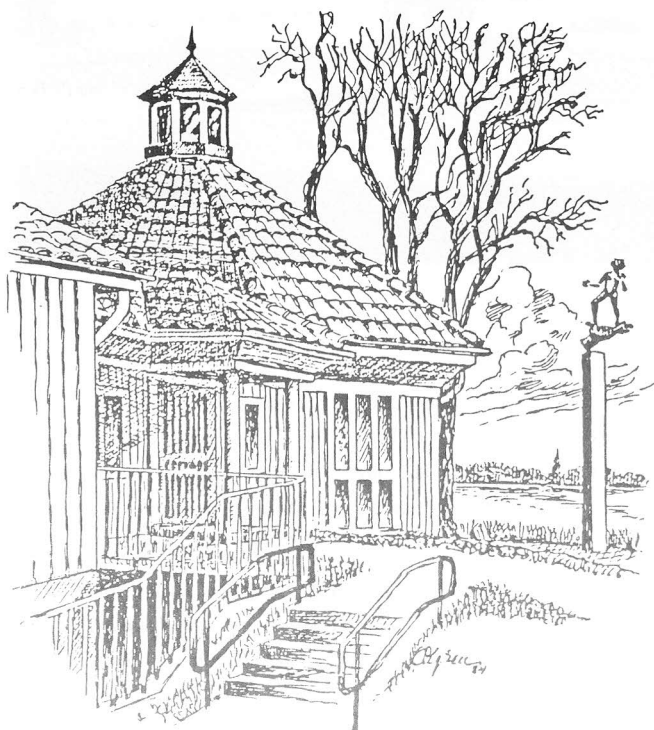
Styrelsen

Erik Tunås - Minnesord

Erik Tunås föddes den 13 november 1903 i Eskilstuna. Efter åren i folkskolan, som skolan på den tiden kallades, började han genast förvärvsarbete men blev efter en tid arbetslös. Han var då medlem i KFUM och kom att tillbringa sin lediga tid på föreningens lokal i Eskilstuna där han ingalunda var sysslös. Han grep sig an med att hjälpa till med de uppgifter som förekommer i en förening. En nystartad pojkavdelning behövde ledare och Erik Andersson, som han på den tiden hette, blev en av dessa. När så föreningens avlönade sekreterare Gottfrid Svensson flyttade till annan ort föll det sig naturligt att Erik efterträdde honom. Han visade sig vara initiativrik och effektiv. Trettondedagen 1928 flyttade han till Västerås. Här fanns också en KFUM, då en liten förening bestående av en styrelse och en skara pojkar. Man hade ingen egen lokal att hålla till i utan möten och sammankomster ägde rum i för tillfället förhyrda utrymmen, t ex Blå Bandet och andra sådana. Denna brist avhjälpes omedelbart av den nye sekreteraren Erik som lyckades skapa förutsättningar (dvs pengar) för hyrandet av en stor lägenhet på Stora gatan 45 1 tr. Ett annat initiativ av betydelse var inköpet av Lövudden, som föreningen kunde förvärva på våren samma år efter ett insamlingsarbete som medlemmarna, från den yngste till den äldste, deltagit i. Styrelsen för Västerås KFUM började förstå värdet av den kraft man knutit till verksamheten. I samband med att Erik flyttade till Västerås bytte han namnet Andersson till Tunås, vilket namn enkelt och klyftigt gick att bilda genom att kombinera ett par bokstäver ur födelsestadens och den nya verksamhetsortens namn. Ja, så lades år till år, alla fyllda av händelser och upplevelser. Lägret för arbetslösa pojkar på Lövudden på 1930-talet, tillkomsten av vandrarhemmet på Lövudden 1933 i samarbete med Svenska Turistföreningen, inrättandet av elevhem för ASEA-anställda pojkar, föreningsfastighetens tillkomst på Kopparbergsvägen 16 år 1944 är några milstolpar på vägen, liksom etablerandet av samarbetet med Kungl Flygförvaltningen och inrättandet av elevhemmen Johannisberg och Lövudden.

Erik avled hastigt i sin bostad på Lövudden den 12 januari 1987. Att försöka skildra hans långa och händelserika liv är inte möjligt inom ramen för detta begränsade utrymme. Av erfarenhet vet jag att man inte fick berömma Erik. Om man försökte säga något om hans enorma duglighet svarade han mycket bestämt att han bara var Guds ringa redskap här på jorden. Om något blivit uträttat så var det Guds svar på bön. Erik trodde bergfast på bönens betydelse. Hans innersta önskan var också att få förmedla denna tro till de unga människor, som han med sitt verksamma liv ville tjäna.

David Molin



Från Johannisberg till Hässlö

Så kom den dagen när vår gamla fina Johannisbergsskola definitivt gick i graven.

Den 12 september invigdes, med pomp och ståt, det nya Flygteknikcentrum (FTC) beläget vid Hässlö på Fl:s gamla domäner.



Redan några dagar tidigare blev Västeråsaren i gemen varse att något var på gång ute på Hässlö.

En Concorde kom insvepande vid lunchtid från söder, och många västeråsare satte säkert lunchen i halsen, inför den vackra och ovanliga synen på den klarblå himlen. Jag har tidigare sett en Concorde på marken, men tyckte då inte att detta relativt lilla plan var något märkvärdigt. Men i luften är den verkligen imponerande.

En upplevelse var det säkerligen också för de som köpte en 3000 kronors rundtursbiljett, och fick en dryg timma i luften. Vi på marken fick vårt lystmäte mättat, när Concorden återvände och kom inflygande på låg höjd i formation med en Flygande Fästning (B17), fantastisk syn! En lätt busflygning över Västerås följde sedan innan landningen.

Nåväl, egentligen började denna historiska invigning den 9 september med Flygteknikdagar i form av utställningar och seminarier.

Lördagen den 12 september klockan 10.45 började det invigningsprogram, som hade sänts ut till speciellt inbjudna gäster. Kamratföreningen fick en sådan, vad annars. Eftersom ord och v.ordf var förhindrad, fick jag den äran. Rolf hade lyckats att få en inbjudan från annat håll.

Vi var väl så där en 200-300 gäster som trängdes kring den lunchbuffé som inledde dagen. Själva invigningen började med ett inledningstal av skoldirektören i Västerås, Lars Höglin.

Han glömde inte bort att nämna Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV), föregångaren till denna civila satsning.

Chefen för flygvapnet, Sven-Olof Olson, invigningstalade och klippte av ett symboliskt blå-gult band vid podiet, samtidigt som han förklarade Flygteknikcentrum i Västerås öppnat.

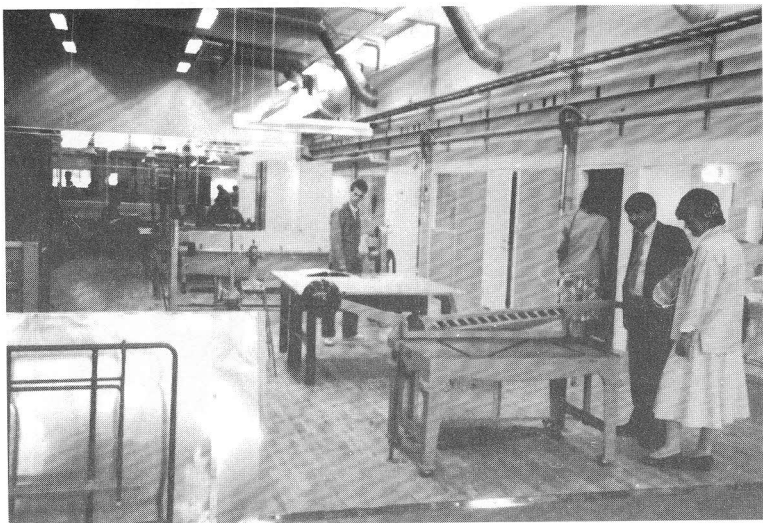


I samma ögonblick startade Viggen i ett öronbedövande dån, för att ytterligare symbolisera själva starten på en ny epok i Västerås flyghistoria.

Därefter var det dags för överlämnandet av gåvor från olika företag såsom flygmateriel och stipendier. Bland företagen märktes Ostermans Aero, FFV Aerotech, SAAB-scania m fl alla med förhoppningar att de nyutbildade flygmekanikerna väljer just deras företag.

Skoldirektören tackade för gåvorna, och kallade fram studierektor Birger Eriksson som fick i uppdrag att ömt vårda dessa. Birger inbjöd sedan till en visning av de nya lokalerna. Skolan inrymms delvis i gamla 6:ans lokaler, som har byggts samman med ytterligare två hangarer, varav en är helt ny. Lokalerna har, som Birger noga underströk, utformats tillsammans med lärarna.

En ljus färgsättning med fönster i så gott som alla rum ger ett mycket fräscht intryck. Versktadslokalerna är varvade med teorisalar, som ger en bra närhet.



Arbetet pågick i verkstäderna under rundvandringen, och det var inte utan att man tänkte sig in i sin egen skoltid på Johannisberg, speciellt när man kände igen en hel del maskiner och verktyg från den tiden.

128 elever på flygmekaniker-utbildning och 30 på teknikerutbildning är för närvarande inskrivna på skolan. Ett 80-tal av dessa bor också på Hässlö, i de nyrestaurerade kasernerna.

