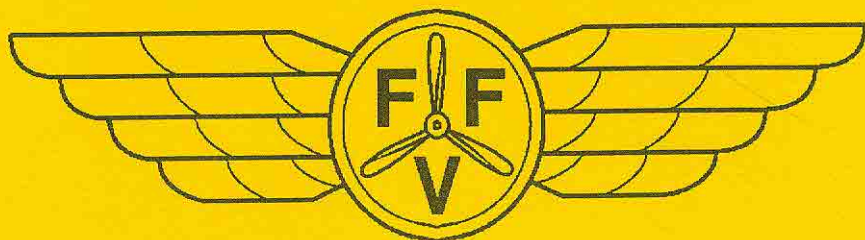




PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 62 Årgång 51



Kungliga Flygförvaltningens Verkstadsskola startade här i en närbelägen sjöhangar sin verksamhet 1942. Efter en häftig brand i januari 1949 totalförstördes hangaren och skolan flyttade till en beredskapshangar på Johannisberg där utbildningen bedrevs fram till att den upphörde 1968. Totalt utexaminerades 807 elever.

Detta förslag på minnesmärke i brons har lämnats till Västerås kommun för en kommande utplacering på det sjötorg som är planerat på Viksängsområdet vid gamla CVV.

2000

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:
I redaktionen ingår:

Leif T Larsson
Styrelsen

Föreningens styrelse:

- * Ordförande: 6336
Leif T Larsson, Bergsunds Strand 23, 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, Mastvägen 30, 723 48 Västerås 021 - 80 40 88
- * Ledamot: 4929
Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga 0589 - 139 14
- * KFUK-KFUMs representant:
Larsowe Roman, Råbykorset 38, 724 69 Västerås 021 - 35 86 91
- * 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

Medlemsavgiften för år 2001 är 100:- (Ettundra kronor)

Postgiro 34 02 04 - 7

Hemsida: <http://home.bip.net/ake.tedesjo/>

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

GOD JUL KAMRATER!

Årets kamratträff avlöpte som planerat med drygt 60 deltagare. Vi uppskattade er som kom men saknade också er som inte kunde komma. Programmet med flera aktiviteter på Hässlö blev uppskattat. Men med tanke på alla kunniga, vetgiriga och pratsamma var tiden tilltagen i underkant så alla har tyvärr inte runt på allt.

Vi har även i år fått ihop ett fullmatat Pb. Låt er inspireras och aktiveras till att påbörja bidrag till nästa Pb redan nu, när minnesportarna öppnas. Tack till alla er som medverkat!

Med önskan om nöjsam läsning och en Fridefull Jul!

Styrelsen



Sveriges första kull av flygets lärlingar trivs på Johannisberg

Följande artikel är från Vestmanlands Läns Tidning (VLT) torsdagen den 12 mars 1942.

Elever från Pajala och Malmö bland de 20 som utvaldes bland 800 sökande. KFUM-regim på elevhemmet.

Det är åter liv och rörelse på Johannisbergs herrgård, livligare kanske än det någonsin varit sedan gården kom till på 1600-talet.

Sedan ett par veckor tillbaka bor där 19 unga pojkar. De har kommit från Pajala i norr och Malmö i söder, utvalda bland 800 sökande till Sveriges första lärlingsskola i Flygets regi.

Flyget behöver kvalificerade arbetare för sina verkstäder, och skolan i Västerås är ett friskt initiativ för detta ändamål.

Kungliga Flygförvaltningen och KFUM har i samarbete skaffat pojkarna ett hem på Johannisberg, som man fått hyra av staden.

Det är bara ett fel på Johannisberg som skolhem. Herrgården ligger på fel sida om staden. Regelbunden busstrafik får avhjälpa den olägenheten. Halv åtta varje vardagsmorgon kommer det en buss och hämtar pojkarna och halv sex på eftermiddagen störtar en hungrig pojkhop ur samma buss uppför herrgårdstrappan. Nå, man har fått ett mål under dagen på mässen vid CVV.

Skolan och skolhemmet har som nämnts rekryterats från hela Sverige. Den yngste i klassen är den 14-åriga Henning Vaara. Han är från Kardis i Pajala, och från Jarhois i samma norr-norrländska socken kommer också Folke Svarvare. De båda har finska som modersmål, men de förstår utan svårigheter även den sydligaste kamraten Holger Åkesson från Skåne och Malmö.

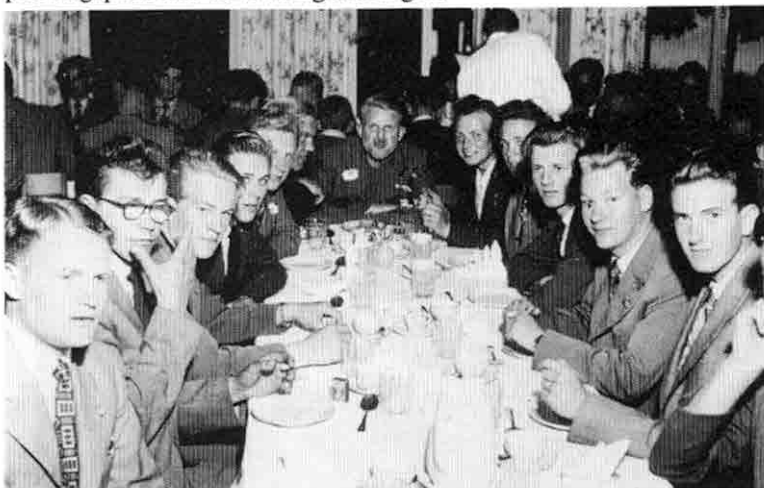
Västerås har ännu ingen representant i klassen men det är möjligt att en

västeråsgrabb får chansen till den 20:de platsen, som blev ledig genom ett återbud.

20 av 800 sökande det säger något om standarden hos de 20, -det måste vara ganska roligt att vara lärare i det plugget.

Föreståndaren för Johannisbergshemmet, KFUM-sekreteraren Aron Hallman kan också gratuleras till sin post. Med hjälp av sin fru som husmor och en kokerska sköter han hela ruljansen. Två "jourhavande" pojkar hjälper till med middagsdisken.

Det behövs matlicenser i överkant, säger föreståndaren, och det kan man ju förstå, när man sett klassen bänkad kring långbordets puddingsportioner vid onsdagsmiddagen.



KFUM har velat göra Johannisberg till en god ersättning för pojkarnas egna hem, och vad ett reporterbesök ger av intryck och uppfattning talar för att man har lyckats mycket väl i det syftet. Det är bara över- och undersängarna som skulle kunna lukta kasern.

Hur har man ordnat fritidsproblemen? Det finns ping-pongbord i stora salen på övre botten, schack, couronne, radio, tidningar och tidskrifter ("Flygning" och "Teknik för alla") i dagrummet, en kväll i veckan är det samkväm med filmförevisning, en annan kväll har man handboll

och gymnastik i Idrottshallen, i söndags tävlade man på skidor mot KFUM-hemmet inne i staden och till sommaren, ja, man har 400 meter till Lövudden.

Vad står det på skolschemat? Jag lär mej fila, säger Lennart Wedin på trygg Dala-Järnadialekt, och någon närmare examination blir det inte. En plan som skolchefen ingenjör Sven Nylinder har att låta klassen bygga ett gengasaggregat till en eventuell skolbåt, som i sommar skulle ersätta bussarna, kan vi emellertid inte förtiga. Den ger ju också ett litet begrepp om vad lärlingsskolan syftar till. Den som kan tillverka ett gengasaggregat, har stora förutsättningar att förstå sig på en flygmotor.



