



PROPELLERBLADET

Organ för FFV:s kamratförening

1991



PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

Ordförande:

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

V ordförande:

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

Kassör:

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga, 0589/13548

Sekreterare:

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

KFUK-KFUM repr:

Ingrid Petersson, Stångjärnsg 25, 724 73 Västerås, 021/353327

Ledamot:

Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga, 0589/13914

Supleant:

Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga, 0589/13214

Supleant:

Erik Fernlöf, Häradsvägen 19, 585 90 Linköping, 013/50366

1992 års medlemsavgift 30:- (Trettio kronor)

Postgiro 340204-7

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Hej alla FFV:are!

Så är det då dags för ett P-blad igen och därmed är vi mitt i julbrädskan.

Styrelsearbetet har under det gångna året präglats av det förestående jubiléet, som ni förhoppningsvis har märkt. På försommaren preliminärbokade vi flera hotell och restaurangkombinationer. Med hjälp av enkäten har vi, som ni sett i sep brev, nu riktat in oss på restaurang Elba med hotell i city. Restaurang Elba ja, fick väl inga besök under er FFV-tid? Men den låg/ligger ju på syn och roddhåll från Lövudden, på ön Elba. Med hänförande utsikt mot sta'n och Lövudden. Hoppas vädret står oss bi trots att vi inte tänker ro ditut.

Det är kanske på sin plats att uppmana er "långvägare" att se över möjligheten att samåka. De längst i norr, Wikström & Co, har t ex planer på hyrd buss som kan plocka upp folk efter vägen ned. En ytterligare uppmaning. --- Ni som har lånat kort och dyl från "våra samlingar" och tror att ni återlämnat dessa, var snälla och kontrollera i "gömmorna" igen, så att vi har arkivet komplett till jubiléet.

Väl mött i Västerås den 23-24 maj 1992.

God Jul och Gott Nytt År.

Styrelsen

Några händelser under min lärartid vid FFV

I augusti månad 1956 inledde jag min bana som lärare vid FFV. Årskurs 56 startade med 75 elever och om inte minnet sviker återstod 43 stycken efter de två första åren.

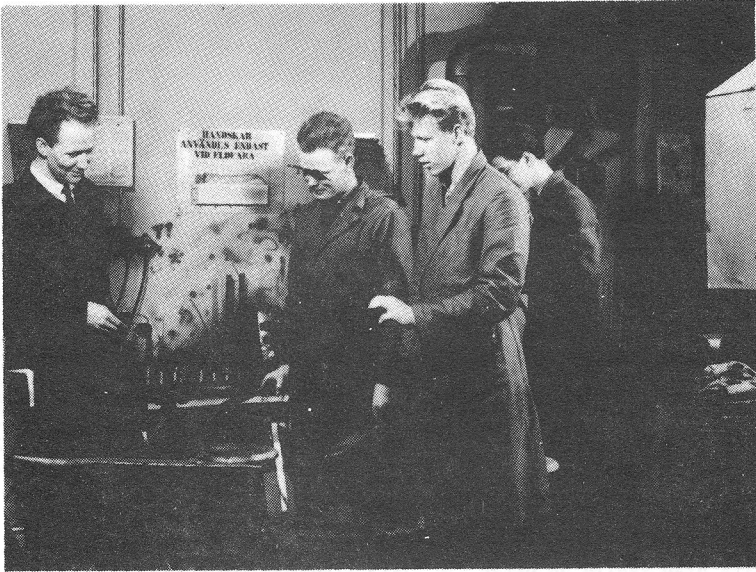
Att 55:orna var de nya "kungarna" fick jag snabbt lära mig. Disciplinen föreskrev bl a att eleverna skulle hälsa morgon och kväll, så lärarna var uppställda utanför verkmästarburen. När det låg ett papper på golvet, sa jag till den elev som passerade först att han skulle vidarebefordra papperet till lämpligt ställe, den tilltalade yttrade då; "Ska jag, en tvåa"? "Jovisst du en tvåa" svarade den nya läraren som ej hade lärt sig vilka som tillhörde resp klass.

Som f d elev kände man igen många "trevliga" saker som hade gått i arv från vår tid.

Ibland hade någon elev svårt att hålla sej vaken under de pressande lektionerna. Ett effektivt sätt att få vederbärande vaken var, framför allt under den kalla årstiden, att beordra den sömndruckna fem varv runt skolan. Mycket uppiggande resultat erhöles.

Straffsatserna på skolan kunde variera från en sträng tillsägelse till ett avsked på grått papper. Vid något tillfälle fick en olydig elev tillfälle att känna på den stora släggan i smedjan, under livligt påhejande av kompisarna.

"Bränt barn luktar illa" men även ett par lärarbyxor av kvalitet "wash and wear" tål inte en gaslåga. Nåväl, enligt Jarking skulle ersättning kunna utgå, men efter tre utredningar och lika många brev till myndigheterna kom det slutgiltiga avslaget på ersättning. Priset på byxorna tror jag var ca 50 kronor. En härlig byråkratisk lösning av ett stort problem.



