



PROPELLERBLADET

Organ för F.F.V:s kamratförening

Nr 59 Årgång 48



1997

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif T. Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

- * Ordförande: 6336 Leif T. Larsson
Bergsunds Strand 23 3 tr, 117 38 Stockholm, 08 - 84 99 34
- * V ordförande: 6060 Bengt Svensson
Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga, 0589 - 132 14
- * Kassör: 5746 Rolf Olsson
Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga, 0589 - 135 48
- * Sekreterare: 5858 Åke Tedesjö
Bakbordsvägen 14, 724 76 Västerås, 021 - 35 44 06
- * Ledamot: 4929 Karl Gardh
Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga, 0589 - 139 14
- * Suppleant: 5325 Jan Welin
Vretvägen 35, 732 32 Arboga, 0589 - 136 49
- * Suppleant: 5716 Per Åke Angelöv
Grindgatan 50, 589 23 Linköping, 013 - 15 12 02

1998 års medlemsavgift är 50:- (Femtio kronor)

Postgiro 34 02 04 - 7

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Kamratträff och 50-årsjubileum!

Ja'a vi har faktiskt försökt hitta en anledning att fira och det finns det ju alltid eftersom vi är så många årgångar. 1998 är det t.ex dags för 44:or att fira examen och 48:or att fira skolstarten! För att inte tala om er andra som säkert har någon anledning att fira.

Så möt upp på kamratträffen -98 och gör den till en fest. Läs om den längre fram i tidningen och betänk också att det kanske är sista gången som skolan på Johannisberg kan besökas.

Som vanligt när vi skall till med Pb blir vi varse att ett år förflutit igen och det är alltid lika spännande att se vad det blir. Och det blev så många sidor som går att göra i häftat utförande, så varsågod och läs!

God Jul och Gott Nytt År!

Styrelsen



Bakre raden: Leif, Karl, Bengt och Per Åke

Främre raden: Åke, Jan och Rolf

Shulgleiter G 101

I reportaget från kamratträffen i Linköping 1996 efterlyste Åke Tedesjö "hela historien" kring glidflygplanet, som finns på flygmuseet på Malmslätt och som byggdes på skolan. Vi benämnde den på den tiden "SG-38".

Tyvär kan jag inte redogöra för hela byggnadsförloppet, eftersom projektet startade under vårterminen 1943, som var vår (41-ornas) sista termin vid skolan innan vi flyttade till Malmslätt för att påbörja praktikdelen i utbildningsprogrammet. Klass 42 tog således över bygget och gjorde det sedermera färdigt. Årskurs 41 gjorde, såvitt jag minns, färdig vingen fram till påsättningen av duken.

Som lärare hade vi en snickare från snickarverkstaden på CVV. En mycket stimulerande och duktig yrkesman. Jag minns särskilt hans avspända och lediga attityd, som markant avvek från vad vi var vana vid. Jag förmodar att han fortsatte sitt uppdrag även under höstterminen eller tills apparaten var flygfärdig.

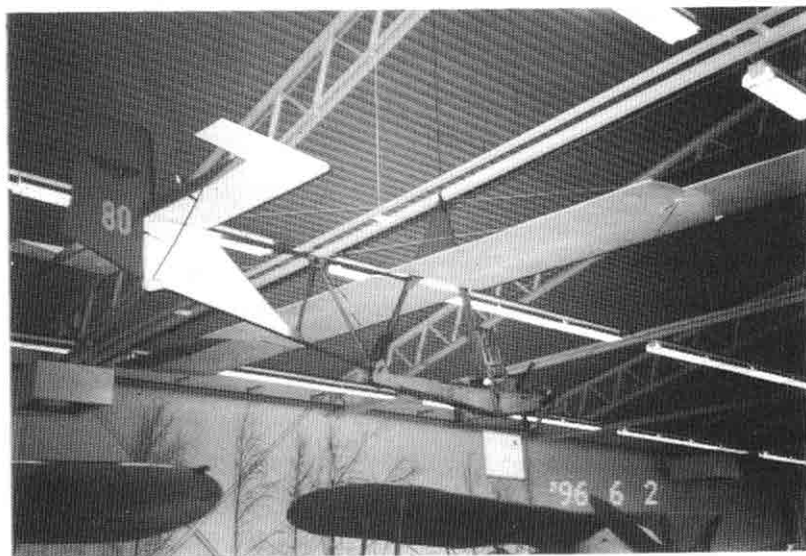
Jag har ringt runt till några 42-or och hört mig för om fortsättningen och fått några fragmentariska bilder här och var.

