



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.

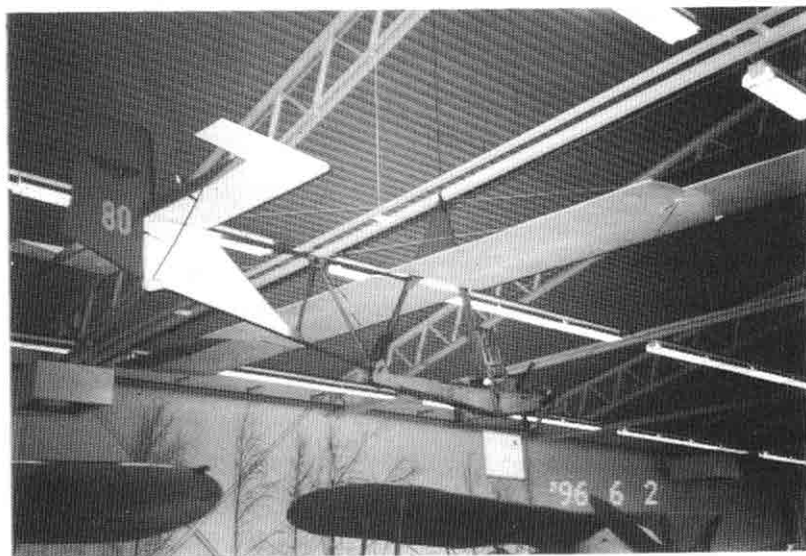
Jag har ringt runt till några 42-or och hört mig för om fortsättningen och fått några fragmentariska bilder här och var.

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.

4107 Sven Johansson

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

regeringens satsning på kunskapslyftet och det ser jag som stimulerande.

Internationellt är skolan på Hässlö redan välkänd, som Air College of Sweden, ACS.

Vi diskuterar för närvarande med Kina om att återuppta utbildningen av tekniker däriifrån, berättar Göran Lundin. Och inom EU-ramen händer ju saker hela tiden, där kan vi bland annat bistå våra kunder här hemma med kurser kring alla nya bestämmelser och standardiseringar.

Satsningarna på ny datorteknik är naturligtvis oerhört viktiga vid Hässlögymnasiet. En halv miljon kronor investeras varje år på den sidan och nu jobbar eleverna alltmer med interaktiva dataprogram.

Göran Lundin medger dock att man i likhet med andra gymnasieskolor ser en påtaglig brist på baskunskap hos vissa elever.



Lägg märket till att även flickor kan bli flygtekniker

Svaga elever får extra stöd

- Vi ger naturligtvis de svaga eleverna ett extra stöd men det är viktigt att något görs på sikt, så att ungdomarna är kompetenta när de når gymnasiet.

På önskelistan har rektorn en nybyggnad vid skolan, för att klara arbetsmiljön för lärare och elever.

Hans gymnasium är naturligtvis en viktig bit i hela Hässlökonceptet och där hyser han den största tillförsikt.

Det finns så många goda krafter här ute, både kommersiellt och ideellt. Nu tycker jag dessutom att alla börjar dra åt samma håll.

Firar tio år i september

Det skall allmänheten få se under första veckan i september när Hässlögymnasiet firar att man funnits på plats i tio år. Det sker genom att man upprepar Flygteknikdagarna som hölls 1987, med seminarier, utställningar och olika festligheter.

Någon jätteflyguppvisning blir det inte den här gången men monumentet med en J 35 Draken på en piedestal skall invigas med en flygande Drake i luften. Den spakas av Ingemar Axelsson från Ängelholm, en av världens bästa militära uppvisningspiloter.

Lördagen den 6 september kommer eventuellt en Concorde på besök till Västerås och samma dag blir det en hastighetstävling med propellerplan, runt en pylonbana. För detta planerar i alla fall Leif Jaråker som sitter i ett annat hus på Hässlö, flygplatsen som så gärna vill ha en plats på världskartan.

Räddningshelikoptern Super Puma



Super Puma är Sveriges nya räddningshelikopter.

Huvudleverantör var franska Eurocopter. Som medleverantör har vi svarat för systemanpassning, slutmontering, installation och test. Vi har ansvaret för underhåll och systemstöd av flygvapnets Super Pumor.

Vi har resurser för underhåll och modifiering av ett flertal helikoptertyper och komponenter.

FFV Aerotech har ca 1800 anställda och arbetar med underhåll, utveckling, modifiering och tekniska tjänster inom det försvarstekniska området. Genom dotterbolag har affärsgruppen även verksamheter inom områdena civilt flygunderhåll, testteknik och tredjepartsunderhåll på mätinstrument och datorer.

FFV Aerotech ingår i
det börsnoterade Celsius AB.

FFV Aerotech

CELSIUS GROUP

FFV Aerotech AB 732 61 ARBOGA
Tel 0589-80000
E-post: ffv.arb@ffvaerotech.ffv.se
Internet: <http://www.ffvaerotech.ffv.se>

FFV Aerotech AB, 581 62 LINKÖPING
Tel 013-23 10 00
E-post: ffv.lkg@ffvaerotech.ffv.se
Internet: <http://www.ffvaerotech.ffv.se>

Från Fritjof Nilsson Piraten i Vollsjö till USA och övriga världen

Om det finns någon som kan intyga att sommaren 1951 var varm, mycket varm. Så är det jag. Jag minns detta särskilt väl och med stor säkerhet eftersom jag vid den tidpunkten agerade som plankbärare på ett sågverk i mellanskåne med det följdriktiga namnet Skånesågen. Sågen men tillhörande walskvarn av enorma dimensioner utgjorde traktens medelpunkt och symboliserade centralortens allmänt goda rykte. Walskvarnen är sedan länge nedlagd medan min forna arbetsplats fortfarande existerar. Den har vuxit till imponerande dimensioner men har trots detta bleknat vad gäller ortens berömmelse och renommé i allmoges ögon. Då jag antyder namnet Sjöbo torde det för var och en vara uppenbart att vidare utläggningar om ortens signum är överflödiga. (Invandrarfrågan) Utöver en brännande sol på en av bokplank krökt rygg fanns det ytterligare en sak som plågade mig denna varma sommar: Min längtan efter ett besked som skulle kunna befria mej från min arbetsamma och dystra belägenhet. Tillsammans med min äldre syster hade jag nämligen tidigare besökt storstaden Malmö för att utsättas för prov. Jag är ”delvis” uppvuxen i Ljungbyhed och hade sedan den tiden besvärats av en ambition att nå målet som flygmekaniker.

Min syster deltog i resan emedan min ålder var ringa och jag ännu inte var tågvan. Jag var inte heller övad i situationer utanför hemorten där livet kunde vara rörligare och mera svårhanterligt. På provet mötte jag en som hette Jarking och som trots sin kortvuxenhet uppträdde tufft, nästan arrogant samt en annan som hette Ahlgren. Det var Jarking som höll låda medan Ahlgren höll en dyster min och mest ”smög” omkring i provtagningsrummet.

Jarking var utrustad med en mängd tekniska prylar, bland dessa ett imponerande flygplanur som kom till mycket flitig användning under tjänlighetstestet. Vår förmåga att manipulera den svåra tekniska

rekvisitan skulle tillsammans med utkomsten av de förståndsmässiga övningarna komma att avgöra något av vår framtid.



Lage Jarking under ett testmoment

Efter prövningen åt min syster och jag köttbullar på en mjölkbar. När "hon" bakom disken frågade om jag ville ha dessert svarade jag nej för jag visste inte vad det var. Där hemma kallar vi det för efterrätt. Nåja, man lär sig alltid något när man reser omkring.

Min bas på sågen kom en eftermiddag ut på plankgården och ropade mitt namn. Han var rustad med en fruktansvärd röst som fick allt att tystna och stanna då han nyttjade den till fullo - och det var ofta. Han medförde respekt, - han fick folk att bäva. Han var stor som ett mindre hus och hade aldrig ryggat ett steg för någon eller något. Han hade utstående ögon och var högröd i nyllet. Dé vá han året runt så det hade inget med solen att skaffa. Vi som jobbade "där ute" och hade insikt i och under brädstaplarna kände väl orsaken till hans ständiga solbränna. Han hade alltid varit hygglig mot mej, - så även denna gång. Han

visste att jag ville mera än att bära plank. Han tycktes vara glad över att meddela att min far ringt för att be honom tala om för mej att min tid på Skånesågen var all. Jag var antagen som elev på FFV i Västerås. Jag minns den dagen som om det vore i går. Den sju kilometer långa cykelfärden hem till möllan i lilla Brandstad, där vi bodde, tillryggalades denna kväll utan kännbar trötthet. Jag hade fått vingar, - jag flög. Stämningen i stugan var denna vardagskväll högre än vanligt. Det fanns plötsligt oändligt mycket att diskutera. Planeringen för min avfärd till oändligheten var nu definitivt inledd. Han, Ahlgren, som jag stött på i Malmö, hade i konvolutet med inkallelsen också bilagt diverse epistlar rörande elevens lämpliga förberedelser inför inställelsen i Västerås. Utrustningslistan, som syntes oändlig, innefattade till exempel för en skåning så ovanliga tingestår som skidor och skridskor. Här måste handlas och det snabbt. Att i Sjöbo inköpa dylika föremål hör inte till vanligheterna. Med tanke på årstiden fick man vid inköpstillfället dessutom vara beredd på de grövsta av kommentarer som tänkas kan. Ens beteende kunde rentav uppfattas som löjeväckande och att ens omdöme skulle ifrågasättas var ställt utom allt tvivel. Det kan rentav bli pinsamt att i framtiden återvända till platsen för inköpet och då bör man betänka att det är hemorten det rör sig om och att föräldrarna vill leva kvar med sin heder.