Klotterproblem fanns även den här tiden. Toaletternas plåtväggar blev så småningom belamrade med allsköns skrивerier. Eleverna fick då ett beting att snygga till plåtarna före ett påsklov. Plåtarna demonterades och togs till elevhemmet, där många kvällar gick åt för rengöring, men påsklovet räddades.

Jag hoppas att några av er känner igen dessa händelser bland många flera som inträffade. Så här i efterhand är det kul att minnas. Mina sex år som lärare på FFV var en fin tid att minnas ihop med alla härliga elever.

4203 Erik Färnlöf

PS. Ett varmt tack till 5743 Ingvar Nordstedt som skötte hjärt-lungmaskinen under min operation (By pass) på lasarettet i Lund, och som efter mitt uppvaknande kom och fördrev tiden med en trevlig pratstund med mig. DS

FLYGHISTORIA PÅ JOHANNISBERG

En kulen senvinterdag skulle det hända. Vi visste att det var på gång, men inte riktigt när det skulle ske. Det hade talats länge om att det äntligen skulle komma ett verkligt studieobjekt av modernt snitt till skolan, som framförallt flygmontörerna såg fram emot att sätta händerna på.

Det var torsdagen den 19 februari 1959 vid tretiden, som vi blev utkommenderade på skolgården för att övervara det historiska ögonblicket då ett jetplan skulle landa på Johannisbergs gräsfält. Visserligen var marken frusen och snötäckt och borde kunna bära en tung last, men osäkerheten var stor eftersom inget liknande hade gjorts förut.

Jetplanet som skulle komma var inget mindre än det första tillverkade Lansen-planet, en A32A från Fc i Linköping.

Detta plan skulle nu efter sin sista flygning landa för gott på lilla Johannisbergs flygfält.

Syftet var gott, vi skulle få ett relativt modernt plan som studieobjekt till hungriga verkstadsskolelever.

Det fanns två alternativ för att få planet till skolan.

Ett att plocka sönder det i delar och frakta det på lastbil till skolan eller det andra att just flyga det till slutdestinationen.

Till allas stora spänning valde man det mest dramatiska sättet, att för egen maskin komma till adressaten.

Vad som behövdes för detta företag var en frivillig pilot.

Den frivilliga var dåvarande testpiloten på CVV Gösta Hedén.

Vi hörde några dagar tidigare att vissa orienterande flygningar förekom utanför våran skola. Vad vi också inte kunde undgå att varken se eller höra, var de snöslungor som i flera dagar höll på att rensa delar av fältet från den halvmeter höga snön. Taktiken man hade för denna äventyrliga landningen, var att rensa en bred och 400 meter lång bana sett från Lövudden, och att i den senare delen av fältet ha kvar den halvmeterhöga snön som en uppbromsande mjuk massa.

Så var det äntligen dags. Ute på skolgården stod vi nu alla, drygt hundra förväntansfulla elever, lärare samt pressfolk från Vestmanlands Läns Tidning.

Vi fick besked att starten hade skett från Hässlö och att vi inom några minuter skulle få se planet inflygande från norr, eller var det söder?

Planet kom och vi fick se en härlig uppvisning i 15-20 minuter som avslutades med en riktig tryckare i så gott som fullhastighet. Vägen förbi Lövudden stängdes av och inflygningen kunde börja. Två provinflygningar med utfällda landningsställ gjordes innan den slutgiltiga sättningen skulle göras.



Spänningen var på topp när planet kom in från Mälaren på mycket låg höjd, för lågt tyckte en del, hastigheten var 215km/h (enligt Hedèn själv) och han satte planet nära nog före fältets början (spår i snön fanns före fältet) i en härlig hög nosföring innan han kom in i den oplogade delen då ett enda stort snömoln uppstod. Vad hände? Ingen fara, ut ur snödimman kom det silvreglänssande planet med tjutande motor inför allas begeistring.

Flottiljpersonal från F1 var där med bogserjeep, för att ta planet till skolans uppfart.

Men provflygare Hedén var av en annan uppfattning. Med vrålade motor plöjde han fram i den halvmeter djupa snön över en plöjd åker ända upp till porten framför skolhangaren.

Inför jublande och applåderande elever klättrade Hedén ut ur detta Lansens A32A för sista gången.

Vi elever var mycket nyfikna på det nya studieobjektet och granskade planet noggrant och upptäckte ganska snart att detta plan inte var från serietillverkningen, eftersom det fanns massor av märken och uttag av olika slag efter testutrustningar.



En annan märklig sak var också den autograf som fanns på högra främre delen. Det var den dåvarande kungen Gustav VI Adolf, som vid Lansens premiärflygning 1952 hade förärat den med sin namnteckning. Att detta Lansens-plan entusiasmerade massor av elever i många år är det inget tvivel om.

5858 Åke Tedesjö



SE HIT ALLA 58:OR!

Det har gått runt 50 år sen vi föddes. Det har gått 34 år sedan vi började på FFV. Det har gått 30 år sedan vi gick ut verkstads-skolan. Vi har tillsammans en hel del att minnas. FFKV fyller 50 år, dvs föreningen är jämgammal med oss. Låt oss träffas än en gång i Västerås i sommar när festligheterna är som störst.

Den första enkäten gav ingen upplyftande anslutning. Tillsammans kan vi gör träffen lyckad, genom att hjälpas åt att ta kontakt med varandra. Varför inte kontakta Din rumskompis?