Erik Färlöf fick t ex som förste elev gå hos en kunnig yrkesman för att lära sig att splitsa och fick sedan avlägga prov för att därefter få certifikat, som auktoriserad "splitsare". De roderlinor han sedermera tillverkade skulle sedan godkännas av en representant för luftfartsmyndigheten.

I splitsningsoperationen ingick även att komplettera den färdiga splitsen med en lödning. Därvid användes lödsyran, som sedan skulle neutraliseras, förmodligen för att undvika korrosion på linan. Erik berättar hur hans auktorisation i samband därmed kom att hänga på en skör tråd. Som neutraliseringsmedel använde han nämligen saltsyra, vilket uppdagades av företrädaren för kontrollmyndigheten.

Bums i skrotlådan med alltihop och framtagningen av nya linor. Kanske var det här, som Erik lade grunden till sin kompetens som svetsexpert.

Fackverket som utgör flygkroppen monterades (limmades) enligt Nils E Arnell ihop ute i "hönshuset" på Johannisberg, efter det att detaljerna tillverkats på skolan. Han tror sig minnas att man använde sk kauritlim, vilket var ett vattenfast tvåkomponentlim där härdaren utgjordes av en röd vätska, som penslades på limytorna innan själva limmet anbringades.



Hönshuset, tömt på levande fåglar, var beläget i närheten av Johannisbergs herrgård och användes på den tiden som reparationslokal för flygklubbens "artificiella fåglar".

Som en (beordrad) fritidsaktivitet hade vi möjlighet att delta i arbetet, med reparationer av klubbens havererade segelflygplan.

En viss ersättning utgick dock såtillvida att 40 timmars arbete i

hönshuset berättigade till flygning för att avlägga A- resp B-diplom eller möjligen certifikat. Dessa "svarta pengar" var väl närmast en nödvändighet, för att vi skulle klara finansieringen av segelflygcertifikaten.

I denna fragmentariska beskrivning av SG-38-ans tillblivelse och tidiga "ungdomsår", har jag fått uppgifter från olika seniorer, som dels var med på bygget och dels flugit densamma. Utöver de här nämnda har Arne Yngvesson (4220), Karl-Erik Johansson (4208) och Bertil Nyström (4215) bidragit med sina minnen.

Snickeri var tydligen tänkt som ett betydande inslag i utbildningsprogrammet när skolan planerades. I maskinparken ingick bl a plan- och rikthyvel samt bandsåg, och vi som gick flygmontörlinjen hade ganska många timmar på snickerijobb.

De flygplan i träkonstruktion av betydelse som funnits var väl på väg ut redan då. Även den sorgliga Caproni, som i grunden tycks ha varit en "hangarmöbel i kolossalformat", helt tillverkad i lättantändligt "späntved".

Det kan kanske i sammanhanget vara intressant att påpeka att Boeings gigantiska fabriker i Seattle USA, startades som ett möbelsnickeri någon gång när seklet var ganska ungt.

Snickeri hör dock till ett passerat stadium i flygbyggnadstekniken, så vår SG-38 kan nog, där hon hänger och i sin betagande skönhet "viker ut sig" på flygmuseet på Malmen, skatta sig lycklig att hon hann bli till innan snickerikunskap försvann som ämne inom lärlingsutbildningen för flygunderhåll.

FFVKs kamratträff med årsmöte 1998

Nästa år är det dags igen för en ny träff med årsmöte. Efter utflykten till Linköping 1996, skall vi nu ta oss tillbaka till Västerås.

Datumet är bestämt till lördagen och söndagen den 6 till 7 juni 1998.

Vi har tänkt att tillbringa en stor del av tiden på vår gamla skola, samt också på Lövudden, där årsmötet och den avslutande middagen skall hållas.