Vid cirka sjutiden en ruggig morgon var allt packat och klart. Jag hade tagit farväl av föräldrar och syskon och befann mig på Vollsjö järnvägsstation cirka en halvmil från Brandstad. Ahlgrens instruktioner hade följts in i minsta detalj. Cykel och brädlappar var polletterade som far sagt. Det var för övrigt också den stora väska som mor så omsorgsfullt hade packat. Stinsen, som för övrigt hette Anderberg och var utvald att föra ortsböndernas talan i riksdagen, hade överlämnat de förutbeställda färdhandlingarna. De låg nu säkert nedstoppade i infickan. Snart skulle ångtåget dyka upp. Världen låg öppen för en före detta plankbärare. Nu skulle det bli annat av. Den första etappen på

banan är inte lång, - ca 150 m. Där skall nämligen ångloket släcka sin törst som brukligt. Pumphuset, som det benämns, är ingen liten byggnad vilken som helst. Det var i den som Fritjof Nilssons, Piraten, Bombi Bitt utförde sina busstreck. Det finns av denna anledning bevarad. Stationshuset är rivet och järmbanan uppbruten. Sådan är tiden.

Trappan som husmor tog emot på var i mina ögon av kollossalformat och husmor visade sig snäll. *Jag var framme*. Efter bullar och mjölk inne hos vänliga husmor lotsades jag via marmortrappor till något som kallades "Lucka 4". Här på denna lucka och just i denna stund inträffar något mycket märkligt och, som det skulle visa sig, betydelsefullt för två 15-åringars framtida livsutveckling. Ögonblicket är så märkligt att det egentligen förtjänar en egen lång skildring separerad från detta mitt inlägg i Propellerbladet. Läsaren må ursäkta men jag känner att jag redan här kort vill berätta om detta ögonblick, - detta möte på lucka 4. Betrakta det gärna som en parentes.

Här sträcker en grabb fram näven och säger: "Hej, jag heter Jarl!"
"Hej, jag heter Sten-Erik".
"É du skåning" frågar Jarl. "Javisst é ja de".

Handslaget, hälsningen har utmynnat i följande: Vi valde båda instrumentlinjen på FFV. Vi placerades båda på CVA i Arboga och bodde tillsammans på Ekbacken tills det var dags för lumpen. Vi "mönstrade" på "Folkan" i Arboga. Vi "kom" båda till F 11 i Nyköping. Vi hamnade på samma division och i samma pluton. Vi låg på samma logement. Vi begärde uppskov med sista månaden av lumpen för att studera i Lund. Vi fullföljde studierna i samma klassrum. Vi blev båda inkallade, för att fullfölja värnplikten, - samtidigt (den sista månaden). Självklart blev det samma logement på F 11. Vi ville studera vidare på högre tekniskt läroverk. Vi kom båda in på HTL i Karlskrona. Vi bodde inneboende ihop fram till examen

1960. Vi träffade två väninnor. Jarl och Ingrid gifte sig, jag och Helen förlovade oss.

Sedan hälsningen på Johannisberg 1951 har Jarl Jönsson och jag regelbunden kontakt. Vi trivs med den kontakten. Den har nu varat i 46 år.

Här är parentesens slut.

FFV har så ofta skildrats och betygsatts av olika elever att en fortsättning från min sida tycks onödig. Jag vill sammanfatta mina tankar kring utbildningen på FFV och fritiden på Johannisberg och Lövudden kort men mycket uppriktigt.

Först skall då betonas att jag icke någonsin och icke för en enda sekund ångrat mitt ungdomliga beslut att söka denna utbildning. I en av kåda nedkladdad overall sökte jag utbildningen genom arbetsförmedlingen i Sjöbo. Förmedlingen var bemannad av en person. Efter intensivt bläddrande i papper upplyste man mig om att skolan låg i Västerås men att inträdeskraven var så högt ställda att det inte var någon idé att söka. Jo man tackar !

Jag uppskattar än i dag den utbildning som bjöds. Visst höll lärarna en hög "standard". Namn som von Köhler, Sundholm m fl m fl trillar inte ur skallen på någon sunt tänkande individ och inte det de prantade i oss heller för den delen. Det är bara att buga och tacka. Vad elevehemmen beträffar finns mycket att säga. Kanske räcker det här med att konstatera att ingen tog skada. Personalen var bra. Så här i efterhand får man en känsla av att kanske de ekonomiska anslagen var för begränsade.

Som tidigare framgått blev det för min del CVA, Ekbacken och Arboga efter Västerås.

Det är beklagligt och smärtsamt att i dag behöva konstatera att Arbogas invånare drabbats (drabbas) så hårt. Denna lilla idyll som är så till gränsen fylld av kunskap på teknikens flesta områden.

Jag må tillstå att jag fortfarande ofta drömmer mig tillbaks till min tid på Ekbacken. Där fanns goa Teckla och livliga Werner. Kompisarna var överlag "toppen" och det mesta gick i dur. Av naturliga skäl kändes det som något av en befrielse att gå in på det tredje året av utbildningen. Plötsligt fick man uppleva känslan av att igen göra nytta, man tjänade en slant och Ahlgren med sin övervakande stab befann sig utom syn- och skotthåll. Många av tidigare invanda förhållningsregler försvann enligt reglementet, en del av de återstående dumpade vi själva och detta utan samvetskval. Maten var god, man kröp inte till kojs på kommando utan när kroppen eller annat kände för det. Och så kanske det viktigaste; umgängesgruppen blev större, - man kunde välja. På dagarna fylldes berget av civiliserade människor och på kvällarna kunde man träffa dom man ville på kafé eller andra av staden tillhandahållna förnöjelseställen. Många cirkulerade runt på staden. Man "strögade" på den tiden. Intresset för motsatta könet hade ytterligare stigit i styrka och dom var inte tunnsådda. Arboga dignade av granna flickor. En del räddes icke för att uppsöka Ekbacken då tid och väder föll sig lämpligt. Stundom kunde man se dem glida fram som "Flying Clippers" mellan ekstammarna. Som sagt Arboga är en grann stad. En idyll.

Nu förhåller det sig så att jag efter min ing.examen har haft befattningar som tvingat mig åka runt i hela världen. Lite mera än fyrtio länder har hunnit avverkas hittills. Detta känner Kalle Gardh till och han har bett mej skriva om. Det gör jag gärna men det får anstå till kommande utgåva.

Hej och bästa hälsningar

5107 Sten-Erik Svensson i Helsingborg

Seniorträff i Västerås

Så var det dags igen för en seniorträff. Denna gång på gammal traditionell mark ute på Lövudden. Den här gången blev vi nio stycken. Ytterligare några hade anmält sig men olika hinder hade kommit i vägen. Sjukdom här och där, vilket vi uppriktigt beklagar, och samtidigt överbringar vår innerliga önskan om återvunnen hälsa. I något fall angavs en sent upptäckt dubbelbokning (beställt charter till Medelhavet) som skäl. Vi hoppas alla att resan blev lyckad, samtidigt som vi rekommenderar tätare kommunikationer med almanackan.

Trots manfallet blev vi en munter grupp, förstärkt med två stycken medföljande hustrur, som tisdagen den 27 maj nytvättade och vattenkammade strålade samman på Lövudden.

Programmet hade formats av Arne Yngvesson och var, skulle det visa sig, precis lagom omfattande med hänsyn till den tid vi hade till förfogande för dagens övning.

Vi samlades på Lövudden för en kopp kaffe med dopp varpå vi anträdde färden mot Skultuna för besök på Messingsbrukets välsorterade butik.

Mycket intressant att se men knappast någon särskilt god affär för bruket, eftersom endast två damer ingick i sällskapet. Man kunde således lugnt knalla omkring och titta på alla prylar, som man inte behöver. Faktiskt enda gången på hela dagen, som man inte saknade hustruns närvaro, med allt vad detta vanligtvis innebär av paketbärande och väntande. Med ekonomin någorlunda intakt kunde vi lämna det fagra Skultuna med bäring på Sala och dess gamla silvergruva.

Som första åtgärd sändes en kurir till järnvägsstationen för att hämta Stig Madberg, vilken aviserat sin ankomst med tåg från det fjärran Östersund. Med Stig lyckligt på plats kunde vi anträda promenaden ned i den urgamla anläggningen.

Kort historik:

Gruvbrytningen påbörjades i slutet av 1400-talet och där finns fyndigheter av bly- silver- och zinkmalm. Under sina bästa perioder har gruvan givit 3 till 4 ton rent silver per år. Den nyaste delen av gruvan var i drift till 1962.

Gruvan är nu öppen för allmänheten och är ett populärt turistmål under sommarmånaderna. "Promenadvägar" finns ned till 40- resp 60-meters nivåerna.

Vi nöjde oss med att via de våta och slippriga trapporna gå ned till 40-metersnivån. Enorma schakt och trånga gångar åt olika håll möter en när man kommit ned.

Det måste ha varit ett för oss ofattbart slit att med den tidens redskap och övriga tekniska hjälpmedel arbeta, i kanske tolvtimmarsskift, i den rökiga och fuktiga miljö som där måste ha rått. Man eldade ständigt för att på så sätt spränga sönder berget till hanterbara stycken för vidare transport upp i dagen. Man kan nog räkna med en ganska kort livslängd hos den tidens gruvjobbare.

Efter en fika på Måns Ols värdshus avlades ett snabbbesök i Sala centrum för diverse inköp varpå vi drog till Västerås och Lövudden.

På Arnes prydliga uppställda program stod som nästa punkt:

Kl 19.00 middag på Lövudden.

Måltiden och den därmed sammanhängande samvaron blev som vanligt en succé. Lövudden tillhandahåller ju numera alla agremanger som behövs för att vi på ett värdigt sätt skall kunna manifesteras och fira den sammanhållning som trots lång tid mellan våra möten fortfarande råder.