Jag hoppas på en välbesökt träff i Västerås 1992.

Hälsningar 5858 Åke Tedesjö.

En hälsning från FFVK-Norr

Vi nordbor planerar nu för fullt när det gäller 50-års jubiléet. Vi träffades redan i maj för att diskutera inslag, resandet till Västerås mm. Några tips överantvordade vi till styrelsen efter detta första möte. Då fick Per Hessmo i uppdrag att sondera läget beträffande gemensam resa. Han skulle undersöka förekommande färd sätt och kostnader.

Vi träffades sedan den 18/9 och fick då bl a Hessmos rapport. Det lutar mot buss. Resekostnad och bekvämlighet talar för detta alternativ. Numera finns, i varje fall här uppe i norr, mycket bekväma bussar - bäddbara med dagrum och bar mm.

Ca 40 FFV:are finns i vårt nordligaste län. Intresset är stort för jubiléumsdeltagande, och det talar för att bussen kommer att till stor del fyllas av oss i BD-län. Men förmodligen kommer det att finnas platser över för FFV:are boende söderöver i närheten av E4:an. Vi hoppas att vi, innan detta läses, har fått kontakt med ett antal FFV:are längs E4:an, som önskar hänga med till Västerås. Undertecknad är mottagare av bussrese-önskemål.

Om bussen blir fullbelagd blir resekostnaden omkring 600:- per person.

Våra träffar här uppe är trevliga tillställningar. K-G "Egon" Andersson 5205 och Jan Forshage 5206 har varit värdar och bjudit på kaffe och bulle. Fina utrymmen finns för prat och intagande av förtäring på deras arbetsplats.

Nästa gång vi träffas blir den 26/3 1992. Då ska vi äta middag på Bergnässkolan, där man bl a utbildar elever i konsten att laga mat. Anders Rönnbäck 5660 är numera skolchef i Luleå kommun, vilket naturligtvis talar för att vi får en fin middag.

Nåväl, vi ser fram emot 50-årsjubileet. Det ska bli härligt att träffas igen. Det finns säkert många av oss som inte träffats sedan vi lämnade skolan.

På återseende! Med hälsningar från FFKV-NORR

Gunnar Wikström 4219

PS. Bif foto togs vid träffen den 29/5. Namnlista bif. Vem som är vem får läsaren själv fastställa. DS.

4217	Erik Rönnbäck	5919	Alf Leffler (Isaksson)
4594	Folke Asplund	5432	Ove Westerstrand
4117	Lennart Wedin	5744	Eyvon Nordström
4595	Bertil Roos	6312	Lars-Olof Gustafsson
5710	Åke Andersson	5640	Folke Lundberg
5653	Torbjörn Nyström	5852	Tore Nilsson
5206	Jan Forshage	6165	Christer Ågran
5660	Anders Rönnbäck	4219	Gunnar Wikström
5510	Per Hessmo	5434	Ola Öquist
5735	Staffan Lindqvist	6117	Sven-Åke Forsberg
5946	Yngve Andersson	5205	K-G "Egon" Andersson
6205	Stig Blom		



FLYGBUREN SPANINGSRADAR, allt viktigare förvarnare

Följande artikel är hämtad från FLYGVAPENNYTT, författare Anders Kristell. Jag tror att inslag med denna typ av information är av stor intresse för alla FFV:are som inte längre är kvar inom försvaret och har möjlighet att läsa försvarets egna tidskrifter.

Ett av många materielsystem vars fortsatta utveckling statsmakterna skall ta ställning till i ett kommande försvarsbeslut är flygburen spaningsradar - med förkortningsnamnet FSR 890.

Tankarna kring utveckling och anskaffning av ett svenskt flygburet radarspaningssystem är emellertid inte nya. Olika tekniska lösningar har studerats sedan början av 60-talet.

Bakgrunden till dessa tankar kan återfinnas i resultaten av studieverksamhet och olika luftförsvarsutredningar, som bland annat ifrågasatt strilsystemets uthållighet och flexibilitet. Det framtida hotet under krig mot fasta radarstationer bedöms öka. Höghöjdsradarstationer av typ PS 860 med möjligheter till att söka skydd under jord kan till viss del stå emot hotet.

Låghöjdsradarstationer av typ PS 870 löper dock större risk att bekämpas även om reservutrustning finns att tillgå. Genom att tillföra strilsystemet en flygburen spaningsresurs kan flexibiliteten och uthålligheten avsevärt förbättras. (Något som även vårt civila samhälle kan dra nytta av. Jämför t ex med erfarenheterna av Israels förvarningssystem under nu pågående FN-krig mot IRAK).

Uppgifter

Systemet skall tillsammans med våra övriga luft- och sjöbevakningsradarsystem i fred, kris och neutralitet övervaka vårt territorium och angränsande områden för att konstatera kränkningar och inhämta andra typer av underrättelser. I krig skall det användas för att i första hand skapa radartäckning i områden där vår övriga radarbevakning är bristfällig eller tillfälligt har nedgått i verkan.