För pojkarnas helinackordering svarar Flygförvaltningen. Som teoretisk underbyggnad har de alla folkskolans kunskaper, några av dem har också hunnit med en smula verkstadspraktik.

I Västerås räknar de med att få stanna ett par år, och efter ytterligare ett par år går flygets första lärlingskurs ur skolan.

Det skulle vara bra trasigt det flygplan, som Henning Vaara och Folke Svarvare då inte kan plocka ihop.

Visst var vi duktiga

och visst var vi en begåvningsreserv (som vi själva ansåg när vi skrev boken "En skola för livet".)

På utställningen på Johannesberg i våras så fick jag se Jan Wendels (4320) arbetspärm från hans tid på skolan och vidare praktiska alster som Åke Andersson (4601) hade tillverkat under sin utbildning. Jag blev mycket imponerad.

Hade jag själv åstadkommit något liknade? Jag grävde i mina papper hemma och hittade några provskrivningar men inte hade jag sparat några praktiska alster som jag tillverkat. Det enda jag kom ihåg var att vi fick börja med att hugga några spår i en järnbit. Som blivande radarmonter hade jag inte räknat med att få göra något dylikt!

Med tanke på vad vi lärde oss på kort tid med enbart 7-årig folkskola som grund så är jag så här i efterhand imponerad.

Jag är intresserad av att göra en dokumentation över provskrivningar i olika ämnen och olika yrkeskategorier för några årgångar på 40-talet, 50-talet och 60-talet för att på så sätt visa nivån och kvaliteten på vår skola. Kanske 50 fullständiga provskrivningar.

I denna dokumentation skulle jag också vilja sammanställa bilder/foton på de alster som vi tillverkade och de instrument och maskiner som vi använde. Även här kan det bli 50 - 75 bilder.

Exempel:

Provräkning för klass 1 den 3/12 —43. 43-20 Jan Wendel. (Under den första terminen)

Ex 1) I ett 3-siffrigt tal är 10-talssiffran dubbelt så stor som 100-talssiffran och entalssiffran 2 enheter större än 100-talssiffran.

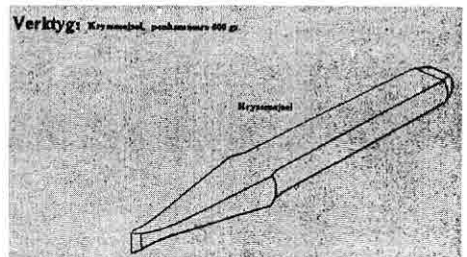
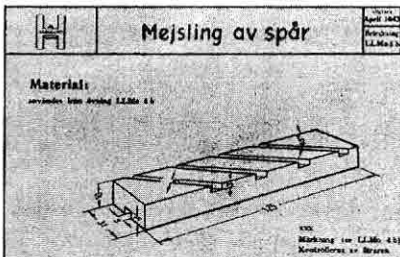
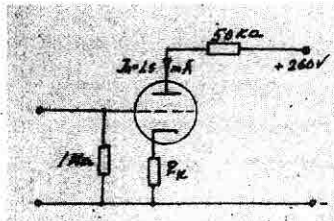
Summan av talet självt och det tal, som bildas, när siffrorna skrivs i motsatt ordning, är 928. Vilket är talet?

Ex 2) Ett kugghjul skall ha 38 kuggar. Bestäm hur många varv veven på delningsapparaten skall vridas, om följande hålsierier finns på hålskivan: 30, 41, 43, 48, 51, 57, 69, 81, 91. (utväxling mellan vev och spindel är 1:40.

Skrivning i radioteknik för Radarmontörer 19/9 -49. 48-25 Åke Johansson. (Efter en termin)

Ex 1. I en växelströmskrets äro ett ohmskt motstånd på 11 ohm, en kondensator med kapaciteten $2 \mu\text{F}$ och en drossel med induktansen 51,3 H seriekopplade. Hur stor blir strömmen genom kretsen om spänningen över den samma är 220V och frekvensen är 50 p/s?

Ex 2. En triod är kopplad som motståndskopplad förstärkare enligt figur. Beräkna katodmotståndets storlek, om röret skall arbeta med en negativ gallerförspänning av -5v . Hur stor blir anodens spänning i förhållande till katoden?



Påminner mig om en blodig ömmande tumme!



Tillverkat av 4601 Åke Andersson

Vem är intresserad av en sådan här dokumentation? I första hand vi själva, att visa för våra barn och barnbarn. Men också eventuellt ett dokument i skoldebatten och i skolans framtida historiebereskrivning.

Har ni synpunkter på detta och även hur en eventuell dokumentation skall utformas så är jag tacksam om ni hör av er.

Hälsningar
4825 Åke Rinneby



50-år efter skolavslutningen jubilerar årsklass 46.

1950 erhöll vi 20 unga FFV-pojkar avgångsbetyg vid en ceremoni på Lövuddén. År 2000 är vi 14 veteraner, grånade, men tämligen vitala gubbar. Nio av oss hade hörsammat utsänd kallelse till jubileet som samplanerats med FFVK årsmöte.

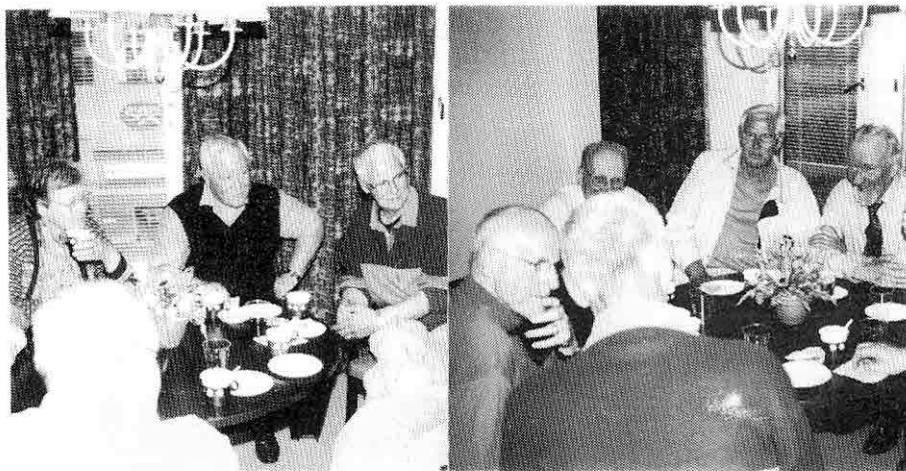
Närvarande jubilarer var : Åke Andersson, Henry Enström, Curt Jacobsson, Bengt-Olov Jonsson, Hans Ljungberg, Åke Jakobsson Mikael Molin, Bengt Olsson och Ebbe Sjögren.

Fredagen den 26 maj samlades Bengt-Olov, Hans, Ebbe med resp. damsällskap (Ulla, Tanja och Berit) för samvaro på det centralt belägna hotell Radisson där vi planerat hålla vår jubileumsmiddag. Planen ändrades och vår uppgift var att utse en ny lokal för jubileumsmiddagen och vi valde Stadshotellet. Dagen avslutades med trevlig samvaro och en improviserad men god kvällsmåltid i en hyrd hotellsvit.