Något om framtiden hanns också med. Sålunda bestämdes att seniorträffen år 1999 skall avhållas i Trollhättan. Enligt uppgift hade någon lyckats tubba Bertil Nyström (4215) att lova att ställa upp som lokal organisatör för ett sådant arrangemang. Vi tackar på förhand. Bertil kommer att sätta in en påminnelse i Propellerbladet för 1998.

Vi som inte kunde motstå inbjudan till 1997 års seniorträff tackar slutligen Arne Yngvesson för årets arrangemang.

Själv vill jag också önska alla SENIORER och ÖVRIGA inom kamratföreningen en GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR.



Dom som var med:

Stående fr v

Erik Färnlöf, Karl-Erik Johansson, Sven Johansson, Hans Örnhem,
Stig Madberg.

Sittande fr v

Sven Sandberg, Jarl Bergvall, Arne Yngvesson, Folke Sjögren.

“Seniortreporter”

4107 Sven Johansson

Livet i Saudi Arabien, från min sida sett

-Anita Eriksdotter Magnusson, hustru till 5728 Christer Magnusson.-

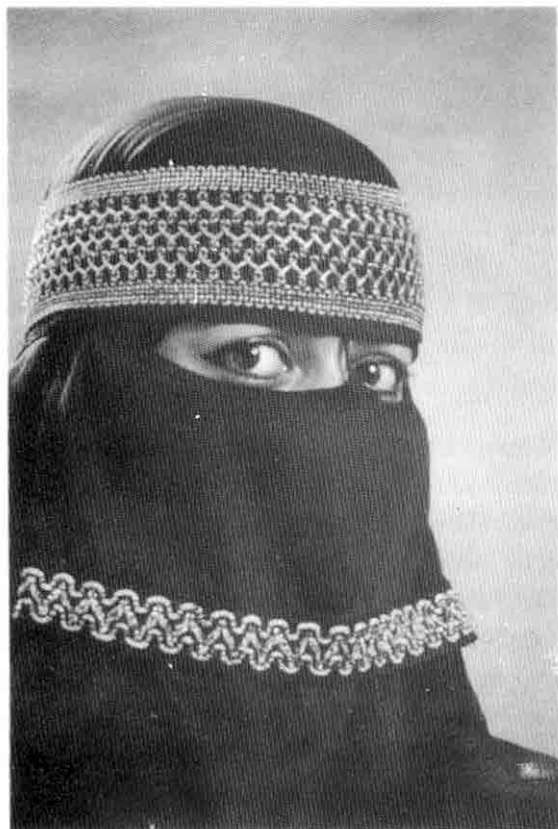
Efter att ha bott på landet i Glanshammar och haft kossor som närmsta grannar i 25 år, så var det dags för en ny epok i vårt liv. Min man hade fått ett intressant arbete i Saudi Arabien under 2 år, att det blev betydligt mycket längre visste vi inte från början. Den 7 januari 1994 for Christer, det tar ganska för att inte säga lång tid att ordna med alla papper för att få arbetstillstånd i Saudi.

Min resa var bestämd till den 15 mars, sista dagen på mitt arbete, på 2 år, var den 3 mars. Allt var förberett, Christer skulle komma hem en vecka före avresan, då det hände som inte fick hända. Torsdagen den 3 mars blev en mycket svart dag i vårt liv, vårt livsverk under 25 år började brinna. Snabb hemresa för Christer för att ordna med allt som branden förde med sig. Ja, det var med tungt sinne som vi en vecka senare lämnade, vår kära son, vårt sargade hem och alla nära och kära. Men allt går och sent på kvällen den 14 mars blev vi hämtade på King Abdul Azis flygplats i Jeddah av Christers chef Anders Bäckman. Vi hade lämnat kylan bakom oss och det var en kompakt värme som slog emot oss på Saudisk jord. Värme mötte oss också på den plats där vi skulle bo, men då av helt annat slag.

Vår bostad blev en villa på 4 rum ock kök på Kindi "compound", ett litet samhälle i samhället så att säga, med 72 villor omgärdat av en två meter hög mur och dit ingen utan passersedel får komma in. Inom dessa murar lever vi så gott som helt fritt, utanför murarna råder Saudisk lag (enligt koranen).

Vi kvinnor har "ABAJA" som täcker oss från hals till ankel och är vid för att inte visa några kvinnliga former. Vi *bör* också täcka håret men med det slarvar vi västerländska kvinnor, vi har dock alltid schal med oss för att vid tillsägelse av de religiösa poliserna, MUTAWOR, täcka

även håret. Jag har vid 16! tillfällen blivit uppmanad att täcka håret, till stor del beroende på att jag har långt rött hår, detta sägs vara "extra syndigt", alltså inte blont hår som man skulle kunna tro.



Beduinkvinna. Vacker ? åtminstone det man ser

Kvinnor får inte köra bil i detta land så vi får helt förlita oss på våra män, vi får heller inte åka med någon annan man utan att ha ett särskilt skrivet tillstånd av våra män, som då skall vara översatt till arabiska. Visst slarvas det med detta men är "olyckan" framme så kan det bli

verkliga problem. Man får ta seden dit man kommer, detta gäller i högsta grad i detta land.

Att ta sig från compounden är alltså inte så lätt som man är van vid hemifrån, så därför har vi en buss som varje dag går till ett bestämt mål, detta schema gör vi upp i slutet av varje månad. Det är "shoppingturer" varje dag, utom fredag, till stranden samt till golfbanan varannan dag.

Stranden: De flesta större företag har sin egen lilla strandremsa, en inhägnad del av Röda havet och då naturligtvis med mur omkring. Offentliga badstränder finns, men där är det förbjudet för kvinnor att bada i badträkt, då är det hela munderingen som gäller, abaja som täcker en från hals till ankel. Att män får bada iförda endast badbyxor är en självklarhet i detta mansdominerade land.

I alla inrättningar, i affärer och på restauranger är det manlig betjäning. Det finns kvinnor som arbetar i detta land, men de är i minoritet och då endast på sjukhus eller skolor. Det finns dock några få affärer som endast är till för kvinnor och då med kvinnlig personal samt utan insyn från något håll. På restauranger är det alltid två avdelningar, en för män och en för familjer. Även när familjer har privata fester "delar" familjen på sej, männen för sej och kvinnorna för sej, eftersom de flesta kvinnor inte får visa sitt ansikte för någon annan man. Om kvinnan skall var täckt eller inte är det mannen som bestämmer, så därför kan man ibland se kvinnor som visar sitt ansikte.

En sak som jag personligen tycker är märklig är när saudier firar bröllop så är brudparet i skilda rum under festen, kanske inte så konstigt egentligen eftersom många aldrig har träffats "in natura" så att säga före bröllopet. Här är det ofta resonemangsäktenskap som gäller. Prata om att köpa grisen i säcken! I vissa familjer börjar dock lite västerländskt sätt göra sitt intåg så att ungdomarna själva får bestämma vem de skall gifta sig med. Bröllop och andra fester kan vara ganska

uppslupna trots att det är totalt spritförbud här i landet. Känns lite konstigt när man är ute och äter en god middag och man skulle vilja ha ett glas vin, men som sagt, allt går och vinglasen får man ta när man befinner sig utanför landets gränser.

Många hemma undrar, finns det och det? Det enda som inte finns att köpa här i landet är fläskkött. Annars finns nog *allt* här, allt som finns hemma plus lika mycket till. Veckan i Saudi börjar med lördag, torsdag arbetar våra gossar endast förmiddag och fredag är helledig. Torsdag kväll är den stora helgaftonen då många saudier far ut till Röda havets strand "cornichen", då tar man med sig allt från grill och TV till mor- och farföräldrar. Efter en sådan kväll och natt har städpersonalen ett drygt arbete långt in på fredagen, det mesta i skräpväg lämnas nämligen kvar på strandremsan. Saudierna tillbringar stor del av sin fritid på cornichen, kanske en kvarleva från beduintiden. Det är en stor upplevelse att se och vi västerlänningar har också anammat saudiernas fritidssysselsättning. Det är intressant att komma lite närmare den inhemska befolkningen. Det är inte så vanligt att man blir hembjuden till en saudisk familj, vi har dock haft möjligheten några gånger, inte så ofta här i Jeddah utan mer när vi var på semesterresa i södra delen av landet. När man väl kommer så långt är det ett mycket vänligt och gästvänligt folk, då är det slakt av lamm som gäller.

Sedan sommaren -95 bor vi på en compound med endast 44 villor, den ägs av vår sponsor shejk Mohammed Al-Amoudi, den man som äger PREEM stationerna i Sverige och ytterligare ett antal företag samt en del fastigheter i Stockholm.

På vår nya compound RAHMAH samsas olika nationaliteter, engelsmän, irländare, finländare, normän, danskar, ungrare och så vi svenskar som är i majoritet. Stor pool, tennisbana, squashhall, rekreativcenter med biljardbord, bibliotek, samt plats för 150 personer när det bjuds till fest. Stort gym och en lekplats för barnen.

För oss som är vana vid att ha lite rymd omkring oss var det lite ovant att leva så nära andra människor, men också det lär man sig.

En sak man inte får glömma när man talar om Saudi är souqarna som vi alla älskar, det liknar lite våra svenska marknader och det finns souqar för *allt*. Den största är ökensouqen och den ligger som namnet säger i öknen, det som inte går att köpa där finns nog ingen annans heller, tygsouqen är nog den mest populära bland oss kvinnor, bomullstyger från 10 kr/m och tjocka gardintyger för 20 kr/m av den sort vi hemma betalar 2-300 kr/m. När vi flyttar hem för gott blir en stor del i flyttlådorna fyllda med tyg, har jag en känsla av.

Ja det blir med blandade känslor man lämnar detta land, vi har fått många nya vänner under de här åren, både på compounden och utanför, bland annat har vi nära kontakt med en palestinier som bott här i hela sitt vuxna liv och genom honom och på hans fester har vi fått många trevliga bekanta. Genom honom har vi även fått se insidan av en del palats som man normalt bara ser från utsidan.