Utöver detta har också Västerås skolledning beslutat att marknadsföra flygteknisk utbildning internationellt. Ett kommunalt försäljningsbolag har bildats, Aviation College of Sweden (ACS). I och med denna stora Hässlö-satsning har kommunen bestämt att Västerås även i framtiden skall finnas på den flygtekniska världskartan.

Det var inte utan stolthet som Birger denna dag berättade om detta förnämliga utbildningscentrum som han skall basa för. Kamratföreningen kan inte annat än önska honom lycka till, med förhoppning att vi även i framtiden får vara med och veta vad som händer på Hässlö.



Likheten med gamla FFV skolan finns naturligtvis i utbildningshänseende, men den stora skillnaden är boendeformen.

En integration med KFUM:s elevhem finns inte längre. Det innebär också att internatinkvarteringen är ett minne blott, som förmodligen aldrig mer kommer igen.

Handen på hjärtat alla FFVare, var det inte denna form av gemensamt boende som gav oss en social fostran för framtida framgång?

Man undrar om dagens elever är mer självständiga, så att de kan forma sin sociala tillvaro på egen hand vid 15-16 års ålder långt hemifrån. Jag hoppas att så är fallet, eftersom en internatinkvartering inte längre accepteras av eleverna.

Ute på flygfältet hade nu samlats mycket folk för att se den flyguppvisning, som nu skulle följa. Det blev en tre timmars flygshow, med såväl gamla som nya plan. Viggens fina uppvisning i all ära, men motorljudet från B17 Sally B, Mustangen, Mosquito m fl fick det att rysa i hela kroppen. På något sätt hör man i det mäktiga ljudet, att det här är maskiner som presterar det yttersta av det möjliga med den teknik som stod till buds.

Förvånansvärt att man kan hålla så gamla flygplan i så gott skick.

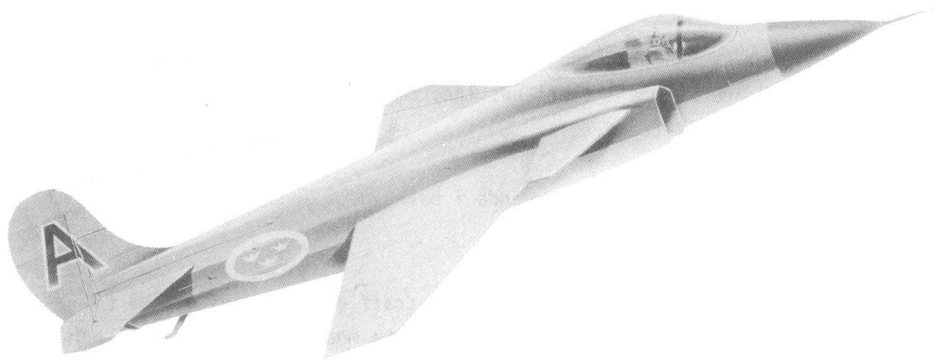
Men entusiasterna är många, ser man en sådan här dag, så vi kan hoppas att det blir flera tillfällen att skåda dem i luften. Därmed var dagens gigantiska invigningsprogram över och Birger med sina elever kunde varva ned och se fram emot en mer normal arbetsvecka vid det nya Flygteknikcentrum på Hässlö i Västerås.

5858 Tedesjö

FFV:are på förtroendepost

I slutet av oktober månad kunde man läsa i Vestmanlands Läns Tidning, att FFVKs mångårige revisor Eine Clasén hade valts till ny ordförande i Västmanlands Läns Gymnastikförbund. I tidningen talas det om att det var ett "celebert ordförandeskifte" som ägde rum, eftersom den förre ordföranden hade suttit i 40 år i styrelsen. Propellerbladets redaktion stämmer in i hyllningskören och önskar Eine lycka till!





Framtiden är byggd på erfarenhet

Vi är med och driver utvecklingen framåt. Men vi behåller också 1950–60-talens flygteknik. Redan då fanns vi med. Vi håller fortfarande kunskapen aktuell. Den långa erfarenheten inom flyget gör oss unika.

Vår linje är flyg. Tyngdpunkten i vår verksamhet ligger i underhåll av såväl flygplan som helikoptrar för militärt och civilt bruk. Modernisering och modifiering är ökande marknader, liksom kvalificerade konsultuppdrag inom området flyg.

I teknologins framkant utvecklar vi – tillsammans med andra medlemmar i Industrigruppen JAS – flygplanet JAS 39 Gripen. Det flygplan som skall föra Svenska Flygvapnet in i nästa århundrade.

FFV Aerotech

732 81 ARBOGA · Tel 0589-800 00

Kamratträff i Jämtland

I slutet av maj skickade 5732 Kjell Landgren ut en förfrågan till oss FFV:are boende i Jämtlands län, om det fanns intresse av att ha en "lokal" FFV-träff.

Denna idé hade han haft groende i bakhuvudet ända sedan "57-träffen" 1986 i Västerås.

Detta resulterade nu i att det blev träff den 9:e juni ute på F4. Kjell hade tillsammans med 5644 Karl-Åke Modigh ordnat plats i personalrestaurangen "Murklan".

Vi var 18 st av kallade 33 som hade möjlighet att komma och under gemytliga former träffa både kända och okända FFV:are. Efter det att vi alla hade berättat lite om oss själva, fick vi fylla i en enkät som Kjell totat ihop. Syftet var att samla ihop lite data till FFV:arnas kommande dokumentation.

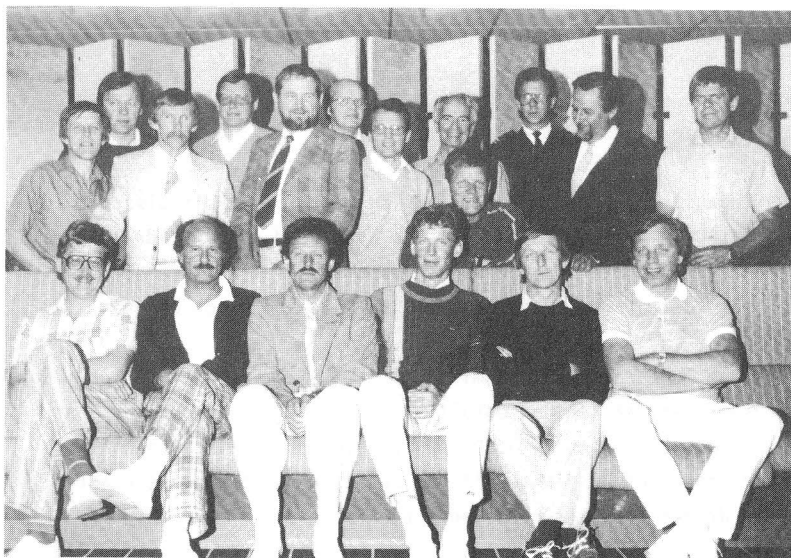
Då kaffet och mackan intogs började gamla minnen att dyka upp. Mustiga historier levererades på löpande band, där 5627 Bengt Håkansson och 5651 Jan-Erik Nowén visade sig vara goda berättare.

Med en kamera uppgillrad på ett bord fixade sedan 5818 Erik Genstrand ett gruppfoto.

Till sist förevisades "sexan" vilket uppskattades mycket av oss som inte finns kvar inom Vapnet.

Vi tyckte alla att det var en bra idé som Kjell hade fått och tack vara hans initiativförmåga blev denna träff av. Innan vi skildes i den ljusa sommarnatten, enades vi om att inom det närmaste året träffas igen.

6125 Göran Henriksson



Övre raden från vänster:

5732 Kjell Landgren	Östersund
6247 Börje Persson	Östersund
6147 Morgan Nöjdberg	Nälden
5651 Jan-Erik Nowén	Frösön
5657 Rolf Olsson	Oviken
6017 Ulf Hansson	Frösön
5740 Lennart Mowerare	Östersund
4704 Sven Björk	Östersund
5644 Karl-Åke Modigh	Frösön
6603 Olle Backström	Brunflo
5627 Bengt Håkansson	Frösön
6047 Lars Nilsson	Brunflo

Nedre raden från vänster:

6523 Dag Lindström	Östersund
6125 Göran Henriksson	Brunflo
5818 Erik Genstrand	Östersund
6643 Göran Olsson	Brunflo
5709 Ture Andersson	Östersund
6453 Kennet Olsson	Östersund

Hej alla FFV:are!

Här kommer ett tips till Er hur man enkelt kan få fram en begränsad adresslista på oss FFV:are.

I Arboga finns en eldsjäl vid namn Svarten (5746 Rolf Olsson). Förutom att han är vår kassör, har han även hand om vårt adressregister. I många år har han idogt arbetat med att få det så komplett som möjligt. Detta adressregister har han lagt upp på en dator.

Om Ni nu funderar på att samla ihop t ex alla FFV:are som bor i Göteborgsområdet, så kan han enkelt sortera ut alla som bor där postnumret börjar med en fyra. Datorn skriver ut en lista, och några dagar efter det Du ringt Rolf har Du ett komplett adressregister. Sedan är det bara att ordna en träff!

Lycka till!

Rolfs telefonnummer är: Jobbet 0589-81029, Bostaden 0589-13548.

Hälsningar 5732 Landgren.

58:or se hit!

1988 är det 30 år sedan vi träffades första gången, vid inskrivningen på FFV:s verkstadsskola.