Lördag fm anlände Bengt Olsson och tillsammans gjorde vi en biltur/fotvandring i den äldre delen av staden, besökte poeten Bo Setterlinds grav samt Djäkneberget med grönområden, restaurang och den fina utkiksplatsen med vy över Västerås och utsikt mot Mälaren. Eftermiddagen var reserverad för besök på Västerås Flygmuseum med ett 20-tal militära och civila veteranflygplan. På vägen ut besökte vi platsen för nedlagda Centrala Flygverkstaden där vår ursprungliga verkstadsskola var belägen från 1941 fram till branden i dåvarande sjöhangaren i februari 1949 då skolans lokaler ödelades. I det numera attraktiva bostadsområdet planeras att ett minnesmärke avseende FFV skall uppsättas. Väl framme vid flygplatsen (F1) och "CVV-hangaren" med flygmuseet förenades vi med övriga kamrater som anlände med bil från Nyköping, Stockholmsområdet och Karlskoga. Under en dryg timme guidades vi av veteraner från F1 Kamratförening. En av dessa, Botvind Svensson, är aktiv uppvisningsflygare med fpl Sk 11 Tiger Moth. Vår Mikael Molin, erfaren f d flygkapten, kompletterade med

data avseende äldre fpltyper. Besöket vid Hässlö avslutades i den s k "Gula villan" som rymmer museets flygbibliotek och unika modellsamlingar. Åke Jakobsson svarade för en intressant information om flygfotografering och fototeknik samt visade flygbilder tagna med avancerad kamerautrustning i fpl 29, 32, 35 och 37. Ett mycket intressant museibesök var slut.

Återsamling på hotell Radisson i den av Bengt-Olov hyrda sviten. Trevlig samvaro med kaffe, hembakade bullar och kakor. Avfärd kl 20 till jubileumsmiddagen på Stadshotellet. Långbord och festmåltid. God mat och mycket prat under samvaron. Kvällspromenad till hotellet där flera provade utsikten från högsta våningen.



Söndag fm bil till Johannisbergs flygfält där vi övade segelflygning 1947-48. Vidare till Lövudden och vårt gamla elevhem Johannisberg där FFV Kamratförening visade den tidigare utställningen med foton, tidningsurklipp, dagböcker mm. Speciellt intresse tilldrog sig Åke Anderssons egna elevarbeten för instrumentmakare. Bensinmotorn, ett

extrajobb, var polerad och försedd med en vacker träpropeller. Den väckte både beundran och minnen.

Sist av allt FFV Kamratförenings årsmöte som avslutades med FFV-visan. De som deltagit i vårt klassjubileum tackar härmed alla "eldsjälar" som arbetar inom FFVK styrelse och hoppas att övriga gamla FFV-kamrater i andra klasser vidmakthåller kamratskapet livet ut.

4612 Hans Ljungberg



Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 28 maj 2000 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK).

§1. Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif Larsson, som hälsade alla de 40 deltagarna varmt välkomna.

§2. Dagordningen lästes upp och godkändes.

§3. Till årsmötets ordförande valdes 4220 Arne Yngvesson, som tackade för förtroendet.

§4. Till årsmötets sekreterare valdes 5858 Åke Tedesjö.

§5. Till att justera årsmötesprotokollet och tillika rösträknare, valdes 4802 Bengt Björk och 4825 Åke Rinneby.

§6. Kallelsen till årsmötet har skett helt enligt stadgarna. Varje medlem har fått sig tillsänt en inbjudan till såväl en kamratträff som föreningens årsmöte. Även i vår tidning Propellerbladet har årsmötet varit annonserat.

§7. Styrelsens verksamhetsberättelse med en kassarapport för tiden 1998-04-01 till och med 2000-03-31 fanns tillgängliga för mötesdeltagarna. Verksamhetsberättelsen godkändes av årsmötet.

§8. Revisorernas berättelse lästes upp av 5703 Arne Brahm, som hade en hälsning med från sin icke närvarande revisorkamraten 4814 Eine Clasén. Den godkändes av årsmötet.

§9. Ordföranden framförde ett varmt tack till styrelsen för ett väl utfört arbete under verksamhetsperioden. Därefter föreslogs ansvarsfrihet för den avgående styrelsen, vilket enhälligt godkändes av årsmötet.

§10. Till föreningens och styrelsens ordförande för en period om två år omvaldes 6336 Leif Larsson.

§11. Till ledamöter i styrelsen för en period om fyra år omvaldes 6060 Bengt Svensson och 5858 Åke Tedesjö.

§12. Till KFUK/KFUMs representant i styrelsen för en period om två år valdes Larsowe Roman. som den senaste verksamhetsperioden har varit adjungerad ledamot.

Larsowe passade på att presentera sig för årsmötet, samt också att berättade om nuläget för KFUM/KFUK på Lövudden där affärsenheten hotell och restaurang är utlagd på entreprenad.

§13. Till styrelsesuppleanter för en period om två år omvaldes 5325 Jan Welin och 5716 Per Åke Angelöv.

§14. Till revisorer för en period om två år omvaldes 4814 Eine Clasén och 5703 Arne Brahm.

Till revisorsuppleanter omvaldes 4220 Arne Yngvesson och 4311 Billy Keijser.

§15. Till valberedningen omvaldes 4802 Bengt Björk (sammankallande) och 5732 Kjell Landgren.

§16. Medlemsavgiften

Föreningens kassör 5746 Rolf Olsson berättade om det ekonomiska läget, där han pekade på att verksamhetsperioden hade gått med en förlust på 23240kr. Det är främst utgifterna kring utgivningen av Propellerbladet som ökar mest. Styrelsen föreslog därför en höjning av medlemsavgiften till 100kr per år.

Årsmötet godkände styrelsens förslag och fastställde årsavgiften till 100kr.

§17. Förslag från styrelsen.

Två förslag från styrelsen förelåg:

a) Arkivfrågan

6060 Bengt Svensson berättade om möjligheten att utöver arkiveringen på Lövudden också säkra vissa originalhandlingar i ett föreningsarkiv,

som finns under stadsarkivet i Västerås.

Bengt framlade önskemål om att styrelsen får årsmötets mandat att finna en lösning som är bäst för föreningen.

Larsowe Roman informerade om att detta föreningsarkiv är kostnadsfritt för föreningar som är registrerade i Västerås.

Årsmötet gav styrelsen i uppdrag att lösa arkivfrågan bästa sätt.

b) Ständigt medlemskap

5746 Rolf Olsson informerade om att 38 ständiga medlemskap finns i föreningen. Han yrkade på att detta ständiga medlemskap, som funnits sedan 50-talet, skall upphöra i och med detta nya årtusenden. Efter en kort diskussion beslutade årsmötet att detta ständiga medlemskap skall upphöra och därmed är alla medlemmar betalningsskyldiga.

§18. Förslag från medlemmarna.

4219 Gunnar Wikström föreslog att våra stadgar ändras så att vid en eventuell upplösning av föreningen skall det klart framgå hur en fördelning av våra kvarvarande medel skall ske.

Styrelsen fick i uppdrag att till nästa årsmöte föreslå en tillägg i §7, om föreningens upplösning, så att det även framgår hur medlen fördelas.

4825 Åke Rinneby framlade två förslag på ny dokumentation.