Det ger oss även möjlighet att förbättra radartäckningen i prioriterade områden. Med hjälp av denna rörliga spaningsresurs förbättras strilsystemets uthållighet över tiden. Därmed ökar även möjligheterna att lösa våra luftförsvarsuppgifter samt övriga för totalförsvaret viktiga uppgifter - t ex luftförsvarsorientering (LUFOR) och alarmering av civilbefolkningen.

Systemidé

De studier som ligger till grund för det koncept som nu är föremål för utprovningssverksamhet och förberedande typarbeten startade i slutet av 1970-talet. Inriktningen mot ett i hög grad till svenska förhållanden anpassat system var klar från början. Därvid avsågs i första hand möjligheterna till integration i strilsystemet, anpassning till våra krigsbaser samt kraven på stor täckningsvolym och goda prestanda under olika förhållanden. Dessutom har en begränsad ekonomi naturligtvis i hög grad styrt systemets omfattning och funktioner.

Tecknad version av FSR 890 i patrullbana under spaning mot luft- o sjömål.



En bärande tanke har från början varit att utnyttja den mest avancerade tekniken inom radarområdet. Kraven på en bärplattform av måttlig storlek utesluter i stort sett alla lösningar med roterande antensystem.

Radarsystemets tekniska utformning bygger därför på ett fast antensystem med elektrisk avsökning, vilket har varit grundidén alltsedan studiernas början. Detta medför att avspaningen sker i två motstående 120° -sektioner vinkelrätt ut från bärflygplanets längdaxel.

Man tappar därmed möjligheten att spana i sektorer framåt och bakåt. Detta har emellertid i de taktiska studierna inte ansetts vara av kritisk betydelse med tanke på radarspaningsflygplanets taktiska uppträdande.

Kravet på funktionell anpassning till strilsystemet och på ett system av måttlig omfattning innebär, att radarspaningsflygplanet primärt inte skall innehålla funktioner och operatörsbemanning för stridsledning. Frågan om en eventuell operatörsposition och dess ambitionsnivå är dock föremål för en fortsatt taktisk och teknisk värdering.

Teknisk systemlösning

Som förut nämnts utnyttjar radarn en elektriskt styrd antenn. Omfattande studier ligger bakom den teknik som lett fram till den nuvarande utformningen av antennen. På det valda frekvensbandet S-bandet (10 cm) - ligger strålningselement med s k slitsade ryggvågledare närmast till hands. Kraven på de mycket låga sidlobsnivåer som erfordras i flygburna tillämpningar gör att antenstrukturens mekaniska utformning är kritisk. Dessutom krävs ett kalibreringssystem för att korrigera avvikelser mellan enskilda antennelement.

Den klass av bärflygplan som är aktuell för svenskt vidkommande - representerade av SAAB 340 och Fairchild Metro III - tillåter en antennenhet med ca 8 m längd, vilket ger en lämplig lobvidd på S-bandet.

Utvecklingen av halvledarteknik för mikrovågstillämpningar har gjort det attraktivt att välja en lösning uppbyggd av modulsändare. Sändarsteget byggs därför ihop med nödvändig elektronik till en sändar-/mottagarkassett, vilken matar ett antennelement åt ömse sidor.

Denna sändar-/mottagarkassett är uppbyggd i en avancerad integrerad mikrovågsteknik baserad på ett omfattande utvecklingsarbete hos leverantören ERA (Ericsson Radar Electronics).

Tillsammans med kablage och kylluftkanaler för ramluftkylning byggs antenner och sändar-/mottagarkassetter ihop till en sk ryggenhet, innehållande kassetter och antennelement, som med hjälp av speciellt utformade stöttor monteras på flygplanets rygg. De tidigare nämnda höga kraven på antennens mekaniska utformning innebär att stöttorna inte får överföra krafter till ryggenheten från flygkroppens rörelser under flygning. Stöttorna är därför försedda med en kulle i vardera änden

Övriga enheter av radarsystemet för bl a signal- och databehandling samt målföljning är monterade i kabinen. Dessutom ingår enheter för omvandling av elkraft för radarns olika behov. Produktionen av elkraft från flygvapnet sker antingen med en separat gasturbindriven elgenerator, s k APU (Auxiliary Power Unit), eller med elgeneratorer som drivs av flygvapnets motorer.

Den elektriskt styrda antennen erbjuder en helt ny teknik i spaningsmetodiken jämfört med den mekaniskt roterande antennlösningen. Den senare är låst till en fast avsökningshastighet varvet runt, där ofta tid och energi spenderas i oönskade riktningar och sektorer. Den elektriska lobstyrningen ger möjlighet till en flexibelt avsökningsmönster vad gäller svephastighet och uppdateringstakt. Val av en lägre svephastighet i en viss sektor innebär längre räckvidd. Radarn kan övervakas/styras från operatör på marken.