Det vore kul om de flesta av oss kunde träffas i samband med kamratträffen den 5 juni 1988. Vi borde ha mycket att prata om. Jag avser att tillsammans med inbjudan till kamratträffen sända med ett förslag på en träff i träffen för 58:orna. Har Du några idéer, så hör av Dej till mej snarast.

5858 Tedesjö

I nr 2:1987 av TIFF har Birger Eriksson skrivit en artikel som är en fortsättning på Rolf Hjärterers artikel i samma tidning nr 1:1986 (som ju skickades hem till samtliga medlemmar i FFVK). Eftersom vi är säkra på att Birgers artikel intresserar många gamla FFV:are, har vi begärt och fått tillstånd att återge den i Propellerbladet. Vi har valt att ta med hela texten, men utelämnat några bilder.

Redaktionen

Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås

Vad blev det av den?

— Här kommer fortsättningen



Text: Studierektor Birger Eriksson
Wenströmska skolan/Johannisbergsavd.

I nr 2 1986 av TIFF var en diger artikel införd av Rolf Hjärter FMV:FuhD som handlade om Flygförvaltningens verkstadsskola, dess öden och gestaltningar från starten 1942 till 1 juli 1968 då skolan övergick till det allmänna skolväsendet och Västerås kommun med sin lokala skolmyndighet övertog skolan. Vad hände då sedan med skolan?

Följande artikel skall i stora drag och i vissa fall mer detaljerat redogöra för fortsättningen.

Artikelförfattaren är mycket mån om att alla läsare av TIFF skall bli medvetna om vad skolan i dag står för, men först lite historik och bakgrund. Låt oss därför återvända till hösten -68.

Ny skepnad

Då startade alltså Johannisbergsskolan i ny skepnad med personal från CVV och f d FFV som lärare och adm samt 84 elever fördelade på 7 klasser, som skulle under ett läsår utbildas till

flygmekaniker för både civila och militära luftfartens behov inom Sverige. För att bli antagen till utbildningen måste sökanden ha en grundutbildning från t ex bilmek-linjen minst 1 år eller motsvarande. Dessutom bedrevs samtidigt på skolan telereparatörsutbildning med 30-talet elever och ytterligare en klass med styr- och reglermekaniker. Totalt 130 elever.

All denna omställning förde med sig en hel del problem av de mest skiftande karaktär, personalen hade det verkligen arbetsamt, speciellt på sommarens och höstens -68. Ny arbetsgivare (kommunen) nya anställningsförhållanden, nya lokaler, nya kurspla-

ner, ny utrustning, utbyte av viss personal och framför allt "nya elever", för att nämna några exempel.

Fler lokaler

Fler lokaler måste till för att tillgodose utrymmesbehovet, alltså även CVV:s kallförråd (den andra byggnaden i skogen) togs i bruk som flygplanhall. Allt hann ju ej bli klart till starten i aug -68, bl a byggnaderna, så trängsel med byggnadsfolk - elever - lärare uppstod. Det var ej ovanligt att läraren och eleverna samlades till lektion i varmluftströmmen från en byggtork i fpl-hallen under kalla dagar, innan värmeinstallationen var klar.

Schemaproblem

Schemaproblem hela läsåret p g a att stationsutbildning var den nya melodin för flygmek-eleverna. Elever - lärare - lokaler blev verkligen blandad kompot, ibland förunderligt att lärarna hittade rätt klass i rätt lokal.

Skiftande elevunderlag

Eleverna var ej testade innan intagningen som på FFV-tiden. Alla som

sökte kom in, eftersom myndighetsbesluten kom så sent så ordinarie ansökningstider ej kunde hållas. Därför var elevunderlaget av de mest skiftande slag.

Kompendier saknades

Mycket stora problem undervisningsmässigt uppstod därav. Undervisningslitteratur av lämpligt slag saknades dessutom till en del, så att varje lärare blev kompendieförfattare i sina ämnen. Men allt eftersom tiden gick löstes problemen upp, om ej utan vändor och undervisningsläget stabiliserade sig. Några lärare åkte på ny utbildning d v s för att få lärarbehörighet enligt den "nya" skolförordningen.

Bättre i mitten av 70-talet

Byggnadsmässigt fick skolan 1969 egen matsal i en f d lärosal. En lärosal för 30 elever blev två salar för 16 elever vardera. Elevhemmet på Lövdunden upphörde 1969, exp-personalen blev till slut en kanslist på deltid, vaktmästare kom till, som sagt organisatoriska förändringar och först i mitten på 70-talet började allting ordna till sig.

Förbättrat elevunderlag

Elevunderlaget förbättrades också med tiden och de elever som hade fullgjort ett år på Johannisberg och därefter ett år i värnplikt i FV eller två år på civilt flygföretag återvände till skolan för en 6-veckors kurs (på sommaren) s k kompletteringskurs som avslutning på sin utbildning.

Med godkända betyg enligt luftfartsmyndighetens krav för MM-certifikat kunde de lämna Johannisberg som flygmekaniker. Men detta låge upphörde 1971 i och med gymnasieskolans genomförande med eftersläpning till 1974 för 6-veckorskurserna.

Status av gymnasium

När Johannisbergsskolan 1971 fick status av gymnasieskola reducerades undervisningstiden per vecka, från tidigare 40 tim till 38 och nya ämnen kom till. Under åren 1968–71 var varje lektionstimme 50 min vid teoriundervisning och 60 min vid praktikundervisning, varvid 38 tim ägnades åt yrket resterande 2 tim till gymna-

stik. Från och med höstterminen 1971 blev lektionstiden alltså 38 tim/vecka och varje timme = 40 min oavsett teori-praktikundervisning, varav 32 ägnas åt yrket 3 tim för tillval, språk eller matematik, 2 tim gymnastik, 1 tim arbetslivsorientering. Antal elever i klasserna skulle vara 16 st mot tidigare 12 och antalet klasser 5 mot tidigare 7 etc.

Åter omställning

Luftfartsmyndigheten drog in den auktorisation skolan innehade, d v s de ämnen i flygteknik som eleverna tidigare skrivit inom skolans ram, godkändes ej längre. FV tekniska skola i Halmstad sade också ifrån på så sätt, att elever från Johannisberg som sökte in till FV som tekniker, måste som alla andra söka till FTS, gå samtliga terminer där, ej slippa 1:a terminen som under åren 1968–71.

Men ännu en gång...

Men ännu en gång "reste" skolan på sig och läget stabiliserades och det dagliga undervisningsarbetet fick rutinartad karaktär. De arbetsgivare civila såväl som militära vilka "fick elever från Johannisberg" var de första åren rätt kritiska mot vad "lite" en "Jo-

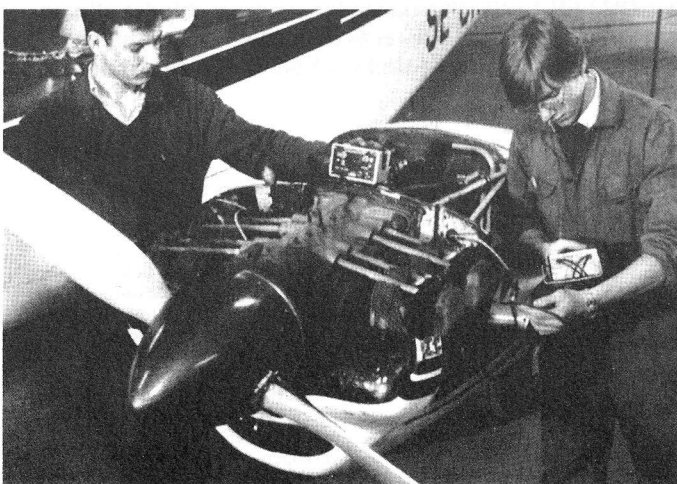
hannisbergare" kunde efter sin utbildningstid. "Det var skillnad mot förr, vad FV-arna kunde när de kom ut i arbetet". Med tiden lärde sig även arbetsgivarna vad det nya skolsystemet innebar och i mitten på 70-talet förändrades inställningen och numera anses flertalet f d "Johannisbergare" som kunniga inom yrket.

Alla berörda inom utbildningen för flygmek ansåg att nu behövdes det en påbyggnadskurs för flygmekaniker på minst ett år. Denna kom också till stånd inom gymnasieskolans ram. Men på Arlanda år 1972 i samarbete SAS – Märsta gymnasium! Johannisbergsskolan blev mycket besviken och var det fram till 1978–79.

Vardagen... förändringar

I övrigt förflöt vardagen på skolan under 70-talet med smärre förändringar, för flygmekanikersidan komplettering och utbyten av flygplan och motorer, men hela tiden militära flygplantyper och utrustning, S 29 och J 29 Tunnan, Tp 83 Pembroke, Hkp 2 Alouette, Sk 16 Harward o s v mot tidigare A 32 Lansen, J 33 Venom för att nämna några. Styr- och reglarmekanikerutbildningen flyttades till gamla Viksängskasernen f d FCS och istället kom en ny kurs: Industriell elektronik.

Felsökning på motorns elsystem.



Satellitsskola

Från och med 1971 knöts Johannisbergsskolan ännu fastare till dåvarande Zimmermanska skolan och blev sk "satellitsskola" till denna allmänna gymnasieskola med naturvetenskaplig – teknisk inriktning. Den största i Västerås, för närvarande i skrivande stund med över 2 000 elever och c:a 200 lärare, fördelade på i stort sett 5 platser i kommunen. Den har nu namnet Wenströmska skolan och flyttade in i nya lokaler 1980.