1) Att dokumentera medelst bilder maskiner, instrument, tillverkade alster etc som användes under skolans existens. Även provskrivningar från olika yrkeskategorier kan ingå för att visa vad som hände under skolans livslängd.

2) Att samla ihop ett bildcollage från varje klass att visa upp på kamratträffarna.

En diskussion följde där Larsowe Roman tyckte att vi skulle försöka på plats i Västerås flygmuseum med vårt material.

4802 Bengt Björk, som sitter i styrelsen för Västerås Flygmuseum, sade att det är ont om plats och de har redan alla utrymmen fullbelagda med material som skall katalogiseras och som är ett mycket tidsödande

arbete.

4320 Jan Wendel tyckte att myndigheterna idag inte förstår hur en utbildning lika vår betyder för ungdomen. Han menade att vi har en uppgift att förklara för skolministern eller någon annan ledande person vår uppfattning om ungdomsutbildning.

Åke Rinneby menade att vi inte har marknadsfört vår skola via bokdokumentationen på ett sådant sätt som vi borde ha gjort.

5713 Per-Ove Björkman tyckte att vi "slog in öppna dörrar", eftersom att det i den nya gymnasieskolan finns en form som motsvarar vår utbildning till en viss del. Han menar då de nya industrigymnasium som finns under vissa stora företags beskydd ABB, Volvo etc som tjänar till att fylla de rekryteringsbehov företaget har precis som Flygvapnet gjorde 1942.

Jan Wendel tyckte att vi skulle bilda en grupp som kunde diskutera ämnet.

Årsmötet beslutade att Åke Rinneby funderar vidare på någon form av dokumentation som stöder våra funderingar och meddelar sedan styrelsen.

§19. Övriga frågor.

Vid årsmötet 1996 fick styrelsen i uppdrag att utreda om det är möjligt att få upp ett minnesmärke vid platsen där skolan en gång började, vid Viksängsområdet.

Vi har nu en dialog med Västerås Kommuns landskapsarkitekt som ställer sig positiv till vår idé. Vi ombeds att hitta någon form av symbol från vår skola som kunde ställas ut på det sjötorg som nu planeras i omedelbar närhet av den gamla sjöhangaren. Torget skall färdigplaneras nu i höst och vi tänker hålla kontakt med landskapsarkitekten Karin Carlsen för att hitta en lösning som passar in.

§20. Årsmötet förklarades avslutat och ett tack framfördes till alla deltagarna och på återseende år 2002. I vanlig ordning var den definitiva avslutningen FFV-visan.

Vid protokollet

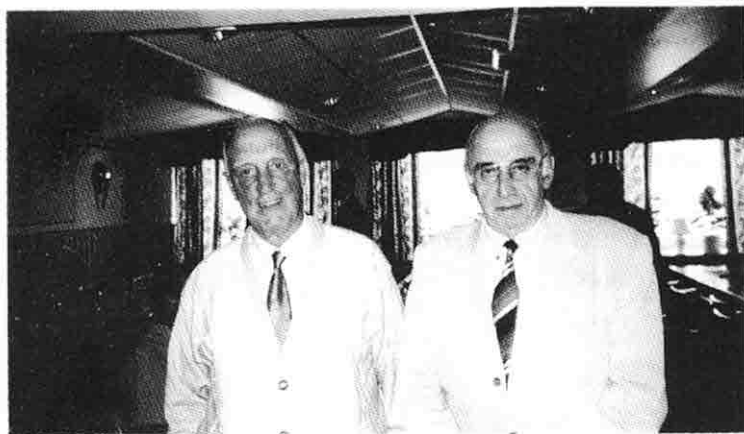
Justeras

Justeras

Åke Tedesjö

Bengt Björk

Åke Rinneby



Två veteraner på årsmötet

Hur skall vi komma med i skoldebatten...

diskuterades på vårt senaste årsmöte.

Någon tyckte att vi ska kontakta skolministern eller annan ledande person för att framföra våra erfarenheter och synpunkter med en utbildning lika som vår.

Någon annan tyckte att vi "slår in öppna dörrar" eftersom det i den nya gymnasieskolan redan finns en form som motsvarar vår utbildning till en viss del. Exempelvis industrigymnasium i samarbete med ABB, Volvo, m.fl.

Den stora skillnaden från vår tid är att det idag inte finns internatboende eller kanske inte ens finns förutsättningar för ett sådant.

Jag fick i uppdrag av årsmötet att fundera vidare på detta. Jag har kontaktat Gunnar Wikström (4219), Arne Yngvesson (4220) och Jan Wendel (4320) och de funderar också vidare. Men jag är tacksam om fler hör av sig med idéer och synpunkter. Gärna någon från senare årsklasser.

Eftersom Västerås är en gammal skol- och lärdomsstad så anser jag att vi borde sätta in vår skola på Västeråskartan. Jag upplever att många äldre Västeråsare väl känner till F1 ute på Hässlö, FCS på Viksäng och CVV, men att det är få som känner till vår skola och vårt internat på Johannesberg och Lövudden. Därför föreslår jag att vi i god tid inför nästa kamratträff kontaktar Länstidningen och får med ett fylligt reportage i tidningen.

Hälsningar
4825 Åke Rinneby



God Jul och Gott Nytt År alla FFV-are!

En liten riktad hälsning till seniorgänget till vilka jag räknar 41-or tom 43-or. Som nämns på annan plats i årets Pb planeras en seniorträff i Skåne under den kommande våren (förslagsvis vecka 20).

Våra hittills arrangerade träffar har varit mycket lyckade. Tiden har ju farit hårt fram bland oss 41-or; flera länkar har brustit. Personligen tycker jag att vi bör ta chansen och ses medan vi har lite sprall kvar i själen och hjärtat. Ju flera gäster dess mera soppa, eller hur? Hur man nu brukar säga.

Har du frågor eller behöver du ytterligare beslutsunderlag kan Du med förtroende ringa till lapplandsmagistern emeritus 4219 Gunnar Wikström tfn 0960-178 40 eller förre flygplanmontören 4107 Sven Johansson tfn 026-21 41 83.

Slutligen en eloge till dem som engagerar sig i Kamratföreningens styrelsejobb och i jobbet med det förträffliga Propellerbladet.

Hälsat och tyckt
4107 Sven Johansson. Sandviken



Seniorträff

Träffarna mellan ordinarie kamratträffar har nog kommit för att stanna. Åtminstone bland oss gamlingar. Jag hoppas dock att dessa mellanmöten inte kommer att minska intresset för de ordinarie kamratträffarna. Det är ju dessa som är förutsättningen för vår sammanhållning.

Vid senaste kamratträffen satt vi några från de tre första kullarna och pratade om nästa gammelträff. 4320 Jan Wendel erbjöd sig att ta emot oss i Lund och visa oss så mycket vi orkar med av Skåne. Många av oss har ju också ett behov av att komma den nya bron så nära som möjligt – kanske rent av få hälsa på i Danmark.

Nåväl, det ordnar sig säkert med ett fullödigt program. Vi pratade också om att han skulle ordna en förläggning i något närliggande vandrarhem.

Vi har också pratat lite om tidpunkten för träffen. Inget är slutgiltigt bestämt, men vi är några som kommer att rösta på några dagar o vecka 20 (14-19/5). Vecka 21 har också varit på tal, men kristihimmelsfärdsveckan är ju en vecka för familjeträffar och andra aktiviteter. De flesta av oss har ju barn och barnbarn att tänka på, så vi bör kanske låta oss disponeras av våra efterkommande dessa dagar.