Rikedomen i detta land är enorm med ett ord sagt, om det skulle man kunna skriva en hel bok.

Varje fredag är det offentlig avrättning nere på "nackartorget" som det vanvördigt kallas. Om detta står att läsa i tidningen på lördagen. Mord, knarksmuggling och våldtäkt, då faller huvudet, stöld och mindre förseelser då åker handen eller i vissa fall ett antal piskrapp. Om man som västerlänning åker förbi vid detta tillfälle är man tillsagd att hålla dörren till bilen låst, det har hänt att man blir utdragen ur bilen och ställd längst fram vid stupstocken för att bli avskräckt. Detta skådespel kan man klara sig utan.

Några data om Saudi:

Valutan: Saudi Riyals, 1 SR är c:a 2 SEK (följer dollarn).

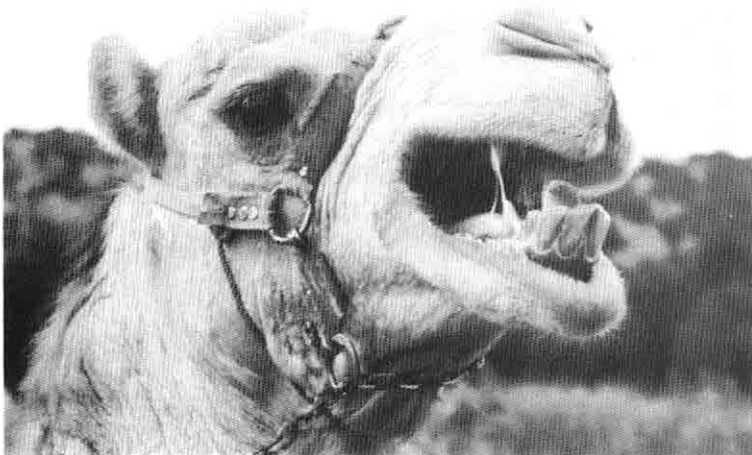
Innevånare: Ca. 15 miljoner, varav endast var 5:e är äkta saudier, mindre säger en del men det är svårt att kolla. Gästarbetare finns från jordens alla hörn, men de dominerande är egyptier, pakistaner, indier, etiopier samt filippinare.

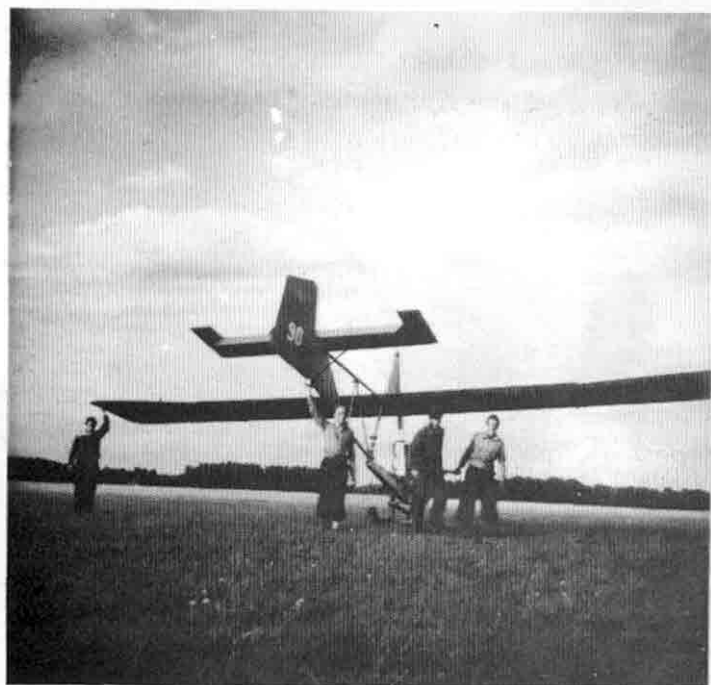
Klimatet: Varmt är det alltid, bara mer eller mindre. Från april till oktober är det varmast, den övriga tiden är det som svensk högsommar när den är som allra bäst. I februari i år var vi i Riyadh, som ligger ungefär mitt i landet, och hade då lägst 7 grader, då frös man ordentligt. Men det har också varit 54 grader här i Jeddah, men då var det svårt att andas.

Christer arbetar som medicinteknisk sakkunnig och har under sig 2 svenskar, 1 irländare, 1 engelsman samt 2 asiater. Denna grupp ansvarar för planering och upphandling av all medicinteknisk utrustning till Al Salama Hospital, ett 400 bädds sjukhus här i Jeddah och om detta kan ni förhoppningsvis få läsa om i nästa nummer av Propellerbladet.

PS. Hur det gick med vårt hus ?

Det stod till stor del färdigrenoverat när vi kom hem för att fira julen 1994. **DS.**







Kina och Gotland hjälper FFV-veteraner resa till Finland

FFV-årsklassen från 1946 samlades för första gången sedan examen 1950 till en klassträff i Västerås lördagen den 31 maj 1996 och närvarade dessutom vid FFV Kamratföreningens sammankomst i Linköping lördagen den 1 juni med middag på hotell Brask samt årsmötet på söndagen den 2 juni i Flygmuséet Malmslätt.

Årsklass 1946 hade redan då tyvärr decimerats, av ursprungliga 20 var 15 kvar i livet. Sammankomsten 1996 samlade 9 kamrater plus 1 medföljande dam och upplevdes så positivt att vi enades om att försöka träffas oftare i fortsättningen, kanske redan 1997. Tyvärr är det svårt att samla alla, några är indisponerade av en eller annan orsak, övriga verkar ej intresserade.

I början av 1997 tog Bengt-Olov Jonsson och Curt Jacobsson initiativ att arrangera en båtresa med Vikingline Stockholm - Helsingfors t o r i april månad. Gensvaret blev tyvärr ”magert”, av 15 möjliga svarade endast 6 positivt. FFV-elever har dock lärt sig : ”Bättre brödlös än rådlös” och inbjöd årsklass 1945 boende i Linköping att följa med på resan. Tre FFV-Veteraner var positiva och med utfyllnad av en god granne till Curt och två Veteranfruar blev det ett gruppresesällskap på 12 personer och vi kunde därmed utnyttja viss grupprabatt. Kamratresan upplevdes mycket positivt av alla, samvaron var trevlig och gemytlig, vi njöt av en underbar vårväll med utsikt från stora salongsfönster när vi passerade skärgården och intog en god middag under två timmar och därefter roade oss på nattklubben med underhållning och dans. Väl framkomna i Helsingfors möttes vi av lätt snöfall men kunde genomföra en guidad rundtur med buss och fick en tämligen god uppfattning om Helsingfors centrum och dess byggnader, sevärdheter och historia. Hemresan var lika trevlig ombord och framkomna till Stockholm skildes våra vägar, två till Arboga, en till Frösön, sex med buss mot Norrköping - Linköping tre till Stockholmstrakten.

Deltagarförteckning:

4513	Sven	"Sparman"	Pettersson	Ljungsbro
4516	Rolf	"Pricken"	Stjernkvist	Linköping
4517	Roland	"Gnyssel"	Westerholm	Sturefors
4603	Henry	"HD"	Enström	Arboga
	fru Siv		Enström	Arboga
4606	Curt	"Gotland"	Jacobsson	Bålsta
4609	Bengt-Olov	"Kina"	Jonsson	Solna
4610	Lars-Erik	"Veken"	Jönsson	Frösön
4612	Hans	"Travarn"	Ljungberg	Linköping
	fru Tanja		Ljungberg	Linköping
4614	Åke	"Hampus"	Jakobsson	Nyköping
	bek Sven Olof		Johansson	Bålsta



Gruppen samlad i tempelplatsens stenkyrka

Slutkommentar:

Synd att vi inte genomfört klassträffar när vi var yngre. Vi är som någon av oss påpekade, som bröder inom varje klass och som halvbröder med klasserna före resp efter vår egen klass. I fortsättningen kommer vi att föreslå samordnade träffar där vi 1946-or samordnar med 1945 och 1947 års klasser. Därigenom kan vi förhoppningsvis uppnå deltagarantal mellan 15 - 20 elever plus eventuellt dagsällskap. Erfarenheten visar att även damer kan ha glädje att vara med på dessa klassträffar eller sammankomster. Som pensionär i grupp kan vi utverka förmånliga priser. Vi som haft glädjen att få vara med är lyckligt lottade. Det har varit berikande för själen att få träffas igen efter så många år. De som ej haft tillfälle att delta eller av annan anledning avstått har gått miste om något väsentligt i livet.

4612 Hans "Travarn" Ljungberg

En utförlig reseskildring har distribuerats till elever i årsklasserna 1945, 1946 och 1947 samt även till redaktionen för Propellerbladet.



Minnesmärke

Att vår skola startade i en sjöhangar på Viksängsområdet 1942 är väl allmänt känt. Att den 1949 brann ner till cementplattan är inte heller något nytt.

Att man nu under 1997 har färdigtställt första delen av ett nytt bostadsområde på denna plats är kanske inte känt av alla.

Efter ett årsmötesbeslut 1996, där styrelsen tog på sig att undersöka möjligheten att på något sätt utmärka platsen för vår skolas start, har vi varit i kontakt med såväl Västerås kommun som byggherren.

En kontakt med kommunens namnförslagskommitté togs under 1996. Dom var mycket förstående för vår önskan att få en namnanknytning till områdets benämningar. Det visade sig att kommunen hade redan bestämt att detta område skulle ha ett tema runt "sjösport" och att flyganknytningar fanns på andra platser i kommunen.

Vi fick rekommendationer att uppvakta byggherren om att hitta ett förslag på lämplig utmärkning.

Kontakten togs och vi fick ett mycket positivt och förstående mottagande av JM byggnads AB. Jag sände över vår bok "En skola för livet..." för att visa vår dokumentation.