Pensioneringar – ny personal

Men säg det som varar beständigt och vid halvårsskiftet -77 avgick rektor Ahlgren med pension. Han hade ju varit med och byggt upp skolan sedan starten 1942, överlämnade nu tjänsten till en av lärarna vid skolan. Ytterligare personal som gick i pension 1977 var von Köhler och Åke Hamlin, vilka ersattes av flygtekniker från civila-militära sidan.

Påbyggnadskurser

Den 6 år gamla drömmen (idén) om påbyggnadskurs för flygmekarna tog ny fart 1977–78. Kontakter förekom återigen med arbetsmarknadens parter – högskolan – SÖ – LFV om en högre kurs. Stort möte i Västerås 1 juni 1978, gamla kursplaner på högre

kurs togs fram och dammades av, stort skrivarbete av lärare. Efter många och långa sammanträden, stat – kommun – högskola – gymnasium – byggnadsstyrelsen – referensgrupper – MBL-förhandlingar – personalgrupper m m kom beslutet på våren 1980 att fr o m hösttermin -80 skall en flygteknikerkurs på 40 poäng komma till stånd. Dock ej i konkurrens med SAS-Märstaskolan, den utbildningen täcker i första hand upp det "tunga" flygets behov. Johannisberg skulle täcka det "lätta" flygets. Flygteknikerutbildningen sorterar under högskolan Eskilstuna/Västerås och Johannisbergsskolan blev därmed en integrerad gymnasium – högskoleavdelning för flygteknisk utbildning.

Miljölagens krav – ombyggnad

Ombyggnadsarbetet ingångsattes inom lokaliteterna för att dels uppfylla den nya arbetsmiljölagens krav, dels för att inrymma fte-kursen. Hela elteleutbildningen förflyttades ut till nya Wenströmska skolan och kaserterna vid Viksäng. Där hade industriell elektronik fått nya lokaler två år tidigare och döpts om till Automatiseringsteknik och av övriga 3 el-teleinlinjer har två dubblats fr o m 1980, så de har i alla fall ej fått plats på Johannisberg.

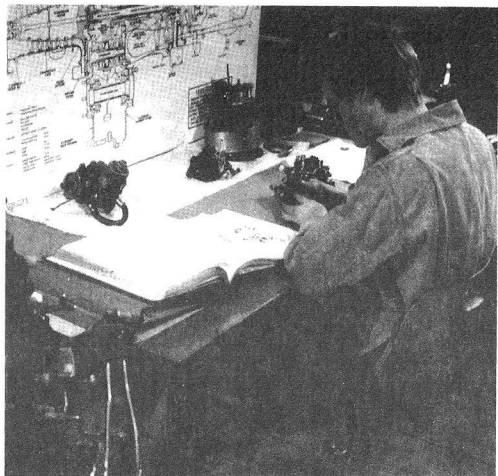
Auktorisationsbevis

Johannisberg helt åt flyget, va' bra'. Auktorisationsbevis från LFV utfärdades och skolan behövde ej vara besviken längre. Lärarstyrkan utökades med 3 man, en på gymnasiet och två på högskolesidan, varav en var projektledare för flygteknikerkursen och är nu dess föreståndare. Nämnas kan att två av nu tjänstgörande lärare har varit elever vid skolan bl a en under 70-talet. Precis som på FFV-tiden så återvänder en del "syndare".

Behörighet att söka MM-certifikat

De elever som nu går igenom fte-kursen med godkänt resultat har behörighet att söka MM-certifikat vid LFV om deras praktiktjänst (minst 2 år) räcker. Detta är starkt motiverande på de 80 elever som går på gymnasiet flygmekaniska linje då de kan söka direkt till högskolan efter första året. Vad dessa senare elever beträffar så har kvalitén ökat med åren likaså antalet sökande. Till varje läsår är det 350–400 sökande varav 10 % äldre (över vpl-åldern), lägsta intagningspoäng, 4,0 enligt gymnasieskolans regler. Så det ser bra ut just nu och skolan tycks fungera.

Motorverkstaden.



Detaljstudier i motorverkstaden.



Internationell skola?

Johannisbergsskolan har också blivit "mer internationell" under 70-talet. Vid en granskning härförleden fanns ca 15-åriga nationer uppräknade som tidigare hemvist för elever, ett par tre elever varje år. Jorden runt så att säga.

Modernisering av flygmaterielen

En del nyheter har givetvis tillkommit på materielsidan, bl a har skolan numera bytt ut Sk 16 mot Sk 50 samt har dessutom ett par 35F införlivats i samlingarna. Inköpta är också civila flygplan av typ Piper, Apache, Cherokee och Warrior, mycket tack vare samgående med högskolan, enär staten hyr utbildningen av kommunen och det har fört med sig ökade möjligheter för samordning av resurser utbildningsmässigt.

Dessutom är Johannisbergsskolan som gymnasieskola/högskola rätt ensam om att ha institutionstekniker som lämnar service åt lärarna på yrkestekniska sidan när det gäller den mångfald av flygmateriel som finns. Johannisberg är unik på många sätt, som synes.

Flygteknisk grundutbildning

Skolan har f n 80 elever på flygmekanikerlinjen (åk 2 i gymnasiet) och 24 elever på flygteknikerutbildningen. Tillkommer sedan de elever på distansundervisning till flygteknikercertifikat, som vi också bedriver. De eleverna är alltså yrkesverksamma mekaniker, men läser in sin teoretiska kompetens i fackämnenas s a s per korrespondens hos oss vilket administreras av högskoleledaren på Johannisberg. Vi tillhandahåller anvisningar och i vissa fall litteratur och bistår via brev och telefon de "ensamstuderande" fram till tentamen som också skötes av oss, via någon högskoleenhet ute i landet. Även denna del är under Luftfartsverkets överinseende.

Framtidsplaner

Men vi siktar ju alla mot framtiden och utvecklingen, det gäller att sikta högt för att hamna på önskad nivå och självfallet har Johannisbergsskolan också planer för framtiden. Skolan ar-



Plåtavdelningen - reparation av sidoroder.

betar mycket medvetet mot en utvidgning av verksamheten när det gäller utbildning av personal för flygunderhåll på den civila sidan, med accentuering på lätt och medeltungt flyg. Skolans utbildning måste också ses över och moderniseras för att hänga med i den accelererande teknologin på flygtekniska området, spec inom systemtekniska delen.

Vad beträffar denna omstrukturering och utökning av utbildningen är följande planer helt klara och ansökan från Västerås kommun att få starta ligger nu för behandling hos berörda myndigheter, SÖ och utbildningsdepartement.

Den nuvarande flygmekanikerutbildningen inom gymnasiet åk 2, skall ha en parallellutbildning, flygverkstadsmekaniker.

För detta erfordras en ökad rekryteringsbas i åk 1. Till flygmekaniker rekryteras från el-tele och drift- underhållstekn linje. Till flygverkstadsmekaniker rekryteras från verkstadsmeke och som nu från fordonslinjen.

Bakgrunden till detta är behovet hos flygunderhållsverkstäder och flygföretag av mer specialinriktad personal.

Därför har skolan föreslagit att parallellt med flygteknikerutbildningen inom högskolan också få inrätta på gymnasiet tre påbyggnadsutbildningar (ett-årskurser). Flygmekaniker till flygelektronik (IERA). Flygverkstadsmekaniker till Motor-Apparat-

teknik och Strukturreparatörer (plåt-plast-komposit).

Ev också en utökning med ett par klasser flygmekaniker. Om myndigheterna har, ur vår och branschens synpunkt, rätt inställning borde vi få starta upp dessa utbildningar fr o m hösten 1988.

Vid detta läge bör vi också få förlänga utbildningstiden och öka antalet elever på flygteknikerutbildningen. Bristen på flygtekniker och flygteknisk underhållspersonal är ju som bekant stor inom landet. Läsaren ställer sig kanske frågan var skolan skall inrymma dessa utbildningar lokalmässigt. Johannisbergsskolan är inte av de mått att ca 200 elever kan inrymmas i lokaliteterna.

Ingenjörsnivå

För dessutom pågår planering och arbete med nästa nivå av utbildningen, till ingenjörsnivå inom flygdrift och elektronik-systemteknik.

Tillkommer också korta och långa kurser inom flygteknik/underhåll som skall bedrivas som uppdragsutbildning åt företag.

Pilotskola - civilflyg

Till slut satsar också Västerås kommun på att förlägga pilotskola i anslutning till den tekniska delen. Piloter till civilflygbehovet.

Internationell satsning

Utöver detta marknadsförs skolans utbildningar på internationella flygutställningar och mässor typ Farnborough. Medpartners i sådana sammanhang är FFV, SAS, Bromma flygskola. Västerås satsning på flygteknisk utbildning har resulterat i att transportrådet har stöttat projektet och bidragit med resurser och marknadsföring.

Resultatet har blivit att andra länder har visat intresse och sånt offertförfrågan till oss och även besökt Johannisberg. Likaså har repr från oss besökt resp länder. Oman vill få utbildade flygmekaniker/tekniker, likaså Tanzania. Kina vill få lärare och instruktörer utbildade här i Västerås. Offertor är lämnade och vi är nyfikna på resultatet, kommer, kommer ej.