Jag föreslår att vi, som utsetts till kontaktmän i de tre äldsta klasserna, skriver ett brev till klasskamraterna i detta ärende, sedan Jan Wendel har kommit en bit i sin planering, och berättar för våra klasskamrater om utformningen av detta möte. Naturligtvis måste vi sedan i god tid anmäla vårt intresse, så att Jan kan boka erforderliga rum mm.

Tag slutligen emot en varm hälsning från Lappland och Arvidsjaur och så småningom väl mött ända nere i Skåne.

4219 Gunnar Wikström



Kamrater

Kamratträffen 2000 var lyckad och välorganiserad.

Ett fantastiskt arbete har styrelsen och övriga medhjälpare utfört. Alla Ni är värda all heder. Ett stort tack.

Årsmötet beslutade att medlemsavgiften skall höjas till 100kr (alltså endast 2kr per vecka). Du som inte betalt tidigare kan glömma detta, men börja nu!

Pengarna som Du säkert vet, går till t.ex. frimärken (c:a 12000kr), tryckning av Propellerbladet samt bidrag till de som önskar hjälp till resan vid kamratträffen.

År 2001 är det ingen kamratträff i Västerås.

4208 Karl-Erik Johansson, 4215 Bertil Nyström, 4219 Gunnar Wikström, 4220 Arne Yngvesson, 4307 Sigvard Hansson och 4320 Jan Wendel. Vi som var på träffen vill föreslå att 41, 42 och 43:orna har en träff i Skåne i slutet av maj månad år 2001.

Förslagsvis fredag, lördag söndag. Självklart får också Din fru eller sambo delta. Gunnar önskade se Öresundsbron samt få "god mat".

Vi bör naturligtvis också se Österlen.

Övernattningen kan ske på olika sätt, önskemål?

Vi bestämmer program senare. Önskvärt är naturligtvis att Du i god tid ger mej Din inställning och önskemål.

Hör av dej!

Kamrathälsning

4320 Jan Wendel

Adress: Starkoddersgränd 9, 224 75 Lund. Tfn.046-211 62 32

PS. Du kan också kontakta 4208 Karl-Erik Johansson eller 4219 Gunnar Wikström. DS.

Mera om märkessköldar

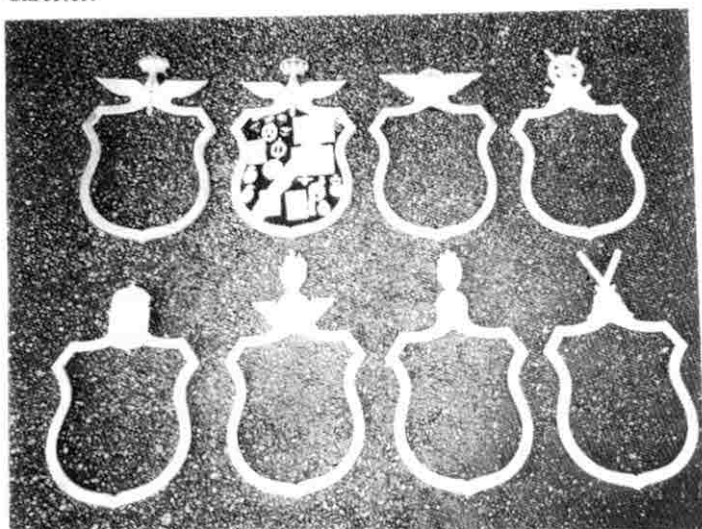
Läste en berättelse i Propellerbladet nr 61 som utkom före julen 1999 som roade mej och samtidigt väckte en del minnen. Den var insänd av Åke Rinneby och handlade om en födelsedagspresent som en gång för länge sedan hade glatt honom mycket. Det var en märkessköld med Lärningsskolan FFV: s emblem. Det var roligt att läsa om detta eftersom det var jag som tillverkade dessa märkessköldar en gång i tiden. Sedan dess har många år gått och håret på de flesta av oss grånat eller vitnat. Men bakom varje händelse finns det en historia, sägs det. Och här är historien om hur denna märkessköldtillverkning började.

Året var 1947 och jag hade påbörjat min militärtjänstgöring vid F 3 i Malmslätt. Det var en trivsamt flottiltj men det fanns inte så mycket att göra på fritiden. Det gällde att hitta på någonting själv. Vid ett förstrött bläddrande i boken Soldatundervisning för Flygvapnet (SUF) fann jag flygvapnets eleganta emblem i färgtryck, det med vingarna, propellern och kronan överst. Därvid rann en idé upp. Med hjälp av ett millimeter-rutat papper förstörades emblemet upp till ett i sammanhanget lämpligt format: (Det fanns inte så många bra förstöringsmöjligheter vid denna tid.) Därefter ritades en ram, lämplig att i formen omsluta en märkes-sköld. Flygvapenemblemet anslöts till denna ram och det hela verkade riktigt prydligt. Tanken var att tillverka en trämodell som i sin tur skulle gjutas av i aluminiumgjutgods. Flygvapenemblemet skars ut i balsaträ som är extremt lätt att skära i. Ramen sågades ut ur plywood. Alltsammans beströks sedan med gjutmodellslack för att få en fin och blank yta. Efter detta var det klart för nästa, med spänning emotsedda moment.

Träramen lämnades till ett lättmetallgjuteri. Råmaterialet som gjutaren använde sej av bestod delvis av lättmetallskrot i form av kasserade flygmotorkolvar från Centrala Flygverkstaden i Malmslätt (CVM). Om en stor del av de därefter tillverkade märkessköldsrामarna kan sägas att de hade en märklig, men också symboliskt riktig bakgrund med

tanke på att deras utgångsmaterial en gång i tiden dånat fram över land och hav över vårt avlånga land till dess försvar. Här gick det verkligen att använda uttrycket återanvändning!

Den första avgjutningen blev mycket bra. Efter att ha filat bort gjutskägget putsade jag ramen spegelblank. Ett tidsödande men nödvändigt arbete då denna skulle komma att utgöra modermodellen till de senare serieexemplaren som förhoppningsvis skulle följa därefter.



Flygvapnets modell med flottilsiffra var den mest beställda.

Märkessköldsramarna göts i sand i så kallade gjutflaskor, vilka närmast kan liknas vid lådor, delade på mitten i en över- och en underhalva i vilka gjutmodellen lades in varefter sanden packades lagom hårt kring densamma. Sanden var uppblandad med ett speciellt bindmedel för att bibehålla formen när gjutmodellen försiktigt togs ur gjutflaskan. Metoden påminner om när barnen gör kakor och sandslott under sin lek. (En stor del av den tekniskt välbevandrade läsekrets som PROPELLERBLADET har känner säkert väl till hur sandgjutning går

till.) Den första seriemodellen blev över förväntan bra. Efter renfilning sprutmålades ramen med en s.k. Flitspruta, egentligen avsedd att dödaflugor med. En aning primitivt kan tyckas. Därefter följde bronsering i guld av Flygvapenemblemet som i dubbel mening utgjorde "kronan på verket". En dyna stoppades av fin sammet och försågs med ett blå-gult diagonalt gående sidenband, varefter dynan monterades i ramen. Det hela såg riktigt attraktivt ut i färdigt skick tyckte jag. Men frågan var: Skulle andra tycka detsamma också?