Deras planer är att i området ned mot Mälaren iordningställa ett grönområde där tankar finns att påminna om områdets förflutna, såväl vår skola som övrig flygverksamhet.

Man tror att detta område kommer att göras färdigt under 1998.

Vi har nu en etablerad kontakt, där vi kan framföra våra önskemål. Vårt mål är att på något sätt få platsen utmärkt så att vi och våra barn, barnbarn osv skall kunna besöka Västerås och finna skolans rötter.

5858 Åke Tedesjö

Hejsan Grabbar !

Cirkeln är sluten. Nu är jag i stort sett tillbaka där jag började. Från bondpojck till bondgubbe. Den 40-åriga resan däremellan har varit helt fantastisks. Grunden har varit FFV's Verkstadsskola. Förutom tekniken vill jag också påstå att vi har blivit goda och omtyckta medarbetare och ledare. Jag blev kvar i Flyg vapnet i 10 år. Utbildade mig på kvällstid till ingenjör. Mitt första civila jobb var utvecklingsingenjör på Tetra Pak. Helt otroligt att få arbeta med Ruben Rausing och sönerna Hans och Gad. I dag vet vi att Tetra Pak är en av världens mest framgångsrika företag. Jag har fortfarande kontakt med familjen Rausing. Flyttade sedan till Volvo där jag var med om att bygga upp Volvos tekniska centrum. Plastic Padding erbjöd mig att bli utvecklingschef och jag kunde inte motstå erbjudandet.

Fortsatte till Statens Skeppsprovninganstalt för att spara miljoner åt sjöfarten genom att strömlinjeforma fartyg. På den tiden handlade det om att strömlinjeforma oljetankers.

Problemet med min karriär var att jag jobbade ständigt. När jag var ledig jobbade jag hemma med sommarstuga, båt och allt det där, ni vet.

Skilsmässan var oundviklig. Jag lämnade frun och dottern.

Nu hade jag bestämt mig för att inte gå i karriärfällan igen, priset var helt enkelt för högt. Antällning som vattenverkschef i Trollhättan tyckte jag verkade bra, jag sökte och fick jobbet.

Tänk en så härlig tid. Det fanns gott om jobb och som FFV:are fick man de jobb man sökte.

För mig har det varit ett toppenjobb. Intressant, trevligt och behagligt, och så har det rullat på de sista tjugo åren.

Med tiden blev jag emellertid trött, fet och lat. Jag hade helt enkelt blivit en tråkig gubbe. Såg det inte själv, eller rättare sagt ville inte se det.

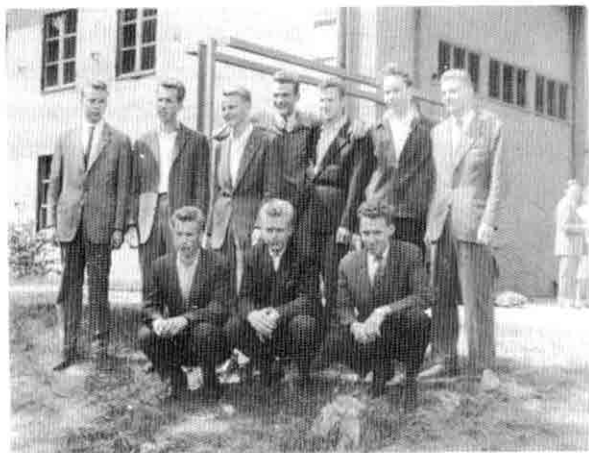
Nu kom en mycket positiv händelse i vårt liv. Min Helena hade börjat äta "astronautmat" och gör man det då kan man "siktat mot stjärnorna". På kort tid fick jag nu en "ny hustru" piggare, trevligare och smalare. Jag var mycket tveksam till att äta "piller och pulver". Jag tyckte ju att jag åt bra mat. Men goa vänner, nu vet jag vad det betyder att äta näringsriktig mat. Från att ha varit en trött, fet gubbe med högt blodtryck och kolesterol och dessutom allergier som nu är borta, har jag blivit "en ung grabb i sina bästa år". Min omgivning såg att jag förändrades på ett mycket positivt sätt. Första frågan var naturligtvis "Har du bytt kärring" ?

Nej det har jag inte gjort, men jag äter Herbalife. Snabbt förstod jag att detta var någonting som de allra flesta behöver. Vi som aldrig har sålt någonting, har på två år lyckats skapa en organisation som gör att vi båda kan arbeta hemifrån, det är toppen.

Tycker du att det låter intressant ?
Hör av dig "ring mig" 0514 - 271 25.

Hälsningar

5834 Tage Tuvheden



Vad har hänt med Ekbacken ?

Det pågår en mycket omfattande verksamhet i Arboga på och kring det som för de flesta av oss är känt som CVA. Bolagiseringar, privatiseringar, uppdelningar, flyttningar och allt vad det nu heter sker nästan konstant.

Vad händer då med Ekbacken ?

Jag skall med några rader försöka beskriva hur det har varit, hur det har utvecklats och hur det ser ut i dag.

Då jag själv tillhör de något yngre årgångarna och dessutom inte själv har bott på elevhemmet i Arboga har jag försökt att leta i gamla skrifter och kompletterat med det jag lyckats få höra muntligt. Skulle det vara något fel i det jag skriver -- sänd gärna en kommentar till redaktionen.

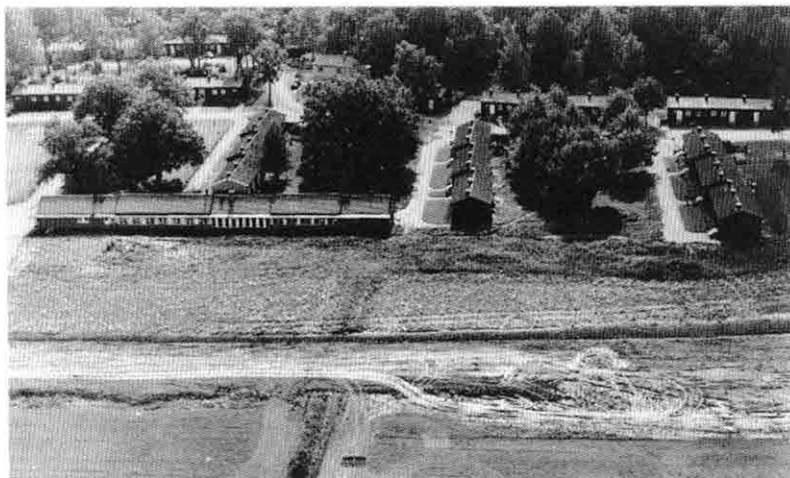
Hur det ser ut i dag vet jag ganska bestämt då jag sedan en tid tillbaks har min arbetsplats i det som en gång var matsalen som byggdes i mitten av 60-talet.

Hur började det

De ursprungliga byggnaderna vid Ekbacken var de som hade adress Ekvägen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 och 11 och är markerade med svart på skissen. De användes då som privatbostäder och förvaltades av Arboga kommun. Elevhemmet startade verksamheten 1947 med ett tiotal platser i Ekvägen 8 som KFUM hyrde av kommunen. Den första elevhemsföreståndaren var Manfred Åberg och han efterträddes 1949 av Werner Larsson som var elevhemmet trogen fram till sin pensionering 1962.

Som husmor fungerade från början Tekla Isaksson och hon hade denna syssla fram till dess verksamheten avslutades.

Under denna inledande tid utökades antalet elevplatser vartefter åren gick från de ursprungliga 10 upp till som mest 30.



Ekbacken med elevhemsbyggnader 1964

Hur blev det sen

Behovet av elevplatser ökade raskt i början av 60-talet liksom önskemål om bättre utrymmen för gemensamma aktiviteter och under 1964 genomfördes en tillbyggnad av Ekvägen 7 med den del som är markerad skuggad på skissen.

I denna del skapades utrymmen för kök och matsal i den östra delen. I den västra delen blev det utrymme för fritidslokaler i form av TV-rum, läsrum, pingisrum och bastu med dusch.

Samtidigt rustades de övriga byggnaderna upp och Ekvägen 5, 6 och 8 blev då elevbostäder med 20 platser i varje byggnad dvs totalt 60 elevplatser. Dessutom användes den 'gamla' delen av Ekvägen 7 som personalbostäder.

Ungefär samtidigt byggdes den nya riksvägen med en dragnings som gjorde att den skulle passera utanför området kring CVA och CFA som det hette på den tiden. Detta kan ses på bilden som är tagen norrifrån och visar hur det såg efter det att Ekvägen 7 kompletterats. Vägen kom även att passera söder om de tätbebyggda områdena i Arboga lite längre västerut än elevhemmet.

Invigningen förrättades den 9 december 1964 och finns beskriven med ett omfattande bildmaterial i det arkivmaterial som Kamratföreningen disponerar. Bland de närvarande hedersgästerna kan nämnas KFUM:s i Västerås ordförande O. P. Runsten, verkstadsdirektörerna Per Jurander och Anders Högfeldt samt kommunalrådet Nils Brodin.

Vad hände dess emellan

Elevhemsverksamheten upphörde vid Ekbacken den 7 juli 1969.