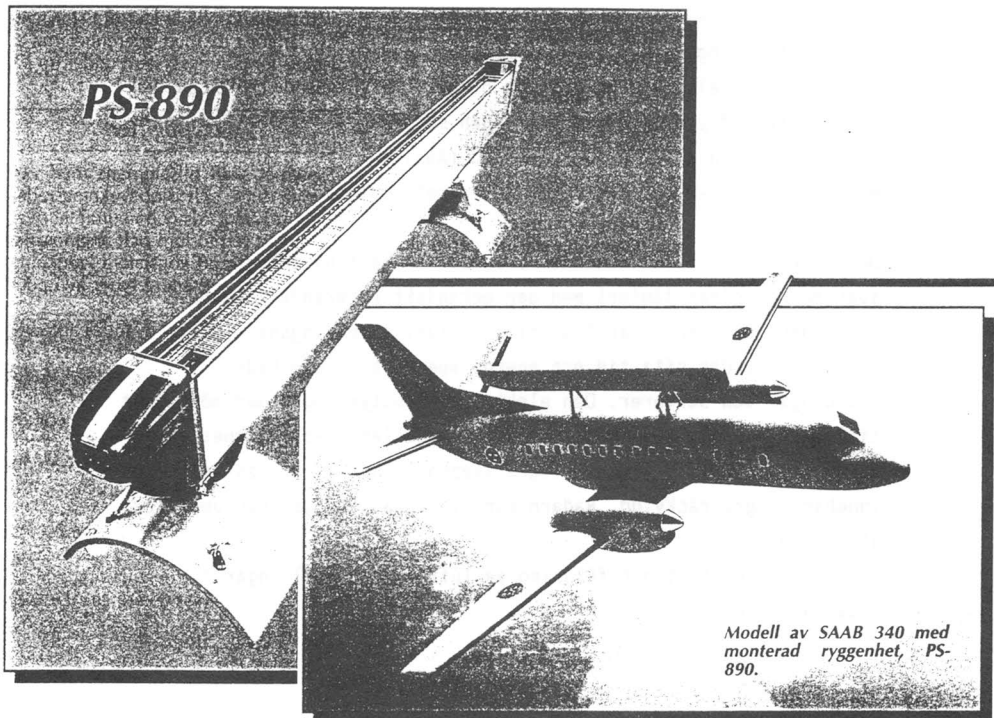
Automatisk uppstart och följning av luft- och sjömål ingår i radarfunktionen.

Här kan flexibiliteten utnyttjas för att i hög grad stötta målförsörjningsfunktionen genom t ex konfirmering av nypptäckta mål och ökad uppdateringstakt för utpekade mål.

Radarsystemets avancerade teknik och moduluppbyggnad ger en hög potential för ytterligare ambitionshöjningar i vissa avseenden, t ex vad gäller förbättrat skydd mot avancerade störformer, ökad uteffekt och styrning av radarloben.

Överföring av måldata till marknätet för integration i stril- och sjöbevakningssystemen sker med en datalänk i RAS 90 (nytt radiosystem för överföring av tal och data). Dessutom ingår en dubbelriktad kommunikationslänk för ordinarie strilsamband och överföring av manöverkommandon till radarn.

En möjlig utbyggnad med ett enkelt IK-frågesystem (IK = igenkänning) har studerats, liksom en teknisk lösning för komplettering med en taktisk signalspanningsfunktion.



Modell av SAAB 340 med monterad ryggenhet, PS-890.

För närvarande studeras två alternativ till bärflygplan: SAAB 340 och Metro III. Flygplan Metro III, som valts som bärare av försöksutrustningen, representerar det mindre och billigare alternativet med liten marginal för viktökningar hos radarn eller införande av omfattande tilläggfunktioner. Det dyrare bärflygplanet, SAAB 340, har ett bättre förhållande i dessa avseenden.

Projektläget

För närvarande pågår slutfasen av utvecklingsarbetet med en försöksutrustning som skall användas för flygprov under våren 1991. Det primära syftet med denna flygutprovning är att verifiera ett antal kritiska prestanda för att skapa en teknisk grund för en bedömning av projektets realiserbarhet. Under tidigare skeden av utvecklingsarbetet har åtskilliga prov på delsystem genomförts, bl a har antennen varit föremål för viss provning hos Ericsson.

Slutsatsen hitills är, att den tekniska utvecklingen har gått tillfredsställande. Men som sagt, flygproven återstår.

Parallellt med utvecklingen av försöksutrustningen har visst inledande typarbete påbörjats i enlighet med den totala tidsplanen. Den sista, stora, etappen av typarbetet kan dock inte påbörjas förrän klara positiva resultat från flygproven föreligger. Dessutom måste det givetvis finnas ett regeringsbeslut om projektets fortsättning. Utvecklingen i vår omvärld, inte minst under den senaste tiden, pekar på betydelsen av väl fungerade lednings- och övervakningssystem som en viktig del i ett modernt luftförsvar. Detta är ETT argument för anskaffning av ett flygburet radarspaningssystem.

Hälsningar

4929 K Gardh

Hej alla FFV:are

Hejet är lite extra riktat till 41:orna. Det gäller jubileumsfirandet Våren -92.

I min egenskap av kontaktman har jag mottagit följande synpunkter och önskemål:

Det är angeläget att vi som tillhörde samma klass får möjlighet att träffas för oss själva - ett par (eller några) timmar innan begivenheterna på krogen tar sin början - för att "rapportera av" vad vi sysslat med under alla dessa år. Jag delar helt den uppfattningen. En krogkväll i stoj och glam rinner som vi vet i väg i en hiskelig fart och plötsligt klingar kaptenen på färjan sitt bestämda "Nu ere dags" utan att vi fått tillfälle att prata ut med varandra.