Hur och var skall nu all denna utbildning förläggas?

Västmanlands flygflottilj lades som bekant ned 1982 och när besluten om nedläggelsen offentliggjordes i slutet av 70-talet, började den parlamentariskt sammansatta Hässlögruppen från Västerås kommun och länet att undersöka vilka verksamheter som kunde tänkas ersätta flygflottiljen på det stora markområdet. Många olika förslag undersöktes, men för att göra en lång historia kort kan nämnas att det förslag från Johannisbergsskolan om ett flygtekniskt utbildningscentrum som lades redan 1980 betraktades av Hässlögruppen som det mest seriösa och genomförbara. Och på den vägen är det. Men som allt annat i vårt samhälle handlar det om resurser d v s pengar. Många var och är turer i detta projekt och det är inte slut ännu i skrivande stund, men vi håller på den nedlagda flottiljens valspråk, Per Aspera ad Astra.

Hässlö ett utbildningscentrum

Våra styrande på högre nivå har väl inte alltid den verklighetsförankring som vi skulle vilja se, d v s en investering för framtiden i väl utbildad folk inom flygunderhåll som kan bibehålla vår standard så att inte utländska företag och skolor tar det ifrån oss. Men här i Västerås kommun och vår länsstyrelse så är det bara positiva tongångar för våra idéer och de politiska partier som styr oss har framhållit fördelen med att omvandla Hässlö till ett utbildningscentrum med tyngdpunkt på flygteknik. De befattningshavare inom utbildningsförvaltningen i Västerås som styr Johannisbergsskolan ställde också upp på skolans förslag.

Västerås kommun blev ägare till Hässlö 1 juli 1985. Därmed startade ett intensivt planeringsarbete dels med lokalresursplanering och projektering av byggnader och mark dels som tidigare nämnts av kursplaneförfattande och omstrukturering samt utveckling av vår nuvarande flygmekaniker – flygteknikerutbildning.

Läget i april 1987

Om- och nybyggnad för vår nya skola pågår med hög intensitet, de byggnader vi skall flytta in i är "gamla VI-

an", sedermera avd T:s hangarer och expedition på F1.

Arbetena med byggnaderna startade efter semestern sommaren 1986, en hangar den äldsta på Hässlö (byggd 1926) är riven och ny är under uppförande. I expbyggn, 35-hangaren och den intill liggande båghangaren så är det en del nya väggar som uppförs. När man ser byggnaderna just nu får man nästan intrycket att det bara är taken som inte berörs.

Enligt den projekteringsplan vi har skall det vara klart för inflyttning 1:a juni 1987. Än så länge följer byggarna den planen. Ungefär var tredje vecka har byggfolket s k byggmöte här på Johannisberg, i vilket skolans projektgrupp deltagit. Vid dessa tillfällen har vi möjligheten att diskutera och komma överens med entreprenörer/projektörer om detaljlösningar av olika installationer. Det är inte små ytor vi kommer att förfoga över fr o m hösten -87, något över 6 000 m², d v s mer än dubbelt mot nuvarande på Johannisberg. Allt detta byggande kostar självfallet en del pengar, enligt uppgift ca 35 milj kr!

Elevehotell vid Hässlö 1987?

Vid skrivande av denna artikel kommer meddelande om att ett elevhem – elevehotell, för dryga 100-talet gäster eventuellt ska vara klart till hösten -87 vid Hässlö. Bra tycker vi.

Flygteknikcentrum

Allt ovan beskrivet skall alltså bli *Flygteknikcentrum* på Hässlö. Västerås (d v s gamla FFV-Johannisberg), numera FTC (se ovan).

Utbildningarna marknadsföres av Västerås kommuns bolag ACS vilket motsvarar Aviation College of Sweden.

Vi flyttar från Johannisberg till Hässlö omedelbart efter skolans vårtermin d v s i början av juni -87. För att inte läsare av TIFF och Sverige i övrigt skall vara omedvetna om skolan på Hässlö eller glömma den så kommer vi att låta höra talas om oss i TIFF nr 2/87.

Så här i slutet av artikeln om skolan kanske läsaren ställer sig frågan, vad blir det av eleverna då? För det första, som det varit hittills och väl kommer att förbli hoppas vi, så är utbildningen till flygmek mycket populär bland ungdomen i landet. Västerås har hittills varit ensamma om denna (Nyköping startar en klass flygmek HT -87) vilket innebär att till våra f n 80 elevplatser har vi ca 400 sökande varje år. Till flygteknikerutb ca 65–70 sökande på 24 platser. Efter den intensiva utbildningen som för båda elevgrupperna betraktas som "mycket tuff" är det dags att söka arbete. Flertalet flygmek satsar på vidareutbildning till flygtekniker. Antingen vid flygvapnet som yrkesofficer eller till vår egen flygteknikerkurs på

Kontroll av landställ.



högskolan, men också till den gymnasiala utbildningen vid SAS-Märsta, dvs högre specialkurs i flygplanunderhåll, som också leder till grundkompetens för MM-cert.

- När väl eleverna har passerat sin vidareutbildning ligger branschen öppen för dem, både militärt och civilt.

- Vissa flygföretag, stora såväl som små, har en stor del "Johannisbergare" som passerat skolan efter 1968 i sina personalgrupper på olika nivåer.
- Vi vågar påstå att de har "kommit upp sig" i dagens flygunderhåll på samma sätt som "FFV-arna" på sin tid.

- Dagens elever är "hungriga på framtiden" och satsar mycket målmedvetet på verksamheten inom allt vad flyg innebär.

Vi, personal på skolan, har uppfattningen att det är mycket fina ungdomar, pojkar och flickor som vill någonting för flygets framtid och det är vi tacksamma för. Och vi skall efter bästa förmåga förvalta den tradition och tillgång som FFV-skolan skapade åren 1942–68. ■

"Johannisbergsskolan" Historik

1942

Start vid CVV. Flygförvaltningens Lärningsskola (FFL). Flygplanmontör – Motormontör – Instrumentmakare – Radioreparatör – Filare. 4-årig utb (3 år skola 1 år Flygvapnets förband och verkstäder).

1949

CVV-brand; flyttning till Johannisberg. Flygförvaltningens Verkstadsskola (FFV). Fortf totalt 4-årig utbildning enligt ovan.

1960

Omstrukturering till 3-årig utbildning. Fpl-motormontör – Telemontör 2 år på skolan + 1 år på förband i FV.

1968

Övergång till allm skolväsendet som yrkesskola under KÖY – SÖ. Flygmekanikerutbildning, rekrytering från Fo 1. 1 år Fm2 + 2 år praktik på företag + 6 veckor kompetens kurs = flygmek cert. (LFV auktorisation) Styr och regler – telerep utbildning.

1971

Gymnasieskola. Flygmekanikerutbildning, åk 2 på Fo-linje. (Ej auktorisering av LFV). Telerep utbildning.

1980

Gymnasieskola + Högskola (integrerad). Flygmekanikerutbildning + Flygteknikerutbildning 1 + 1 år. Grundkompetens för MM-cert. (LFV auktorisation) Enbart flygteknisk utb på skolan.

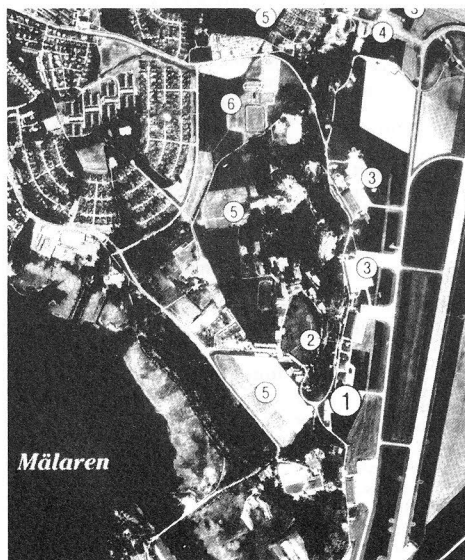
1985

Distansundervisning till MM-cert + tentamensrätt för MM-cert inom högskoledelen.

1985

→ Vidareutveckling → 1987 ACS.

Flygfoto över aktuellt skolområde.



- 1 Flyghögskolan, Hässlö.
- 2 Kursgård och internat.
- 3 Verksamheter med flygintressen.
- 4 Civilflygstation.
- 5 Ännu ej specificerade verksamheter. (ev. med flygintresse)
- 6 Idrottsområde.

Not vid pressläggningen av artikeln om Flygförvaltningens lärlingsskola i Västerås

Artikelförfattaren har just i pressläggningsögonblicket erhållit meddelande om att skolmyndigheterna nu beslutat överföra vår skola på Hässlö till en annan gymnasieskola och dess organisation inom Västerås kommun. Det är alltså dags med ett namnbyte igen.

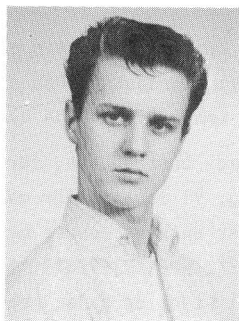
Fr o m 1 juli 1987 tillhör vi Sveriges äldsta gymnasium, 364 år gammalt, Rudbeckianska skolan i Västerås. Skapat av nydanaren inom svenskt utbildningsväsende biskopen Johannes Rudbeckius år 1623. Rudbeckianska skolan som

har naturvetenskaplig-humanistisk inriktning blir därmed sk allmän gymnasieskola. Det är en ärevärdig skola vid Västerås domkyrka, med en staty av J Rudbeckius pryddande platsen utanför kyrkan. Tänk om Rudbeckius kunnat se in i framtiden, att Sveriges äldsta flygtekniska skola 45 år gammal skulle inlämnas i Sveriges äldsta gymnasium och s a s under hans mantel!