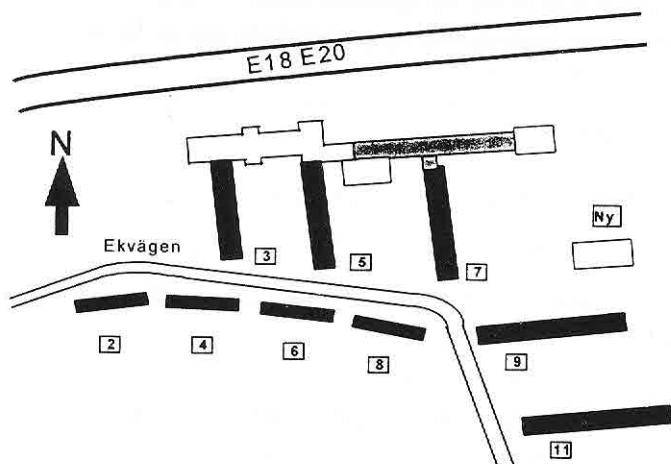
Efter denna tid och fram till i mitten av 80-talet har de lokaler som utnyttjades för elevhemsverksamheten varit föremål för diverse olika verksamheter. De har främst utnyttjats som kontors- och andra arbetslokaler av det som tidigare hette CVA. Under årens lopp bytte verksamheten namn och har bl a hetat FFV Underhåll och så småningom FFV Aerotech.

I mitten på 80-talet togs ägarskapet över av byggnadsfirma Lund och en upprustning och tillbyggnad av lokalerna gjordes. Det som byggdes till var de husdelar som sammanbinder Ekvägen 3, 5 och 7 samt en del längst österut och de är markerade med vitt på skissen. Dessutom byggdes ett fristående hus (Markerat Ny på skissen) öster om Ekvägen 7 på det område som tidigare användes som fotbollsplan.

Byggnationen gjordes i samband med en stor trafikomläggning där den europaväg som går från Västerås via Arboga mot Örebro drogs på en bro över Arbogaån och sammanbands med den europaväg som går från

Eskilstuna via Arboga till Örebro. Dessa sammanstrålar i en stor rondell strax nordost om Ekvägen. Ungefär samtidigt byggdes lokaler för Överskottsförsäljningen på ena sidan rondellen och på den andra sidan byggdes en bensinstation och en restaurang med tillhörande hotellverksamhet.

Hotellet fick då disponera den gamla delen av Ekvägen 7 samt i stort sett hela Ekvägen 9 för hotellrum. En lägenhet finns kvar längst västerut på Ekvägen 9.



Skiss över Ekvägen i dag

Lokalerna på Ekvägen 3, 5 och 7 utom den del som hotellet disponerade togs då i anspråk av Försvarets Materielverk (FMV) för Reservmaterielavdelningens räkning. Detta är efterföljaren till det som började som CFA, hette en tid FF:UR och även FMV:FuhR. Den som har gott minne minns säkert att 4807 Lennart Fors har skrivit en artikel om detta i Propellerbladet 1988.

Den fristående nybyggda byggnaden (Märkt Ny på skissen) disponerades av ett företag som hette ART Arboga ReklamTeknik där man hade sin verksamhet.

Ekvägen 2, 4, 6, 8 och 11 är fortfarande privatbostäder men är numera friköpta och fristående fastigheter.

Hur är det i dag

Som jag nämnde inledningsvis händer det mycket inom det område som är 'gamla' CVA. Detta påverkar naturligtvis även Ekbacken och hur lokalerna där disponeras i dag. Hur ser det då ut ?

När det gäller Ekvägen 2, 4, 6, 8 och 11 har det inte skett någon förändring. Naturligtvis har fastigheterna vårdats av ägarna och det har skett ett och annat ägarbyte men de är fortfarande privatbostäder.

Hotellet disponerar fortfarande lokaler i Ekvägen 7 och 9 för hotellrum precis som det blev vid starten.

I den fristående byggnaden huserar för närvarande Arboga djurklinik som efter vad jag kan förstå är välbesökt.

FMV har gjort en del omdisponeringar i nyttjandet av lokalerna på Ekvägen 3, 5 och 7.

Man utnyttjar för närvarande 'gamla' Ekvägen 3 och den del som sammanbinder Ekvägen 3 med Ekvägen 5. De lokaler som man tidigare utnyttjade på Ekvägen 5 och 7 har man lämnat.

De lokaler som finns i den byggnad som tillkom 1964 och är markerad med grått på skissen samt den östliga tillbyggnaden liksom även utbyggnaden mellan Ekvägen 5 och 7 disponeras sedan i hösten 1996 av WM-data Försvarsdata AB där jag själv arbetar.

Som huvudentré till WM-data fungerar den ursprungliga entrén som ligger längst in i hörnet mellan 'gamla' Ekvägen 7 och tillbyggnaden. I huvudsak är lokalerna ombyggda till kontorsrum. Själv sitter jag i ett rum som är mitt i den gamla matsalen. Det som var samlingsrum används till konferensrum. Vilka har ett konferensrum med öppen spis ? Den som är ansvarig för verksamheten i Arboga sitter själv bredvid

konferensrummet med den andra öppna spisen i sitt rum.
Det känns på något sätt lite speciellt att ha sin arbetsplats i det som en gång var ett av våra elevhem.

Lokalerna i Ekvägen 5 står för närvarande tomma men är utannonserade för hugade nya hyresgäster.

Vad händer sen

Vad som händer i framtiden är det alltid svårt att sja om särskilt med tanke på det som hände i vintras som ni alla säkert minns. Dvs att Volvo Aero beslutade sig för att flytta allt motorunderhåll från Arboga till Trollhättan.

Det som nämns i en del diskussioner är att göra hela Ekbacken till en form av industriby eller industrihotell. Jag tycker att man är på god väg redan nu och får man in ytterligare hyresgäster i Ekvägen 5 så är det ganska fullt just nu.

Kanske blir det någon nybyggnation men i så fall hoppas jag att man kan bevarar den natursköna miljön som finns i området.

Jag hoppas naturligtvis att vi kommer att använda våra lokaler på Ekvägen 7 i många år till då jag själv trivs alldeles utmärkt. Eventuellt kan det vara kopplat till att jag efter att ha suttit många år i berganläggning numera får se dagsljus även på jobbet.

Det är säkert många av er som kommer att passera förbi området på europavägen eller rent av i jobbet får anledning att besöka det gamla CVA som numera heter Åsby Industriområde. Eller kan det rent av vara så att ni får möjlighet att övernatta på hotellet dvs åter igen ligga i det som en gång för inte alltför länge sen var elevhem.

Hur som helst Ekbacken lever och frodas fast med en något annorlunda verksamhet än tidigare.

Träff i Östersund

Vid vår senaste träff den 10 april i våras på Optands Flygmuseum, kom vi överens om följande: (Vi 18 som var där)

Att träffas torsdagen den 14 maj 1998, på samma plats som sist, nämligen vid Museet ca 6 km söder om Östersund, nya E14 mot Brunflo. Skriftlig kallelse kommer i april. Boka tiden redan nu.

Hans Björkqvist (museichefen) har bokat in kvällen i sin kalender. Vad han däremot inte vet just nu, är om man just då kanske håller på att bygga ut museet. Den varma delen kommer att vara intakt, men själva planen och alla prylar kan vara i oordning och utspridda. Beslut om utbyggnad är ej fastställd i dag.

Som vanligt kallar jag alla i södra Norrland, enligt tidigare, (alla FFV:are är välkomna!) och på dagordningen kommer det att bli ungefär samma punkter som alla andra år.

- Samvaro
- Fika
- FFV-träffen i Västerås, den 6 juni 1998 ev bussresa med F21?!
- Museet
- Nästa träff (Ref M Nöjdberg)
- Gamla minnen (Ref J Noven)

Fotnot: Jämtlands senaste tillökning på museisidan är Jämtlands Flyg & Lottamuseum vid Optrans flygfält. Museet har funnits bara några år, där det under kriget fanns en komplett krigsbas. Vissa unika miljöer som t ex lottornas kök mm för basens försörjning finns kvar. Det enda i Sverige.

Vad faller flyget så ska det endast spegla Jämtlands flygverksamhet, både civilt som militärt.

Senaste månaderna har museet fått tillökning med 1 st Viggen som pensionerats vid F15, samt en st J32B Lansen som kommit från målflyget (F3). Tidigare finns på museet en Tunna och en Drake. Dessutom finns en massa prylar av skiftande valörer.

Museet har på sin korta levnad verkligen blivit en höjdare. Det går naturligtvis inte att jämföra med Malmslätt, men med de resurser de har här, så har man verkligen fått ihop en fin samling.

Bland annat finns där en motor från en Mosqitobombare som en av oss, Sven Björk stolt kunde berätta om. Han var med om att städa en fjälltopp i början på 50-talet, där flera förolyckades vid en krasch. Något som museichefen inte hade en aning om.

Hälsningar

5732 Kjell Landgren



På luffen i Ungern

I aug -96 åkte jag, min bror Bosse och en annan modellbilåkare från Västerås till Ungern för att köra modellbils-EM. Vi hade hyrt en Renault Laguna i Arboga och körde sedan non stop till Eger en stad 12 mil öster om Budapest där vi förenade oss med övriga uttagna svenskar. Vi hade bokat ett 3-bäddsrum på ett av stadens bättre hotell i centrum. Dagarna före och efter tävlingarna som hölls Lö/Sö varvades med träning, bad och lite mindre utflykter i stadens omgivning. Så mycket mera hann vi inte med vid detta snabbesök, men det vi hann uppleva med sköna termalbad i 40° C mineralhaltigt vatten, ljumma sköna kvällar och god mat till mycket humana priser, zigenarmusik på mysiga restauranger och vänliga människor gjorde att jag beslöt att vid något tillfälle ta med mej frugan och åka runt och se hela Ungern.

Det tillfället dök upp redan våren -97 då frugan råkade säga till en arbetskamrat som var från Ungern att jag gärna skulle vilja åka tillbaka igen. Efter ett par telefonsamtal och några dagar senare var saken klar, om vi ville kunde vi få hyra en tvårumslägenhet i centrala Budapest av en släkting och vi erbjöds även att åka ner och bo i deras sommarhus vid Balatonsjön.

Om vi ville? Vi tackade naturligtvis Ja till erbjudandet och började planera för en ca 4 veckors semester i Budapest och Ungern.