Vår gamla skola vid Johannisbergsfältet står fortfarande kvar, precis som vi lämnade den. Lokalen är uthyrd till Västerås kommuns omsorgsförvaltning, som använder den dagligen till olika aktiviteter. Nedre våningen, verkstadslokalen, används vintertid som båtuppställningsplats.

Vi har fått ett preliminärt tillstånd att besöka lokalen den 6 juni.

Detta besök kan bli det sista. Västerås kommun har nu preliminärt bestämt att Johannisbergsområdet skall bebyggas med bostäder.

Man kommer att börja bebyggelsen vid Barkarö under 1998, för att fortsätta mot Johannisberg, efter det behov som uppstår.

Vår skola kommer att underhållas utvändigt och hållas uppvärmd till den dag då bebyggelsen börjar, då den kommer att rivas.

Johannisbergs herrgård, som för närvarande står tom, kommer också att kunna besökas under träffen.

Välkomna!

Till 1998 års träff i Västerås

Lördagen den 6 juni och Söndagen den 7 juni

Hässlögymnasiet

Nedanstående artikel är hämtad från Vestmanlands Läns Tidning från den 27 maj 1997. Den är skriven av Tage Berggren, som har gett sitt tillstånd för införande.

Gymnasium med luft under vingarna

- Hässlögymnasiet är mycket mer än en vanlig gymnasieskola. Jag vågar faktiskt påstå att vårt Flygteknikcentrum ligger i internationell toppklass i sitt slag.

Han är inte precis blygsam, Hässlögymnasiets rektor, när han presenterar sin skola. Och visst är det en märklig läroanstalt Göran Lundin leder, här ingår grävmaskiner, lastbilar och flygplan i studiematerielen. Liksom en allt mer avancerad datateknisk utrustning.

Göran Lundin känner starkt för skolan och för Hässlö. Hans far var flygtekniker här ute på F 1, det anrika flygförband som ju till sist kom att avvecklas. Lämnade ett stort flygfält med goda civila utvecklingsmöjligheter efter sig. Menar Göran Lundin. - Nu händer det saker här ute, säger han, Vår vision är att Hässlögymnasiets Flygteknikcentrum skall bli ett svenskt flygutbildningscentrum, i nära samarbete med högskolor, universitet och flygbranschen.

Göran Lundin pekar på den ekonomiska fördelen i en samordning av dessa smala och kostnadskrävande utbildningar.

En viktig bit i samordningspusslet är högskoleutbildningen av trafikflygare. Den har hitintills skett parallellt med flygvapnets utbildning på Ljungbyhed i Skåne, men nu flyr militären den platsen. Därför kommer Västerås stad och Proaros inom kort att uppvakta regeringen för att få den civila flyghögskoledelen till Hässlö.

Ingen vanlig gymnasieskola

- Där har vi för övrigt ett nytt, intressant koncept. Säger Göran Lundin.

Trafikflygarutbildning på gymnasienivå finns redan på Hässlögymnasiet, under den del som kallas Flygteknikcentrum. Där utbildas också flygtekniker och flygmekaniker. Den andra biten i skolan kallas transportteknikcentrum och utbildar transport- och anläggningsmaskintekniker samt flygplatspersonal.

- Det här är alltså ingen vanlig gymnasieskola, upprepar Göran Lundin som övertog rektorskapet på Hässlö för ett år sedan.

- 90 procent av våra totalt 430 elever kommer utifrån. De har gjort första året på hemortsgymnasiet och nu är det hemkommunen som betalar för deras två år här.

Eftertraktade elever

Den externa inriktningen har följt skolan under de 55 år den funnits. När den startades under kriget låg den på Johannisberg och hette Flygvapnets lärlingsskola. För tio år sedan flyttades verksamheten över fjärden, till Hässlö. Förutom gymnasielinjerna bedriver man i dag uppdragsutbildning av vuxna, åt länsarbetsnämnden och åt olika företag.

Göran Lundin har förmånen att leda en skola vars elever är förhållandevis eftertraktade när de kommer ut på arbetsmarknaden. Det gäller inte minst de transportteknikstuderande.

Han gläds också åt vad han upplever som ett gott samarbete med högskolan samt branschföretagen och branschorganisationerna.

- Allt detta gynnar ju den eftergymnasiala utbildningen, som blir allt viktigare. Och nu kommer vi naturligtvis att bli involverade i