Jag tar gärna emot era kommentarer och förslag och kan även åta mig att sondera de praktiska möjligheterna att arrangera ett litet förmöte.

Skriv eller ring! Telefonnummer och adress finns i matrikeln.

Jag kan också glädja er med att svarsbenägenheten bland 41-orna på enkäten var något bättre än den publicerade sammanställningen visar. Två sladdsvar höjde antalet till elva. Vora kul om ni övriga fem som inte svarade, trots allt ställer upp. Alla vi övriga skulle bli så glada att få träffa er. Även ni har säkerligen ljusa minnen - i gott förvar under grånande kalnande hjässor - som ni kan ta fram och damma av.

Med detta vill jag kollektivt tillönska alla FFV:are en God Jul och ett Gott Nytt År.

(*) I meningen gemensam, lika åt alla.

Sven Johansson

4107

För flygintresserade FFV:are

För alla FFV:are som gjort sina lärlingsår på F4, torde knappast någon ha undgått att lära känna kontrollingenjör Thord Jonsson (även kallas "Thotte"). En mycket färgstark personlighet som av oss lärlingar betecknades som något av kungen inom det tekniska på flottiljen och framförallt på avd 6.

Från början hade vi väldigt stor respekt för honom, men efter hand som veckorna gick förstod man att det var en festlig och mycket snäll människa som dolde sig bakom kontrollingenjörens för oss höga position.

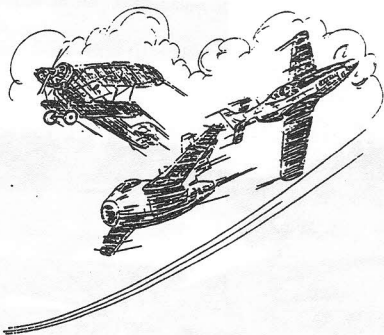
Denne Thord Jonsson har på äldre dagar skrivit två mycket läsvärda böcker om livet inom Flygvapnet, om flygplan, flygutbildning, tekniska problem, flyghistorier och framförallt livet på en vanlig svensk flygflottilj under en lång period av Sveriges Flygvapenhistoria.

Thord föddes 1914 och började redan 1920 som sexåring att intressera sig för flygmaskiner, eftersom flygvapnet hade ett antal "Dront:ar" uppställda på isen utanför Östersund över vintervintern.

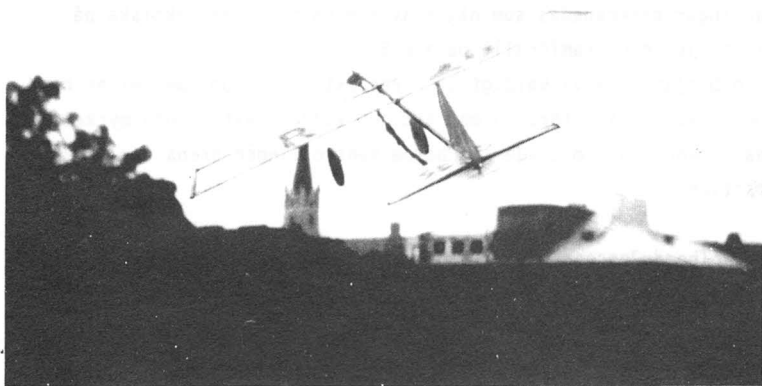
Hans flygintresse resulterade i att han sökte sig till flygvapnet i unga år där han fanns ända fram till sin pensionering 1979.

För oss FFV:are kommer hans sista bok, som är en självbiografi, att vara mycket intressant. "Bevingade minnen 1989".

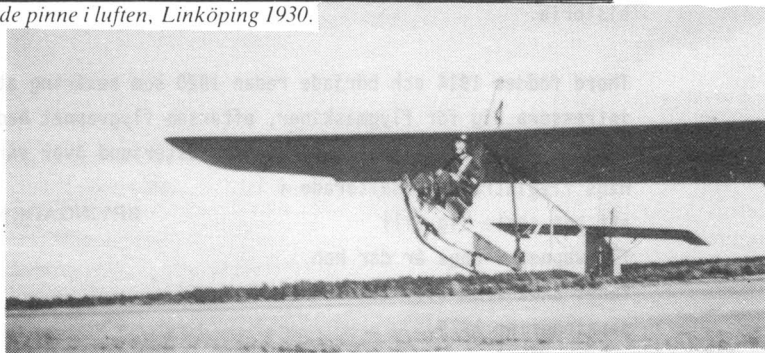
BEVINGADE MINNEN



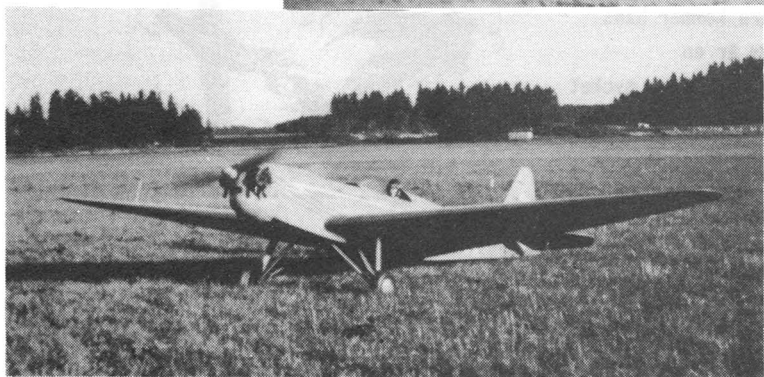
Han har på något vis tidigare än oss gått liknande utbildning och mött samma problem som vi mötte på flottiljerna. Thotte har visserligen gått ett snäpp högre än oss och tio år före de första FFV:arna, men visst känner man igen sig på hans målande berättelser från t ex lärlingstiden.