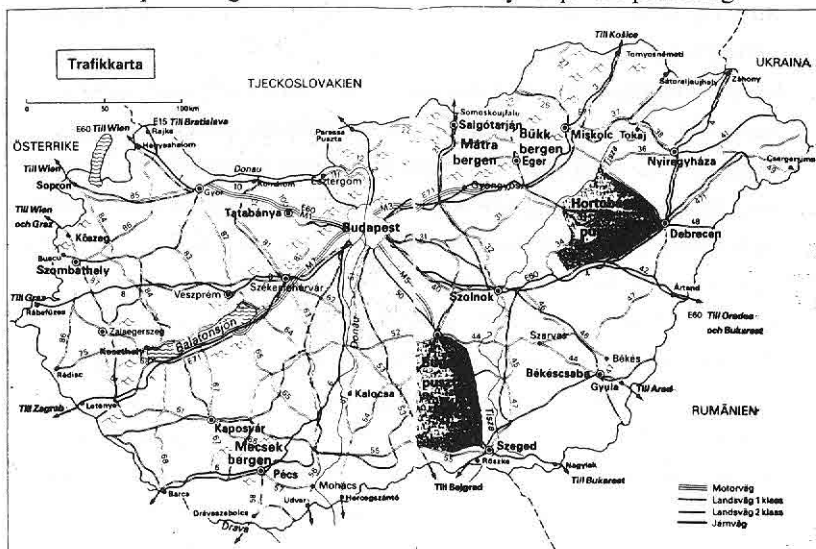
Vi beslöt att starta resan i mitten av Juli för att undvika de allra största trafikhelgerna vid färjor och motorvägar. Resan skulle företagas med bil eftersom det var mest praktiskt när vi var nere för att vara fria att åka runt som vi ville. Annars fanns alternativ som t ex långfärdsbuss för ca 1.500:-/person.

Jag gjorde en extra noggrann tillsyn på min gamla Volvo 740 - 85 som gått 27.000 mil och vi startade en torsdag em. På lördagskvällen kl 18.00 skulle vi vara framme hade vi låtit meddela. Vi hade nu ca 220

mils körning framför oss mestadels på motorvägar. Vi valde att åka Helsingborg - Helsingör, Rödby - Puttgarden eftersom den vägen var billigast och snabbast. För att inte ha för mycket valuta med oss förutom lite svenska pengar så skulle vi utnyttja Euroshell- och VISA-kort. Tankställena med Shellmackar efter autobahn var noggrant antecknade och på praktiskt taget varje större rastplats finns numera bankomater. Jag kan rekommendera ett litet häfte som tillhandahålls gratis på färjor och bensinstationer som heter 'Tanken und Rasten' mycket bra att ha, där finns allt man behöver veta om autobahnkörning plus bra kartor utan att man behöver vara slängd i tyska.

Första övernattningen skedde i Danmark inte långt från Rödby för att vi skulle kunna ta en tidig färja. Efter en hel dags åkande i ca 130 km/tim (vågade inte pressa den gamle mer) med avbrott för kortare raster där mineralvatten i 2 lit flaskor förbrukades ganska snabbt svängde vi av strax söder om Fulda och hittade omgående ett 'Zimmer frei' för 50 DM. Snyggt och rent med typiska tyska jättebolster i sängarna och en fin frukost med ägg och hela köret. Det var nu tidig lördag morgon och solen sken lika intensivt som tidigare. Ut på autobahn upp i 130 och in med farthållaren. Efter några morgontimmar utan långtra-dare var vi framme i Österrike och vi fortsatte via Wien mot ungerska gränsen. Vid gränsövergången mot Ungern var det bara att sälla sig till kön EU-medborgare. Inga problem bara man hade giltigt pass. På andra sidan var det bara att leta upp en ledig P-plats för inväxling av lite Ungerska Forint för förtäring och motorvägsavgifter. Väl ute vid bilen så var vindrutan putsad och fin utav en yngling som ville ha be-talt i västvaluta helst DM. Jag försökte med svenska kronor men dom ville han inte ha. Fönsterputsare fanns det f ö gott om liksom unga vackra flickor i kortkort. Nåväl, vi fortsatte mot Budapest i 120 efter-som det är maxfarten på ungerska motorvägar och dessutom övervakad av både radar och polispatruller. Vissa motorvägar är privatägda därav avgiften på ett par tior. Motorvägarna är f ö mycket fina med moderna rastplatser och restauranger. När vi närmar oss Budapest så delar

motorvägen upp sig till Budapest eller till Slovakien och där kan man sannerligen inte köra fel, maken till uppmärkning i vägbanan har jag aldrig sett. När man kommer in i Budapest är det en fördel om man tidigare införskaffat en bra karta och kartläsare det hade jag. Vet man var man skall och vilken bro man skall över är det inga problem. För den oinvigde kan jag tala om att när man kommer från Wien-hållet så kommer man in i BUDA och på andra sidan Donau ligger PEST. Vår lägenhet låg på PEST-sidan inte långt från IKEA vilket visade sig vara ett bra kännemärke för där skulle vi svänga vänster för att efter några kvarter komma till vår gata som hette PAKOZDI-TÉR 10 XIV.KER. Vi anlände på lördagskvällen kl 18.30 vilket tyder på bra planering.



Budapest

Staden på ömse sidor om Donau. På Buda-sidan ligger Gellértberget med citadellet, gamla borgar, Mattiaskyrkan och Budabergens gröna skogar. På Pest-sidan ligger parlamentet, de nya storhotellen och de trafikerade praktboulevarderna med sitt människomyller. Sex broar förbinder Buda och Pest. De är alla olika till längd och konstruktion. Den äldsta kallas Kedjebroen och är från 1832 och är mest berömd.

Men Elisabetbron är nog den vackraste enligt min mening. Det finns 120 varma källor enbart i Budapest och nästan lika många s k Termalbad med mer eller mindre hälsobringande kurer. Att bada i 40° C mineralvatten med en svag svavellukt är bara ett måste när man är i Ungern. Prova gärna på en helkroppsmassage från fötterna till hjässan, det var underbart skönt. Ca 50:- och tog en halvtimme, knådad av två tjejer. De´ ni.

Vi stannade i Budapest i ca 10 dagar och för det mesta fick bilen stå. Vi köpte ett veckokort för 50:- som medförde att vi kunde åka hur som helst på tunnelbana, spårvagn eller buss. Vi åkte dagligen in till centrum vilket tog ca 10 min med tunnelbanan. Rent, snyggt, mycket vackra kakelinläggningar i vackra färger och motiv. Inget klotter och jag tror världens längsta och snabbaste rulltrappor på vissa stationer. Inga spärrvakter eller konduktörer, här litar man på att folk har giltiga biljetter och skulle någon åka dit var böterna 700 Forint ≈ 30:- säkert kännbart för ungrarna vars medelinkomst ligger på 1.500 - 2.000 per månad. Med detta förstår ni säkert att det är mycket billigt att leva i Ungern för oss västerlänningar. Min hustru Laila hade blivit rekommenderad att gå ut och äta på en av Budapest finaste restauranger (Gellért). Vi åt en tre-rätters meny med vin och tog det absolut dyraste dom hade med bl a gåslever i sitt eget fett (som anses vara mycket fint och gott) som förrätt och Tornado Rossini med en massa olika saker och slutligen en underbar dessert, uppassade av två kypare o frack som hela tiden frågade om allt var OK. Det gick på 500:- inkl tips. Normalt åt vi en god meny med öl eller vin för 50:- tillsammans. Att ta ut pengar var inget problem, det satt bankomater överallt. Vi tog ut 50.000 Forint ≈ 2.000:- första dagen, på det levde vi gott hela veckan, det räckte till allt, mat, avgifter för olika sevärigheter, rundturer med buss och båt, mindre shoppingprylar och dylikt. Den omtalade uppkörningen av turister på restauranger såg vi inget av, däremot de åtgärder som stadens myndigheter satt in för att förhindra detta och göra det lättare för turister att anmäla sådant lurendrejeri.

Dvs en polis och en språkkunnig student som alltid patrullerade tillsammans på de centrala affärsgatorna.

Om man vill undvika nackspärr skall man inte åka till Budapest och titta på vackra byggnader. Det var den ena murarglädjen efter den andra om man får uttrycka sig så om statyer och andra uthuggna figurer på fasaderna. Dessemellan fasader som ännu inte blivit åtgärdade efter revolten 1956. Där fanns både större och mindre hål efter ryssarnas stridsvagnar. Att beskriva allt vackert som fanns att beskåda i denna stad går inte på några sidor som ni förstår utan jag rekommenderar ett besök och de som varit där håller säkert med mig. I centrum såg vi inte många utslagna, däremot vid tunnelbanans ändhållplatser, där hade A-laget samlats med de få tillhörigheter de ägde men det var ändå ett fåtal med tanke på stadens storlek ca 2 miljoner invånare.

Landsbygden

Mellan varven när vädret passade bra för en dagstur med bilen dvs halvmulet med risk för regn åkte vi ut på ungerska pusztan. Vägarna är mycket bra och välskyltade, det går inte att köra fel även om namnen på orterna är som grekiska för en svensk. Några exempel, Nyiregháza, Szolnok, Székestehérvár. Hastigheten är begränsad till 80 på allmän väg men det bekymrade inte vissa Trabant- och IFA-ägare, dom körde som biltjuvar, framförallt vid omkörning, men med lite sunt förnuft och en liten inbromsning för att underlätta gick allt som smort. Med en gammal Volvo 740 kände man sig som en Rollsägare i Sverige när man såg alla dessa öststatsbilar. Men ungrarna kommer så sakteliga var så säkra. Det börjar bli mer och mer moderna bilar typ Ford Escort, VW Polo och liknande. Bensin finns i alla sorter från diesel till 98 oktan blyfri och kostade ca 6:- litern. Före avfärden ringde jag till Shell hemma i Sverige och fick en mycket bra karta över Ungern och Budapest med alla Shellstationer utmärkta och det var inte få, alla av senaste Shellmodell som de numera byggs om till här hemma.