Jo, det hela slog mycket väl ut. Det blev så många beställningar redan i starten att jag fick svårt att hinna med allt filandet av gjutgodset vilket till stor del skedde i ett hörn inne på "luckan" där vi bodde 6 man. Nya giv måste till för att öka tillverkningskapaciteten. Problemet löstes genom att samtliga 6 grabbar engagerades att fila upp ett förutbestämt antal ramar pr man, mot att varje "filare" som lön fick en färdig sköld när han blev klar. Det jobbades hårt om kvällarna och arbetsstämningen var god. Detta till trots att vårt gamla logement sedan flygets barndom och flygbaron Calle Cederströms dagar alltmer hade börjat likna en småländsk familjeverkstad i det idogt arbetande Gnosjö med mängder av filspån på bord och golv. Men nöden hade ingen lag. Produktionen måste ju hållas uppe ansågs det.

När 6 grabbar med en uppdämd överskottsenergi från en ganska lindrig tjänstgöring under dagtid släpper loss resterande krafter på fritiden är de ganska svårstoppade. Ryktet om vår i lönnedom etablerade verkstad spred sej givetvis till de övriga logementen i baracken där vi bodde. Detta resulterade i täta besök av nyfikna flygsoldater av vilka en del var beställare av en egen märkessköld som de ville se växa fram under de olika tillverkningsstadierna och därmed hålla en viss koll på det hela. Att verksamheten förr eller senare skulle få ett abrupt slut började vi allt mera att ana. Frågan var egentligen bara när och på vilket sätt. Svaret skulle snart komma!

En kväll, som vanligt fylld av ungdomlig kreativitet och därmed filspån i högar, slog åskan ned. Detta i form av adrenalinsprutande dagofficer med en gyllene snodd över axeln som kom på visit. Han stannade i dörren med en häpen min när han skådade flygsoldaternas ovanligt högt uppskruvade arbetstakt, fjärran från vad som brukade uppvisas på dagtid. Få hade lagt märke till hans entré, när han med militärt skolad tordönsstämma som inför stundens allvar gick upp i falsett, undrade vad i h-vete soldaterna höll på med. Hade det öppnats verkstad i förläggningen?? Fanns det tillstånd till detta?? Vem hade i så fall utfärdat tillståndet?? Stor städning av "luckan" anbefalldes på stående fot! Gjutgods, filar och smärgelduk fick skyndsamt samlas ihop och tagas därifrån, allt under den borne dagofficerens örnblick. Men olyckan var inte slut med detta. Som utpekad "verkstadschef" fick undertecknad dagen därpå inställa sej på expeditionen i och för rannsaking av en "skrivbordsflygande" löjtnant. Denne hade, som han sade, "Svårt att exakt rubricera överträdelsen på grund av dess något ovanliga natur"! Straffet blev en veckas handräckning i matsalens kök under middagen och kvällsmaten. Det verkade lite hårt till en början för en flygsoldat som tack vare genomgången FFV-skola blivit placerad bland teknikerna på verkstadstropen och som nu av kompishumorn troligen komma att utnämnas till förstemek på diskmaskinen eller ev. grötkokaren. Men mina farhågor var ogrundade. Det skulle dessbättre visa sej som rena drömtjänsten att få jobba ihop med tjejerna på insidan av serveringsdisken. De sade att de tyckte lite synd om mej som hamnat där och de visste inte hur väl dom ville, vilket visades genom att jag bjöds på en del extra fin mat, samt att komma och fika tillsammans med dem på eftermiddagen. Allt med husmors samtycke och välsignelse, som inom parentes sagt, kallades för "Stålögat". Man kände sej nästan som en tupp i en hönsgård till sist. Men flickornas välvilja och omtänksamhet inskränkte sej dock enbart till den här nämnda extraförplägnaden och allmän trevlighet.

Där gick tydligen gränsen. Men som varande en straffad krigsman kunde man ju inte mera begära!

Verksamheten med märkessköldtillverkningen fick överflyttas till en källarlokal ute i samhället i fortsättningen. Där togs nya gjutmodeller fram och som omfattade andra vapenslag. Vid denna tid fanns i Linköping regementena T1, Lv2 och I4 samt F3 i Malmslätt. Till samtliga dessa fanns nu märkessköldar framtagna med resp. regementes emblem, samt dessutom en modell till Hemvärnet. Sortimentet utökades även med landskapsvapenprydda sköldar vilka blev populära som priser bland idrottsklubbar.

Jag fick flera förfrågningar från FFV-elever om det gick att få fram en märkessköld med skolans emblem på. Detta gav mej nästan dåligt samvete att detta inte redan var gjort, varför också en sådan modell togs fram.

Priset på den dyraste typen av märkessköld, den med Flygvapnets emblem, minns jag var 23:50. Förtjänsten blev inte särskilt imponerande, men ställd i relation till militärtjänstens 5 kr var tionde dag, var den ändå definitivt en inkomstfaktor att räkna med.

Beställningarna hade ökat hela tiden och med detta ävenså leveranstiden. Ombud hade skaffats ute på flottiljer och regementen. Flera av dessa var FFV-elever. Det blev allt svårare att hinna med. Man ville ju göra något annat också på fritiden. Jag fortsatte tillverkningen ett par år efter "Muck". Men allt eftersom ombuden ute på flottiljer och regementen skingrades och lusten att fila i lättmetall började avtaga, kändes det som det var dags att lägga ned verksamheten och sikta in sej "Mot nya djärva mål", som det i en mera sentida devis kom att heta.

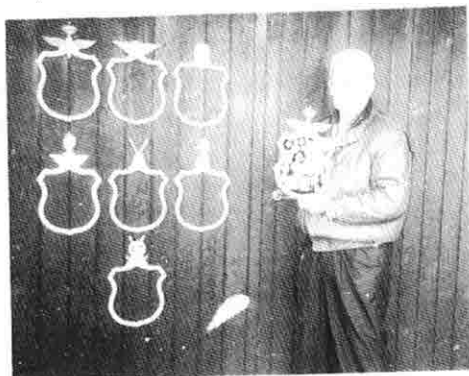
Som ett minne från denna ljusa ungdomstid med alla framtidsdrömmar har jag sparat dessa gjutmodeller. De lär knappast komma till

användning i någon sentida generation i ett samhälle där det militära för en alltmera undanskymd tillvaro. De får representera en svunnen epok när Sverige hade många flygflottiljer och regementen samt vår egen FFV-skola. Men det är roligt att det än i dag går att påträffa dessa märkessköldar hängande på en vägg vid besök hos någon gammal bekant. De brukar vara behängda med allt ifrån simborgarmärken, skyttmärken, skidlöparmärken och idrottsplaketter. En del till och med har det lilla fina guldfärgade FFV-märket instuckat i sammetsdynan. (På de allra första årgångarna av dessa stod det FLS på detta märke.) Kommer man till ett sådant ställe kan man ofta även finna segelflygets A, B och C-diplom, märkena med en, två eller tre vita måsar på emaljerad blå botten, som innehavaren en gång i tiden med stolthet burit på kavajslaget. A och B-diplommärkena kan i dag betraktas som något av rariteter eftersom de inte utdelas sedan många år tillbaka. De försvann när segelflygutbildningen övergick till att ske i tvåsitsiga flygplan med dubbelkommando och eleverna utbildades direkt till C-diplom.