Rolands flygande pinne i luften, Linköping 1930.



SG 38 under uppvinning.



Författaren redo för den första ensamflygningen.

Hans fina humor och skämtlygne lyser igenom i bägge böckerna, men visst är det flygmaskiner och hans tekniska minnen om dessa skapelser som dominerar i böckerna.

Flygvapnet, F8 Barkarby, Bromma, F7 Såtenäs och slutligen F4 Frösön är de platser där han lotsar oss förbi alla de olika maskiner som funnits och fortfarande finns. Böckerna illustreras av en annan veteran från F4, nämligen Ernst Wallin, som begåvat flottiljen med många tjusiga teckningar. Specialist på att rita "flygande tunnan".

Vem har nu axlat den ansvarsfyllda tjänsten efter Thotte. Jo en FFV:are! Nämligen 4610 Lars-Erik Jönsson. Eller som han på sidan 190 i "Bevingade minnen" skriver: "Redan 1977 hade jag tilldelats en erfaren flygplanmästare, Lars-Erik Jönsson. Han var utbildad ingenjör och hade dessutom fått grundläggande flygutbildning, som han hoppat av på grund av familjeskäl. Men det var en sällsynt duktig pojke, som hade god erfarenhet inom alla tekniska områden". Slut citat.

FFV:are duger till det mesta!

Böckerna heter

Från Dronten till Draken (1986 F4 historia)

Bevingade minnen (1989 Memoarbok)

Författare: Thord "Thotte" Jonsson

f d kontrollingenjör vid F4

5732 Kjell Landgren

VAR ÄR ALLA FEMTIOEN 63:OR?

Sju stycken svarade på enkäten, sju vill komma till träffen-92. Heder åt oss sju, men resten!? 1993 är det trettio år sedan vi började men eftersom vi har kamratträff vart annat år får vi fira 1992 i stället. Tänk efter och kom igen vid vår definitiva anmälan i februari -92.

Hälsningar 6336 Leif Larsson.



Ett kulhål

Johannisberg, där det åren 1942-1968 vimlade av pojkar, elever i Kungliga Flygförvaltningens verkstadsskola, där är det numera lugnt och stilla. KFUK-KFUM-s föreningsverksamhet är förlagd dit. Och elevhemmet på Lövudden är hotell. Att sova i ett av de förutvarande elevrummen kostar ungefär 500:- kr per person och natt. Och det är ett av Västerås stads billigaste hotellpris. Och då förekommer ingen elevhemsföreståndare som kollar att man är i säng klockan 21 på kvällen.

Möjligheten att bo på vandrarhemmet finns dock fortfarande kvar i de gamla utrymmena. Det är svenska turistföreningens äldsta vandrarhem och berömt för sitt natursköna läge.

Om man vill finna något som erinrar om den tid då Flygförvaltningens verkstadsskolors elever bodde på Lövudden och Johannisberg, så finns i "nedre matsalen" den belysningsarmatur på väggarna, som ingenjör Erik von Köhler på sin tid tillverkade. En sorts facklor. Och utomhus vid entrén den lampa, som skänktes till KFUM av FFV-eleverna. Också denna tillverkad till största delen av ingenjör Erik von Köhler. Dessutom finns i en garagevägg vid infarten till Lövudden ett litet hål efter en kanonkula, bara några millimeter stort. För att få veta något om detta håls tillkomst skrev jag till förutvarande eleven 6501 Peter Adler. Jag glömde då att påpeka att det gällde ett bidrag till Propellerbladet. Så nu överlämnas Peters brev till redaktionen.

Med hjärtlig hälsning

David Molin.

P.S. Peter Adlers brev kom från Brussel. Han vistas visst mest utomlands.

Brussels - Oslo 25/8-91

Hej David!

Tack för Ditt brev. Det kändes skönt att vara ihågkommen av Dig, även om du refererar till ett av de (otaliga) upptåg, eller skall man säga forskning, när det gällde att "utforska" den bronskanon som jag hade vid detta tillfälle.

Om jag minns rätt, så var det i början av min tid på Lövudden som det hela startade. Den nämnda kanonen hade testats en gång tidigare, men nu skulle vi se hur stor eldkraft den verkligen hade. Stockis (6522) och jag gjorde en rigg åt kanonen, så att rekylen inte skulle bli en faktor som minskade kulans hastighetsenergi. Vi köpte många tändstickor, och började skava. Det sved illa i plånboken när flit-pengen, på 11.50 i veckan skulle finansiera forskningen.