Pusztan är inte längre vad den har varit, beridna herdar i slängkappor som vaktar hästar eller långhornsboskap kan numera bara ses på speciella naturskyddade områden med inträde och guidade turer med häst och vagn. Men museer finns det där ute på stäppen så man kan se hur det har gått till en gång i tiden. Nej pusztan är numera uppodlade konstbevattnade jättefält med bl a solrosor, meloner, pumpor och paprika. Men de gamla fina städerna finns kvar, gamla fina hus och mysiga restauranger finns överallt med äkta ungersk mat som smakar fint till en kall öl eller ett glas czardasvin. Innan vi åkte vidare mot Balatonsjön hann vi med att besöka de större städerna med omnejd som t ex Eger upp mot Matraberger som är ungrarnas motsvarighet till våra vandringsleder i fjällen med mycket natursköna områden, eller ner mot Szeged som gränsar mot f d Jugoslavien. Där gick flyttlassen tillbaks igen i överfyllda skåpbilar och mindre lastbilar med pinnstolar, madrasser och dyl. Eller österut ner mot Tokaj och Rumänska gränsen där vinrankorna stod i långa rader på sluttningar och fält precis som på många andra områden i Ungern. Prova förresten någon gång ett väl tempererat Egrivin till en mustig gulaschsoppa det smakar underbart.

Balatasjön

Efter ca 14 dagar i Budapest och de södra och östra delarna av Ungern tog vi motorväg M7 ner till Balatonsjön ca 15 mil från Budapest. Balaton 'Ungerns hav' är med sina ca 600 km² en av Europas största sjöar. Genomsnittsdjupet är inte mer än 2-3 m och är därför en perfekt badsjö från tidig vår till långt in på hösten. Sommartid ligger vattentemperaturen på ca 28° C. Stränderna runt sjön som är ca 8 mil lång är ett enda stort semesterområde och påminner mycket om småstäderna runt Medelhavet med sommarhus, hotell och uteserveringar i en enda lång rad. Men så kallas den också för Ungerns Riviera. Förutom ungrare så är det mest tyskar, det kunde man se på bilarna och höra på restauranger och badstränder. Vårt sommarhus låg i närheten av en stad som heter Balatonszntgyrgy vid sydvästra delen

av sjön. Vädret var strålande och inbjöd till sköna bad men för att utnyttja tiden satte vi oss i bilen och under ett par svettiga dagar utforskade vi den norra sidan av sjön. Ett besök i städerna Keszthely, Tihany och Balatonfüzfő kan rekommenderas. Jag har följande inte sett så mycket 'Zimmer frei' (B & B) som runt Balatonsjön, det satt skyltar på nästan varje hus, så något problem med billig övernattnig med frukost är det inte. Detta med 'Zimmer frei' gäller förresten i hela Ungern när man kommer in i de större städerna. Efter en knapp vecka vid Balatonsjön med omgivningar vände vi 740:an mot Sverige, denna gång genom de södra delarna av Österrike mot Salzburg och vidare mot München. Efter några övernattningar på 'Zimmer frei' och betydligt mer hektisk trafik på autobahn återvände vi till gamla Svedala och Arboga med många nya intryck, minnen och fotografier för albumet.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis vill jag summera mina intryck på följande sätt. Det är ett mycket bra land att bilda runt i, med mycket välskyltade vägar. Gäller även Budapest. Inga problem med att tanka, bensin av alla sorter och service finns överallt. Bankomater finns överallt i städernas centrum. God mat och dryck till billiga priser. Håll hastigheterna, mycket radar och patrullövervakning. Passa på och ta rundturer där sådana finns då man får se mycket. Att bada kurbad i varmt källvatten är bara ett måste. Passa på att gå till frisörer eller frissan, det kostade 20 kr att klippa sig. För den som planerar att åka dit kan jag rekommendera 'Turen går till Budapest och Ungern' ICA bokförlag, finns hos alla bokhandlare. Där får man veta *allt* som behövs för en lyckad resa. Åk till Ungern då får ni mycket för pengarna.

Hälsningar

4929 Kalle Gardh

Rösten från norr

Vi gamla börjar ju bli lite glömska i likhet med människor som inte är FFV:are - faktiskt. Således har jag länge tänkt att jag skulle skriva några rader till vår kära tidning.

Dock hade detta fallit i glömska tills jag häromdagen fick ett telefonsamtal, som jag verkligen uppskattar. En 15 år yngre FFV:are ringde mig nämligen. Och det var något av en ny bekantskap. Vi brukar av naturliga skäl mest prata med de närliggande årgångarna.

Vi påminde varandra om inslag i vår utbildning och uppfostran vi fått genom FFV, och frågade oss med en mun: var och vad hade vi varit om vi inte fått denna chans i vår ungdom.

Naturligtvis en hypotetisk fråga - men en fråga som förpliktigar. Till vad då? Jo. Att hålla denna känsla vid liv och det enda riktiga härvidlag är att närvara vid våra kamratträffar och på så sätt fortsätta att ge oss själva och våra FFV:are styrka och lust att tacksamt leva vidare.

Ja det låter patetiskt för det är patetiskt!

Låt oss därför, så länge vi orkar, besöka våra kamratträffar.

Planering är a och o även för oss pensionärer, så låt oss, så snart vi får årets propellerblad där inbjudan säkert står, ordna vår tillvaro så, att vi kan komma till kamratträffen instundande vår.

Väl mött!

4219 Gunnar Wikström

Föreningsfakta

Det här årets Propellerblad har gått ut till **800** 790 (801) {812} [818] adresser. Bland dessa 800 ingår 20 st elever som gått CVV yrkesskola och tillbringat minst ett läsår på FFV. Efter påminnelse har **542** 542 (536) {547} [572] medlemmar betalt medlemsavgiften för **1996** 1995 (1994) {1993} [1992] och **554** 507 (517) {515} [523] har betalat för **1997** 1996 (1995) {1994} [1993].

Till detta kommer 38 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. De nytillkomna medlemmarna som har gått CVV yrkesskola och tillbringat minst ett år på FFV har fått medlemsnummer konstruerade så att man hamnar tillsammans med den klass man ingick i på FFV. Se medlemsförteckningens baksida.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan!

5746 Rolf Olsson



ASTORIA FENIX

HOTELLET I CENTRUM
72 moderna rum, lägenheter
VIP-bastu, bubbelpool, solarium
frukostrum, varmgarage,
parkering
KOPPARBERG SVÄGEN 29 A,
722 13 VÄSTERÅS
TEL. 021-41 00 80
FAX. 021-12 75 37

Det mesta är rutin även i JAS-projektet

Artikel och bild är saxad ur FMV-aktuellt 1/97

JAS-projektet innebär många händelser värda särskild uppmärksamhet. Men det mesta är daglig rutin, inte minst för FMV.

Serieleveranserna av stridsflygsystemet JAS 39 Gripen pågår.

Leveranserna omfattar både flygplan och kringutrustning. Attackvapen har levererats och integrering av ny jaktrobot pågår.

Serieflygplanen överlämnas till FMV för kontroll och godkännande före leverans till Försvarmakten. Under april i år fick F7 sitt trettiotredje flygplan. På flottiljens Gripen-centrum har den första skom-simulatorens installerats. Intrimning pågår inför omskolning av förare som hittills flugit Draken och Viggen.

Utveckling av den tvåsitsiga JAS 39B ligger före tidplanen. Det första provflygplanet flög för ett år sedan, och även det första serieflygplanet används nu i den fortsatta utprovningen.

Utprovningen av JAS 39 Gripen görs i betydande utsträckning på FMVs försöksplats i Norrbotten (RFN)

I FMVs projektledning för JAS 39 Gripen ingår även aktiva piloter. Chefen Arne Streling (FFV elev 5256) har gjort sin premiärflygning med Gripen



IN MEMORIAM

Sedan föregående Propellerblad har det kommit till styrelsens kännedom att följande avlidit:

4103	Stig Mannerfeldt	Linköping	97.11.06
PE03	Siri Hallman		97.09.19
F d elevhemsföreståndare Aron Hallmans hustru			

Frid över deras minne.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Kamratträff och 50-årsjubileum!	Styrelsen
Sid 2	Shulgleiter G 101	4107 Sven Johansson
Sid 5	FFVKs kamratträff med årsmöte 1998	5858 Åke Tedesjö
Sid 6	Hässlögymnasiet	Ur VLT
Sid 11	Från Fritjof Nilsson Piraten i Vollsjö till USA och övriga världen	5107 Sten-Erik Svensson
Sid 17	Seniorträff i Västerås	4107 Sven Johansson
Sid 20	Livet i Saudi Arabien, från min sida sett	
Sid 28	Kina och Gotland hjälper FFV-veteraner resa till Finland	4612 Hans Ljungberg
Sid 31	Minnesmärke	5858 Åke Tedesjö
Sid 32	Hejsan Grabbar !	5834 Tage Tuvheden
Sid 34	Vad har hänt med Ekbacken ?	6060 Bengt Svensson
Sid 40	Träff i Östersund	5732 Kjell Landgren
Sid 42	På luffen i Ungern	4929 Kalle Gardh
Sid 49	Rösten från norr	4219 Gunnar Wikström
Sid 50	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 51	Det mesta är rutin även i JAS-projektet	Ur FMV-aktuellt
Sid 52	IN MEMORIAM	



Hotell Arkad

*Välkommen till hotell Arkad.
Vi har 44 rum fördelade
på enkelrum, dubbelrum
och lägenheter*

- Frukostbuffé*
 - Relaxavdelning med bastu,*
 - biljard solarium och dart*
- Fri parkering*

*Östermalmsgatan 25,
722 14 VÄSTERÅS
Tel: 021-12 04 80*