Det på sin tid vid Flygvapnets Läringskola byggda glidflygplanet SO 38 som flitigt kom att användas av många av skolans elever vid glidflygutbildning, har i hög grad medverkat till alla de A och B-diplommärken som kommit att pryda dessa märkessköldar genom åren. Detta glidflygplan kan än i dag beskådas. Det har räddats till eftervärlden och hänger i dag i taket på Flygvapenmuseum i Malmslätt.

4307 Sigvard Hansson

4307 Sigvard Hansson här med
F3s märkessköld.



En hälsning från 48:orn

I radion sjunger Doris Day "Que sera sera" och dimman ligger tät denna oktobermorgon år 2000. Vart går då tankarna? Jo, tillbaka till Johannisberg och Lövudden och bland annat till rodd över Mälaren via Kattskär till skolan som då låg vid CVV: s sjöhangar. Dimman denna oktobermorgon 1948 gjorde navigationen mycket svår. Kapten 4718 Waldehags kompass stördes av djuphamnens kranar och järnskrov. När vi efter ca 2 timmar irrat omkring i vår 10-huggare kunde vi äntligen angöra kajen vid sjöhangaren. Givetvis trodde vi att skolans ledning skulle vara glada för att vi kommit i hamn. Icke så. För sen ankomst skulle beivras. Rektor Ahlgren hade troligen inte märkt dimman, för han frågade vad det var för nöjestur vi varit ute på. Det blev en halvtimmes straffrodd med rektor som kapten. Många res och fall kommenderades under den trippen. Det blev en tuff rodd med många trötta armar när vi senare på eftermiddagen skulle ro hem till Johannisberg.

Under ett tiotal år mellan 1975 och 1985 hade vi 48-or i Östgötaregionen regelbundna träffar. Vi sågs hemma hos varandra. Vi tog till och med Ålandsfärjan till 4811 Stig Persson och Marys sommarhus utanför Mariehamn. Frasse var hygglig och bjöd alla på kryssningsbuffé. Vi som umgicks under den här perioden var 4811 Stig Persson, 4813 Göran Johansson, 4808 Roland Fransson, 4818 Bertil Morén, 4825 Åke Rinneby och 4820 Lennart Svensson. Många av oss har också ganska troget besökt föreningens årsträffar. För att nu sända en komplett hälsning från östgötarna, har vi talat med Stig och Göran som på grund av olika krämpor inte kunnat delta i de senaste årens kamratträffar.

Kamratträffen i maj 2000 kan ses som lite speciell även om den inte var ett "jämnt" jubileum för de flesta. Det var den första på ett nytt århundrade, men också på ett nytt årtusende. För 46-orna dessutom 50 år! Anslutningen var väl totalt sett inte den allra största, men hygglig

ändå. För oss 48-or har det blivit något av tradition att på lördagseftermiddagen ses i "Gula villan" ute på Hässlö och där prata av oss. 4802 Bengt "Joe" Björk ordnade denna gång med visning av museisamlingarna. Antalet och kvalitén av modellflygplanen var imponerande. Förfäringarna som vanligt ädla och kakorna smaskiga och goda.

Ofta när vi träffas kommer frågan om varför vi bibehåller kontakten upp i åldern. Det är inte unikt att skolkamrater ses då och då. Men den fina organisation som byggts upp under åren inom FFVK och viljan bland så många runt landet att ses, gör nog vår skola nästan ensam i sitt slag. Det har sagts och skrivits flera gånger förut men det känns inte fel att upprepa. Ett entydigt svar på varför vi tycker om att hålla kontakten kan nog inte ges men kanske spelar internatet med tydliga regler i känslig ålder sin roll. Att föreningens styrelse med goda medarbetare spelar roll för kontinuiteten är förstås klart.



När vi väl pratat färdigt i "Gula Villan" var det dags för en bättre middag på restaurant och därefter ett besök i det höga tornet där en öl kunde intas. Söndagen följde den vanliga rutinen på Lövudden. Korum som dock fick hållas inomhus, det blåste snålt kring friluftskyrkan.

Utställningen på Johannisberg där man varje gång hittar något nytt i det rikliga materialet. Promenaden i omgivningarna där minnena gör sig påminda. Kaffet och bullen och därefter årsmötet. Årsmöten i gemen brukar vara snudd på pinsamt tråkiga. Så icke FFVK årsmöten. Under den bullriga och styckevis rent roliga ytan finns den lagom stora seriositet som behövs för att besluten så småningom ska bli kloka och bra. Det kanske ska sägas att det oftast är en handfull kamrater som står för de roliga kommentarerna, och speciellt en kamrat från norr, vad han nu heter. Så var det även i år. Dags för avslutningslunchen. Den avåts som traditionen bjuder i bottenvåningen på Lövudden och bestod förstås av slottsstek med sås och kokt potatis samt någon ärta. Det är nostalgi i den rätten och enligt uppgift från vanligen mycket välunderrättat håll har många röster höjts att den ska finnas kvar som avslutning. Kan det vara så?

Dags för uppbrott. De som träffades från årgång 48 var 4801 Lennart Granevi, 4802 Bengt Björk, 4805 Roland Lindsten, 4808 Roland Fransson, 4817 Eric Mattsson, 4818 Bertil Morén, 4820 Lennart Svensson och 4825 Åke Rinneby. Några medförde fruar.

Det skulle sitta fint att träffa övriga 48-or. Varför inte till jubileumsåret 2002!

4820 Svesse och 4818 Mutt.



Från Fritiof Nilsson, Piraten, till ...osv

Rubriken har tidigare förekommit i Propellerbladet och behöver väl knappast upprepas i sin helhet. Risken att verka tjatig är uppenbar och bör undvikas. Den ursprungliga rubriken antydde att min resa via FFV och vidare ut i världen skulle korsa Amerika.

Jag ämnar i denna stund försöka infria något av min oförsiktiga utfästelse men nu råkar Amerika vara av sådana dimensioner att det inte låter sig skildras i endast ett Propellerblad. Kalle Gardh har dessutom bett mej om återhållsamhet då artikelbidrag till kommande Pb kan komma till gagn.

I detta inslag skall jag därför begränsa mej till familjens ankomst på O'hare-flygplatsen samt något om Chicago, denna enorma stad som spänner över mera än sex Stockholm. Redan vid landningen på O'hare får man en uppfattning om stadens ofantliga dimensioner. Till ytan är den ungefär som Blekinge och Blekinge är alls inte så litet som många tycks tro. Flygplatsen är världens trafiktätaste med en landning per minut i stort sett dygnet runt. Trots detta räcker den inte till. Man har därför tvingats bygga ytterligare en flygplats av c:a Arlandas storlek. Den är döpt till "Midway" och ligger i södra Chicago. För den som måhända inte känner till det kan det kanske vara av intresse att veta att Chicago är "Sveriges" näst största stad. Det bor nämligen flera svenskar och svenskättlingar där än det bor svenskar i Göteborg. Av någon anledning, som jag inte känner, har Chicago blivit min favoritstad. Absolut ingenting är omöjligt. Man kan köpa en traktor eller varför inte ett flygplan klockan tre på natten. Vad sägs om ett varuhus med tjuoentusen expedit, - i en och samma byggnad. När man byggde en ny motorväg till O'hare råkade huvudpostkontoret stå i vägen. Nåja, man kan ju alltid spränga. Man sköt således hål i byggnaden och drog fyra filer i vardera riktningen rakt igenom kåken. Från luften ser tunneln ut som ett mushål i en jättefasad.