Vad blir nu vårt nya namn? Förslaget är:

*Rudbeckianska skolans
Hässlöavdelning FTC.*

Hej Alla Propellerbladläsare!



Tyvärr är det så att jag mycket sällan kommer i kontakt med gamla FFV kamrater. Det tycker jag är synd. Det här med Propellerbladet hjälper till en del. Var gång tidningen kommer så kastar jag mig över den och läser den rakt igenom. 1986 var det speciellt roligt när det var flera 61:or som bidragit både med text och pengar. Det som glädde mig mest var att se några rader från min gamle rumskamrat Jan-Olof Björklund 6109.

Orsaken till att jag sällan träffar FFV:are är att jag efter 5 år lämnade vapnet och började plugga igen. Därefter stundade jobb på SATT Elektronik - miljöprovning. Provade/testade avancerade elektronikenheter till bl a Draken, Stridsvagn S m m. Jag blev ganska snart ansvarig för SATT's mikroelektronikavdelning också. Där producerade vi Tjockfilmskretsar bl a till FFV där Jan-Olof nu jobbar. Detta varade i 5 år.

Efter detta stundade en för mig ny typ av arbete - försäljning av maskiner, materiel och komponenter för Tjockfilmsteknik. Detta hände på LIF Produkter AB i Huddinge (Stockholm) och varade i 5 år.

Det är nu 10 år sen jag slutade där och började ett eget agenturföretag för mikroelektronik. Mpe microtech ab har maskiner, materiel och komponenter för Tjockfilmsteknik samt Ytmonteringsteknik. Det här med tekniken som man lärde sig på FFV hänger kvar i min filosofi. Alla killarna som jobbar hos oss har varit i produktion för elektronik och har därmed försåelse för producenternas problem.

Jag kan väl tänka mig att det finns en del FFV:are som kan ta nytta av våra produkter och ser fram emot en påringning om Du tror att jag kan komma till någon nytta.

Glömde bort en sak, för den är lite unik och det är halvledartillverkning. Vi marknadsför maskiner för tillverkning av halvledare. Tyvärr så är antalet kunder mycket få här i Norden. Vi har ASEA HAF0, RIFA, SITEK, AME, MICRONAS, Svenska Grindmaskiner och Universitetet. Det är i stort de hela, men mpe semitech ab är i alla fall Nordens största agenturföretag inom detta område.

Jag har under alla år sen FFV bott i Södertälje. Arbetet har tagit stor del av min tid, men jag har nu knåpat ihop en familj också. Sambon Marita, Andreas 3 år, Daniel 1 år - bättre sent än aldrig. Tro mig, även om det är på "gamla" dar och tiden knapp så är det underbart med de små livet.

Till alla mina gamla goda vänner sen FFV tiden säger jag - kom gärna och hälsa på. Vi håller hus vid sydsidan om Skärholmen (Kungens kurva, IKEA) snett emot Hotell Prins Philip. Telefon 08-7405640.

Varma hälsningar

Ulf Andersson (6106)

PS. Vid de kamratträffar som jag varit på så har det varit tunt med 61:or - Bättra Er! DS

Det här årets utgåva av Propellerbladet har nått ut till 852 adresser. Efter påminnelse har 500 betalat sin medlemsavgift för 1986 och 565 st har betalat 1987 års avgift. Den som glömt får påminnelse på inbetalningskortet även denna gång.

RO

Hallå alla 42:or!

Tag kontakt med Bengt "Joe" Björk så fixar han en träff den 4 juni 1988.

Telefon 021-330433, Wäidhopparegatan 7, 722 41 VÄSTERÅS

TJOCKFILM

vad är det?

Jo, ett vedertaget namn för en form av hybridkrets.

... hur gör man?

Ett keramiksubstrat där Du screentrycker på ledare, isolation för multilayer, resistanser, termistorer och kondensatorer m. m. Sintras i en bandugn därefter monteras anslutningsben, aktiva/passiva ytmonterade miniatyrkomponenter, provas, funktionstrimmas och kapslas.

Vi erbjuder **konsultation** och har **maskiner, material** och **komponenter** på vårt program.

HALVLEDARTILLVERKNING

ja,

maskiner för tillverkning samt Custom HCMOS Gate Arrays.

YTMONTERING

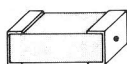
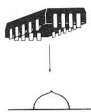
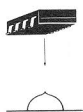
lödasta, lim för limning av komponenter som skall våglödas, elektriskt ledande lim. Screentryckare, dispensers, komponentplacerare, lödare, avlödare, dragprovare, inbränning, miljöprovutrustning.

CHIPKOMponenter

resistanser, kondensatorer, spolar m.m. Tunnsfilmschips (TCR 4 ppm, tolerans $\pm 0.1\%$), RC-nät, Custom Design.



MPE Microtech AB, nordens enda agenturföretag specialiserat på mikroelektronik. Vi som arbetar här är tekniker, varför vi tror att vi kan ge Er den tekniska service som är förknippad med mikroelektronik.



DOKUMENTATION PÅ GÅNG OM SKOLAN, ELEVHEMMEN och ELEVERNA!?

Äntligen har vi kommit igång med vårt "dokumentationsarbete" som vi talat om så många gånger på kamratträffar och i andra sammanhang när vi träffats.

Vid de utannonserade träffarna på Lövudden 24/1 och 16/5 utsågs under-tecknade att bilda arbetsgrupp fram till 1988 års kamratträff, med Åke som sammankallande.

VAD SKALL DOKUMENTATIONEN INNEHÅLLA?

Följande tre avsnitt anser vi vara självklara:

- 1) Faktakapitel om skolan
 - utbildning
 - vilka var lärarna
 - hur fick vi information om utbildningen
 - kallelse till test
 - uttagningsprov/tester
 - antagningsbevis, kontrakt
 - m m, m m
- 2) Faktakapitel om elevhemmen och dess personal, avtal med FFV, regler och ordningsföreskrifter osv.
- 3) Ett tredje avsnitt där vi har möjligheter att återge en del av de upptåg - i vissa fall regelbrott - som skapades av omständigheterna och som blivit minnen för livet. I de flesta fall roliga och humoristiska och så småningom betydelsefulla i vardagslivet.

Till kapitel 1 försöker Lage att få fram handlingar ur olika arkiv inom försvaret som kan vara av intresse. David jobbar för fullt med underlag från elevhemsverksamheten. Till avsnitt 3 får alla vara med och skicka in bidrag så småningom.

Vi som jobbat med dokumentationsfrågorna är helt övertygade om att vi måste fullfölja detta arbete och att resultatet skall presenteras i någon skriftform av hygglig kvalité.

Vi tror också att det finns många bland oss fd elever som har kunskap och intresse av detta arbete och som är villiga att ställa upp och hjälpa till.

MEN VI HAR OCKSA LYFT FRAM ANDRA FRÅGOR!

- Vilka var vi egentligen som kom in på skolan? Var kom vi ifrån?
- Uttagningsproven/testerna. Hur står sig dessa i en modern utvärdering.
- Utbildningsresultat/betyg jämfört med testresultaten?
- Vad blev det av oss efter skolan?
Yrke, trivsel och livssyn i och utanför arbetet?
- Betydelsen av samarbetet mellan FFV och KFUM?
- Hur ser Du på kombinationen av utbildning och fostran?
- En utvärdering av vår utbildning. Har den något att tillföra dagens utbildningsdebatt?
- M m, m m.

Dessa frågor trodde vi skulle vara intressanta som elevarbete eller forskningsuppgift på någon institution inom Högsolan.

Detta fick vi besannat 24/10 då vi träffades hemma hos Jan Trost forskare/docent vid Sociologiska institutionen i Uppsala. Intresse finns att göra en avhandling om detta. Men det kostar ca 200.000 kronor!

Således undersöker vi nu möjligheterna till anslag och bidrag från fonder och stiftelser m m.

Men här är det verkligen angeläget att alla FFV:are funderar över och kommer med tips och synpunkter på hur vi skall få fram dessa pengar om vi anser att detta arbete är befogat.

Naturligtvis är vi också angelägna att få kontakt med FFV:are som har erfarenheter och kunskaper som vi kan ha nytta av i detta arbete. Vi kanske kan klara detta med betydligt mindre insats av pengar om vi misslyckas med bidrag utifrån!

Det är nödvändigt att alla funderar på ovannämnda frågor och hör av Er till:

Åke Rinneby, Trappstigen 44, 791 32 FALUN.

För övrigt förutsätter vi att detta blir en huvudfråga på kamratträffen i vår där vi hoppas på stort deltagande och engagemang.