Förberedelserna var i det närmaste färdiga efter en timma och laddningen kunde starta. Det var nu det berömda uttrycket myntades, "sällan har en så liten kanon sett så mycket krut".

Vi packade i "krutet" och tryckte i kulan.

Spänningen var stor när vi med något nervösa händer tände på luntan. Vi tog beteckning bakom och väntade på smällen. Sällan har fem sekunder gått så långsamt. Smällen som följde var obeskrivlig. Det är nästan så att jag har sviter än, nu när det hela är preskiberat, 26 år efter.

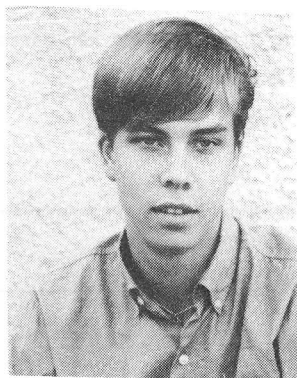
Du har rätt.... Molin. Det var jag som förorsakade hålen i omlädningsrummet och i taket på båthuset.

Undrar om inte Pysen 6506 Aronsson var med ?!!

Kanonen är nu väl gömd, eftersom det "brinnande" intresset för forskning gått i direkt nedstigande led, nämligen till mina två söner, nu 16 och 10 år gamla.

Det var som sagt väldigt trevligt att få höra ifrån Dig, David, och när skrivlusten faller på får jag skriva och berätta om mera hyss/forskning nu när det mesta är förlåtet.

Din vän
Peter Adler (6501)
Rune Aronsson hälsar också



Boken: En skola för livet....

Ytterligare exemplar kan beställas till reducerat pris, 150 kr inklusive porto och emballage. Priset är förhandlingsbart vid beställning av flera exemplar vid samma tillfälle.

Märket: Rockslagsmärket finns åter i lager från årsskiftet och kan beställas till ett pris av 25 kr inklusive porto.

Beställning och betalning kan göras på inbetalningskortet både för boken och märket.

Leif L.



ASTORIA FENIX

HOTELLET I CENTRUM

72 moderna rum, lägenheter
VIP-bastu, bubbelpool, solarium
frukosttrum, varmgarage,
parkering

KOPPARBERG SVÄGEN 29 A,
722 13 VÄSTERÅS

TEL. 021-11 00 80

FAX. 021-12 75 37

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

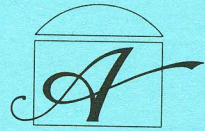
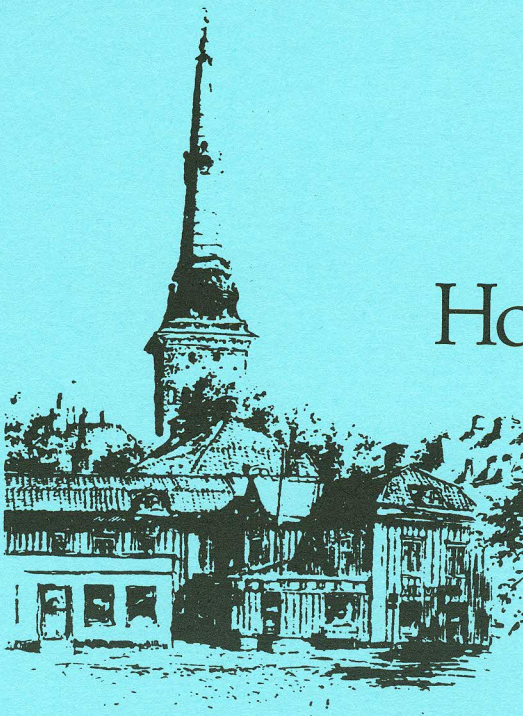
Sid 1	Från styrelsen	
Sid 2	Några händelser ur min ...	4203 Erik Fernlöf
Sid 4	Flyghistoria på Johannisberg	5858 Åke Tedesjö
Sid 7	Se hit alla 58:or	5858 Åke Tedesjö
Sid 8	En hälsning från FFVK-norr	4219 Gunnar Wikström
Sid 10	Flygburen spaningsradar	4929 Karl Gardh
Sid 16	Hej alla FFV:are	4107 Sven Johansson
Sid 17	För flygintresserade	5732 Kjell Landgren
Sid 21	Ett kulhål	David Molin 6501 Peter Adler

En rättelse till adresslistan !

6224 Krister Johnsson Löjtnantsvägen 4 237 00 Bjäred

RO

Det här årets Propellerblad har gått ut till 821 (828) adresser. Efter påminnelse har 584 (628) medlemmar betalat medlemsavgift för 1990 (1989) och 464 (561) st har betalat för 1991 (1990). Till detta kommer 39 st ständiga medlemmar. De elever som glömt får även detta år en påminnelse på inbetalningskortet. Fd lärare och elevhemspersonal påminns ej men får naturligtvis gärna betala i alla fall. (Innom parantes står motsvarande siffror föregående år). Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.



Hotell Arkad

- 37 RUM 72 BÄDDAR
- FRUKOSTMATSAL
- RELAXAVDELNING
- EGEN PARKERING
- PERSONLIG SERVICE OCH TRIVSEL

Östermalmsgatan 25 Telefon 021-120480

VÄLKOMMEN!