Med FFVK-hälsningar

Lage Jarking

David Molin

Roland Rehnback
5524

Åke Rinneby
4825

Gunnar Wikström
4119

PS. Vi vet att det finns flera duktiga tecknare bland våra medlemmar. Dessa vill vi få kontakt med snarast!
Hör av er till Åke. DS

Under sommaren 1985 utnämndes 5205 "Egon" till stabschef och ställföreträdande myndighetschef för Verkstadsförvaltningen för Övre Norrlands Militärområde, en myndighet som brukar förkortas VFÖN (Se f ö Egons artikel i Propellerbladet 1985). Vi i redaktionen gratulerar gärna Egon till utnämningen, men nog är det väl en händelse som ser ut som en tanke att han ett par år senare tycker att det finns anledning att genomgå en överlevnadskurs. Nåja, skall man basa över ett antal FFV:are kanske det behövs....

ÖVERLEVA PÅ NATURENS VILLKOR

Rubriken är hämtad från en handbok om friluftssäkerhet som är författad av Lars Fält, Stefan Källman och Harry Sepp, tryckt i Uddevalla 1986. Boken handlar om överlevnadsteknik, en kunskap som i dag allt fler söker tillägna sig.

Varför jag anmälde mig till instruktörsutbildning i överlevnadsteknik som Friluftsfrämjandet i Boden anordnade vet jag inte med säkerhet, men så blev det. Vi samlades alltså 15 likasinnade på Kronogårdsområdet intill Kåbdalis (mellan Jokkmokk och Arvidsjaur) under en av augustis sista självande dagar regnets år 1987. Vår lärare och instruktör var Lars Fält, normalt verkande vid arméns fallskärmsjägarskola i Karlsborg (FJS). Vår utrustning var spartansk, ungefär som om vi skulle gå på julslytning, dvs förstärkta sommarkläder. Nåja kniv, kompass, kåsa och två askar tändstickor brukar jag inte ha med mig på julslytningen - men här. Lyxartiklar som tvål, tandkräm, sovsäck, tält, mat m m var förbjudna.

Efter ett par timmars teoretisk genomgång föstes vi ut bland grön-sakerna och det första vi gjorde var att med en grävpinne böka fram hundkexrötter för omedelbar förtäring, smakar lite svagt morot.

Efter denna uppmjukning följde en uppfriskande vandring på ca tre kilometer. Fälttåget leddes naturligtvis av Lars och det var nog bäst ty hur man än betraktade gruppen fanns ingen rättning eller takt, men å andra sidan begärdes inte detta heller. Jag tror formeringen kallas skock.

Vid några mindre sjöar spreds vi för vinden, dvs Lars tilldelade var och en en gran att ligga under (synd för texten att det inte var en en!) och en eldplats intill vattnet. Sedan skulle vi klara oss själva tills han kom tillbaka dagen efter. Vår utrustning hade nu kompletterats med en burk - större kaffeburksstorlek - två meter ståltråd, fyra meter tunn lina och en sopsäck att ha alla grejorna i.



Välrustad stod man så plötsligt ensam bland Inre Norrlands tysta, glesa granar. I ena handen en plåtburk, i den andra en sopsäck, och - påstod någon - soporna mitt emellan. I takt med mörkret föll även temperaturen, men det bekymrar inte en flitig gransrisbrytare. När sovplatsen var ordnad tändes en munter liten eld, burken punkterades och försågs med grepe av ståltråd. Fyllt med vatten och några tallbarr hängdes den över elden för att bereda en C-vitaminrik dryck åt en ensam liten man som sittande på en grov gren petade pinnar i brasan. Vemodigt läsande det enda som fanns att läsa "Vättern - tärnade morötter" (den vita texten på den blå burken) inväntades läggdags. Tänderna borstades med en söndertuggad pinne och tre knyt-nävstora stenar värmdes i elden innan bädden anträdades. Stenarna användes som värmehjälp i den kyliga natten: en placerades i vardera armhålan och en i skrevet. "Sömn och sömn"; det är en definitionsfråga, men så mycket kan jag säga att jag inte har minne av hela natten och det beror varken på sprit eller ålder. Tidig morgon med tallbarrs-te. Myren intill hade hårdgjorts av frosten så klart under noll hade det varit.

Återsamling och fördelning på tre femmannagrupper inledde andra dagen. Nu fick vi nya revir att besätta och dagen ägnades åt bivackbygge och åt att samla ved och mat. Blåbären var lika många som soltimmarna denna trista sommar och lingonen lika bleka som japanska geishor varför näringsfånget inte var så lätt. Även om svamp bara är bukfylla så hade vi lyckan att ha en svampkännare med i gruppen som med säkerhet öga och fast hand sorterade bort flugsvampar och annat mindre hälso-samt, så att vi varje dag tryggt kunde äta en svampmåltid. På eftermiddagen skulle vi lära oss hur man tar hand om fågel. För den skull hade ett par höns anskaffats - levande förstås!

De avlivades med vad jag vill kalla slungbollsmetoden: Håll fågeln i benet och snurra med rak arm djuret 3-4 varv i luften så att allt blod rusar ut i huvudet - på hönan förstås; om det är på Dig måste Du ta en mindre fågel eller träna bodybuilding! Fatta sedan om fågelhalsen och huvudet, vrid ett halvt varv och dra till så har Du skilt huvudet från hönskroppen. Bryt vingar och ben, flå fågeln och ta ur den. Koka den sedan i 1,5-2 timmar så har du både fint kött och värmande buljong.

Natten blev de andra nätterna lik. Man sover en timme, vaknar av att man fryser kopiöst. Sätter sig upp och med grumlig blick försöker man bilda sig en omfattning om eldens tillstånd. Knäsittande, med handflatorna ihop mellan benen, bugar man som en flitig buddhist mot eldens Mekka medan tänderna likt kastanjetter ackompanjerar ett sprakande norrsken. Efter tillmakning och vridande faller man tungt tillbaka på granrisbädden för ännu några minuters sömn fram till nästa bugningsceremoni. Morgonljuset kommer som en befriare och man får huttra sig upp till en ny strävsam dag. Alla försök att fotografera nattens seanser misslyckades. Exponeringstider ner (upp) till 1/500 sekund gav fortfarande suddiga bilder pga huttrande objekt. Frekvensen var faktiskt hörbar för den som ännu kan höra syrsor - det kan inte jag.

Nu hade vi gett oss DEN på att få bostaden tät så tredje dagen ägnades åt bostadsförbättringar, förutom åt mat- och vedinsamling. Vi fick nylonlina och krokar för att prova fiska. (Tack kära svenska fritidsfolk för Din törst och flacka känsla för ren natur. Vi hade inga större problem med att finna tomma ölburkar så vi kunde både få kasttrumma och materiel till drag!) Den lilla gädda som i det grumliga vattnet inte kunde skilja mellan en Tuborg och en mört hade ändå turen att finna en fyrklöver (=vatten) som befriade den från närkontakt av flera grader - men vi hade ju hönan.

Lasse undervisade oss i de lömska snarornas förfinade värld samt hur man bygger en nödsignal som ryker värre än hela Ruhrområdet, fast inte lika ovänligt. Vi bar ved så armarna hängde som orangutanger. Färgen på f d vita delar stod inte apans efter. Vi tvättade oss med den mildt desinficerande vitmossan men även den har sina begränsningar när det gäller sot och kol. Matsedeln utökades så småningom med olika lavar. Urlakning och beredning av skägglav t ex är inte gjort i en handvändning och resultatet går nog inte att beskriva i aptitliga ord men det går att äta med mycket god vilja. Den ger i alla fall kolhydrater och fibrer vilket inte myrorna gjorde, fast de smakade bättre.

Jag hade väntat mig att hungern skulle vara den besvärligaste att bemästra men det blev de kyliga nätterna i stället. Som kallast var det mot tio minusgrader. De hyggligt varma dagarna fick kompensera nätterna, även om mygg och knott stundtals slutspurtade för säsongen.

Näst sista dagen avslutades lektionerna med att ta hand om större djur typ älg eller ren. Det var ha-ren (!) som fick agera byte denna gång.

Under de tre första dagarna av en sådan nödsituation sker ingen fysiologisk förändring, dock inträffar de flesta olyckor under denna tid. Sedan sker en kroppslig påverkan som vi uppfattade som "dålig kondition". Man hade besvär med att gå uppför, bära tungt etc. Hjärtat hotade flyga ur bröstet vid minsta ansträngning. Reaktionerna var klart långsammare än normalt - hur nu detta kunde vara möjligt att urskilja från normaltillståndet. Tidavståndet mellan fråga och svar kunde bli lika lång som skämthistorierna vill påskina gällande genuina norrlänningar.

Allting har ett slut. Så även överlevnadskurser och en dag stod vi där och hade överlevt.

Efter hemkomst och flera varv i bastu och tvättmaskin kunde man summera en del av det hela. Onekligen har veckan satt djupa spår i kroppen men framför allt i själen. Har Du möjlighet att prova på detta så tveka inte: upplevelsen saknar motstycke i vår ombonade värld.

5205 K-G "Egon" Andersson, Luleå

Malmslätt i går och idag

Under många år, i slutet av 40-talet och under 50- och 60-talen var FFV:are bosatta i Malmslätt och bodde då på KFUM:s elevhem vars öde "Mandel" 5019 redogjorde för i förra Propellerbladet.



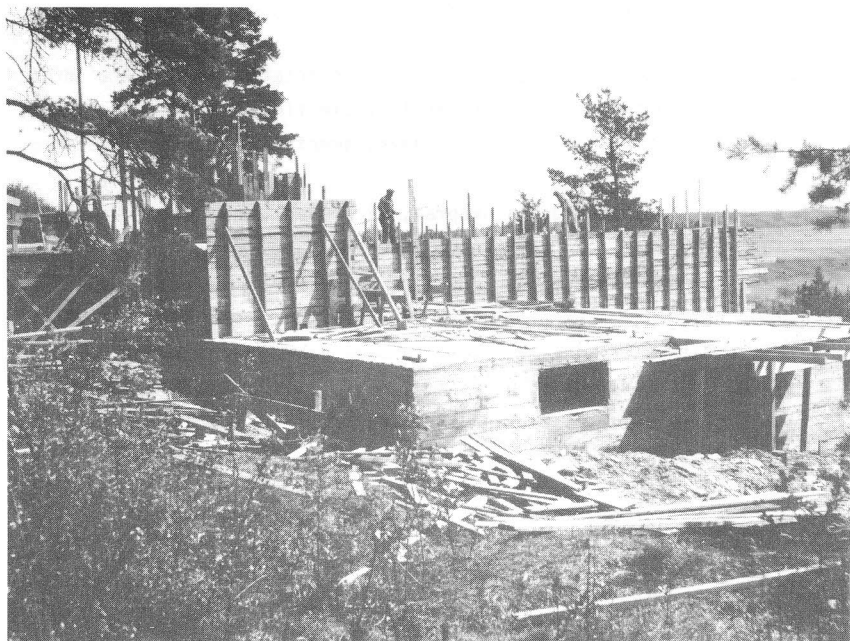
Jag själv tillhör en av "infödingarna" i Malmslätt och efter 2 års gästspel i Västerås, var och är jag tillbaka i min hembygd.

Vi som idag jobbar inom FFV har via inskription fått veta att "förändringar är världens väsen". Detta gäller även samhället Malmslätt med omnejd. Min tanke med dessa rader är att berätta något om hur det ser ut i dag.

För att börja med flygsidan så finns gamla CVM kvar, nu i FFV-skepnad, liksom Fc som också bytt namn. Gamla Kungliga Östgöta Flygflottilj, F3, är nu ett detachement till F13 i Norrköping. Arméns Helikopterskola flyttade för ett par år sedan från Nyköping och är nu förlagd här på Malmen, under beteckningen 2:a Armeflygbataljonen.

Vi har även begåvats med ett Flygvapenmuseum, som verkligen är värt ett besök. Museet är under utbyggnad och nästa år räknar man med att ha ännu fler flygplansrariteter under tak.

Uppe i "Gamla Malmens" samhälle har en del äldre hus försvunnit och på insprängda tomter har skett en del nybyggnation. Gamla stationshuset är numera lampaffär och tågen passerar Malmslätt med hög hastighet. Merparten av de affärer som fanns på södra sidan järnvägen är borta, även posten har flyttat till Kärna Centrum. Det kära Gamla Ordenshuset där många FFV:are både fått politisk insikt och tränat vals och tango, med de sköna Malmslättsflickorna, har av grävskeporna jämnats med marken. Noteras kan också att Kärna mosse nu är naturreservat.



Kärna kommun och därmed Malmslätt samhälle, inkorporerades med Linköping 1967 och vi är numera en kommun del. Under 60-70-talen var Malmslätt centrum följande runt kring Kärna Kors. Malmslätt samhälle har under de senaste 10 åren byggts ut mycket snabbt och invånarantalet har på den 10 års-perioden tredubblats, vilket betyder att det i dag bor ca 6.000 människor i Malmslätt.

Givetvis har detta medfört utbyggd service. I Kärna centrum som nu ligger ca 500 m bortom Kärna skola, utmed Ledbergsvägen, finns vårdcentral, servicehem, bibliotek, apotek, post, affärer, sporthall osv. Som alla förstår har stora markområden tagits i anspråk för bostadsbyggande. Det är den norra och nordvästra delen av samhället som byggts ut. Den "nya" E4:an går idag mellan gårdarna Tokarp och Gesstorp och när Du passerar där, ser Du en del av Malmslätt nybyggnation i Tokarpsområdet.

Något som ligger mig speciellt varmt om hjärtat är vår vackra idrottsplats Hellgrenshagen. Den har behållit sin fina inramning men byggts ut med omklädningsrum, fotbollsplaner, tennisbanor, motionsspår m m.

För många FFV:are är detta skåpmat, vi är nämligen ett ganska stort antal FFV-elever, som är bosatta i Linköpingsområdet. I en del fall är det kvinnans list som är orsaken, i andra fall är det kanske flygintresset. Men för Er alla andra "FFV-are" som under några år gästspelade Malmslätt under "Valles" vakande argusögon (han bor fortfarande kvar i Malmslätt och tjänstgör i bland som pensionerad präst) kanske dessa rader väcker en del minnen till liv och inspererar till ett studiebesök.

Vid pennan 4820 "Svesse"

EN SKOLA FLYTTAR

Flygförvaltningens Verkstadsskolas lokaler övertogs ju, när vår gamla skola upphörde, av Västerås skolväsende. Där inrättades ettåriga kurser. Eleverna fick genomgå slutprov i luftfartsstyrelsens regi. Nu har skolan flyttat till F1:s gamla utrymmen på Hässlö. Den flytten blev föremål för stora rubriker i ortspressen. Det gällde ju att flytta 16 gamla flygplan "markledes" så att säga. Inget av dem var i sådant skick att det kunde flygas. Det största planet, en TP 83 mäter 20 m mellan vingpetsarna och det ansågs för komplicerat att montera ned dessa. Det planet måste transporteras på tvåren. 15 meters fri bredd erfordrades för att få fram det. Nu är emellertid flytten genomförd och den nya terminen har börjat! 120 elever räknades in vid skolstarten. Liksom under FFV-tiden är de från olika delar av Sveriges avlånga land! De ska utbildas till flygmekaniker. Här finns den enda gymnasielinjen för flygtekniker i Sverige.

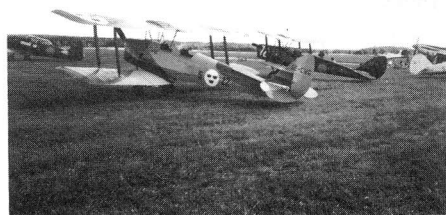
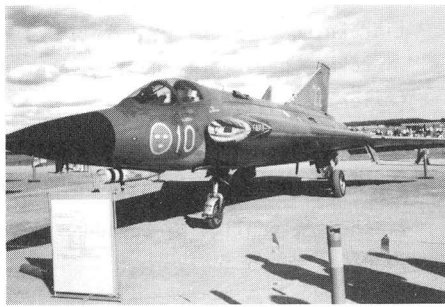


Julnöten

Här finns bilder på några godbitar. Uppgiften är att ange namn och beteckning svensk eller utlänsk samt tillverkare.

Svar som vanligt till Rolf Olsson, Turedalsgatan 12, 732 00 ARBOGA.





KAMRATTRÄFF

Vi som är med i FFVK har sedan några år tillbaks en något annorlunda tidsräkning än "vanligt folk".

Vi räknar bara vartannat år. Åren däremellan betraktas som förlorade (eller?).

Nästa år, dvs 1988 tillhör de år vi räknar då det är dags för kamratträff igen. Årets stora händelse för många av oss.

Vi ses som vanligt på Lövudden och händelsen äger denna gång rum söndagen den 5 juni.

Reservera redan nu i almanackan!

Preliminärt ser programmet ut så här:

10.00 Korum

10.30 Utställning, Förfriskning m m (nostalgi)

12.00 Årsmöte

13.00 Avfärd till Flyg Teknik Centrum på Hässlö för ett besök vid efterföljaren till vår skola.

15.00 Middag och avslutning

Möjlighet finns även denna gång att logera på hotell Arkad till det Facila priset av 150 kr/bädd, förutsatt att minst 20 st FFV-are övernattar där.

Inbjudan kommer att sändas ut som vanligt.

Vilka ska ha klassträff i år?

Vi ses i början av Juni!

Rätt svar på föregående julnöt:

Tysken ägde sebran.

En nål till följande personer:

6143	Roger Möller	Grästorp
6214	Peo Fellmar	Uppsala
5920	Anders Wrangtorp	Hässleholm
6139	Bengt-Åke Larsson	Kristianstad
4310	Sigurd Briggmar	Lund

INNEHALLSFÖRTECKNING

Sid 1	Från styrelsen	
Sid 2	Minnesord	David Molin
Sid 4	Nya skolan	Ake Tedesjö
Sid 10	Jämtlandsträff	Göran Henriksson
Sid 19	Hej alla Propellerbladsläsare	Ulf Andersson
Sid 22	Dokumentation	Arbetsgruppen
Sid 25	Överleva på naturens villkor	"Egon"
Sid 30	Malmslätt igår och idag	4820 Svesse
Sid 33	En skola flyttar	David Molin
Sid 34	Julnöten	Rolf Olsson



Trivselhotell i Västerås

- 35 RUM 80 BÄDDAR
- 18 RUM MED BAD
- FRUKOSTMATSAL
- SÄLLSKAPSRUM MED FÄRG-TV
- EGEN PARKERING
- PERSONLIG SERVICE OCH TRIVSEL



Hotell Arkad ab

Östermalmsgatan 25
Telefon 021-12 04 80