Talet tjuogoett tycks vara magiskt för staden. Man har (hade) tjuogoentusen restauranger, lika många poliser och talet återkommer om och om igen. Nu vet vi att det stora inte alltid är det bästa men man har rätt att låta sig imponeras. Mera om detta i nästa Pb.



Var skall en berättelse om USA börja om inte i Karlshamn i Blekinge. Nu är det inte så att jag med familj lämnade Sverige i Karlshamn men tusentals andra har gjort det och i en berättelse som denna tar man de omvägar man finner lämpliga. Jag tänker givetvis på den stora utvandringen från mitten till slutet av 1800-talet. Då flydde flera än en miljon människor fattigsverige. Förutom armodet var medborgarna utleda på överheten och förmyndariet. Präster, landsfiskaler, fogdar och annat löst och oärligt folk av den kategorien trängde sig på. Om det mot all förmodan råkade bli några säckar råg eller vete på torpartegen var skattmasen bums på plats för att beslagta minst hälften. Äkta bröd var inte till för småbönder och fattiga torpare. Nej, brödet var avsett för de mera välbärgade som hade rymliga skafferier och stora och breda käftar att stoppa det i. De som bodde avsides och försökte livnära familjen på de steniga gläntor de fann här och var i skogarna borde hålla tillgodo med tröskagnarna. En och annan halvtruten potatis kunde förstås också unnas dem.

Jag glömmer inte en tidningsannons som min far sparat från beredskapstiden. Den lød: "C:a tre ton frostsklad potatis till salu. Lämplig som svin- eller militärföda." Man ryser men sådana har tiderna varit och detta långt in på 1900-talet.

Åtskilliga, Blekingebor, Smälänningar och andra sydsvenskar tog farväl av fädernelandet i Karlshamn. På smala och steniga skogsvägar kämpade de sig fram, — i bästa fall med hjälp av en mager hästkrake och en knarrig skrinda. Resorna kunde vara i veckor och många tvingades gå till fots. Att tankarna kretsade kring de närmaste, torpet, skogen och övrigt man kanske aldrig skulle återse är en självklarhet. Bagaget var som regel magert, — det lilla som funnits var utsålt för att pengar till Atlantresan. Så sattes förstas kapten gränser för vad som fick släpas ombord. Många tiotusentals utarmade och djupt besvikna svenskar har säkert fällt sina sista tårar på svensk jord just i Karlshamn. En staty av Mobergs Kristina och Karl-Oskar pryder havsbrynet i staden och minner om vad stora delar av det svenska folket tvingades utstå på 1800-talet. Karl-Oskar var orubblig i sin uppfattning att utvandring var enda möjligheten till ett drägligt liv. Det förstod Kristina som ofta gick undan för att gråta ut i tysthet. De kom dock att tillhöra den stora skara som lyckades i det stora landet i väster. Det gällde för övrigt de allra flesta som sökte sig dit. I Amerika uppskattas företagsamma människor och de flesta som sökte sig dit var just det. Vårt land miste således cirka tjugofem procent av det värdefullaste vi hade, — handlingskraftiga människor.

På tal om Småland, små och steniga tegar med dålig avkastning, erinrar jag mig ett meningsutbyte mellan en skåning och en smålänning på Johannisberg. Det var kväll så luckan låg i mörker och tystnad var påkallad. Skåningen kan inte hålla sig utan utbrister:

"Va lever ni smålänningar egentligen på?"

"Som ni skåningar, mest på jordbruk."

"Jasså, går de?"

”O’ja’ de’ går bra.”

”Men ni kan väl inte odla päror ?”

”Visst kan vi de’.”

”Går de’ mellan alla stenarna ?”

”O’ja’ de’ går bra.”

”Men hur får ni ner sättorna? Måste ni koga päremos och smeta ner dom i stenskrevorna me’ nävarna ?”

Nu är det inte min mening att FFV-historien skall förta allvaret i min berättelse om utvandringen som några rader framöver skall handla om en kapten som under många år skeppat uppgivna svenskar över Atlanten. Naturligtvis skall man inte läsa fortsättningen helt okritiskt då fria fantasier och vilda utsvävningar kan förekomma.

Han var så mycket kapten att det aldrig rymts så mycket kapten i en och samma uniform. Varje veck och varje skrynkla spändes ut av hans enorma stofthydda. Närstående människor visste att då sinnet rann på kunde man plocka uniformsknappar på femtio meters avstånd från utbrottsplatsen. Han hade fyra galoner runt vardera kavajärmen fast dom som seglat med honom fullt trovärdigt påstod att han var värd minst det dubbla. Nu fanns inga sådana kavajer att inhandla och väl var väl det eftersom avund från övriga skeppare varit att förvänta.

Han var uppvuxen mellan enbuskarna i det djupaste av Småland men ännu har ingen enbuske med Brink’s seghet växt upp mellan smålandsstenarna. Han hette nämligen så och förmamnet var August. Hans föräldrar hade gått ur tiden varför hans hustru nu ockuperade det forna föräldratorpet. Som sextonåring hade Brink en gång mönstrat på i Kalmar men betraktade Karlshamn som sin hemmahamn. Brink betraktade Kalmar som en avlägsen avspark. Han besökte heller aldrig staden mera. Trots att han angjorde Karlshamn cirka en gång om året besökte han sällan sin hustru. Augusts uppfattning var att fruntimmer skall hållas ”kort och hårt”. Hon mottog emellertid regelbundet pengar

från rederiet och August var inte sen att sända henne gåvor från klotets olika hörn. (Om nu klot kan ha hörn).

Kapten Brink var känd i världens flesta storhamnar. Det hade med hans kroppshydda och styrka att skaffa. Det påstods att inget skeppsvarv på vår planet förmått framställa en tross så grov att han inte kunde greppa och hantera den lika enkelt som vanligt folk umgås med skosnören. Fast man vet förstås inte riktigt säkert om detta är helt sant. Sant är däremot att han hanterade master, bommar, segel och tågvirke ombord på Charlotta som om hon vore byggd av tändstickor tygbitar och garnstumpar. VILKEN KARL. Trots hans pondus och sällsynta utstrålning fanns det oerhört mycket människa under den olle han alltid bar till havs. Tro't den som vill men det fanns tillfällen då Brink kände sig otillräcklig. Det var framförallt vid sjösättningen av avlidna utvandrare. De hade med åren blivit alldeles för många och de dog av de mest skiftande sjukdomar. Skörbjugg var den vanligaste. Vid dessa motbudande tillfällen hällde August gärna upp en stor sup åt sig. Han brukade muttra något om att det är tur att finns (brännvin) men att det är f-n att det skall behövas. Brink var mycket måttlig med starka varor. Efter en tid gjorde Brink upp med rederiet att han fick segla över Atlanten utan emigranter ombord. Kapten Brink's inställning till människor var minst sagt vänlig. Under hans tid till sjöss hade ingen besättningsman lämnat Charlotta frivilligt. Man visste att med Brink vid rodret förmådde Charlotta klyva vågor höga som skyskraporna i New York. För Brink existerade inga naturkrafter som är människosläktet överlägsna.

Vid de tillfällen Brink besökte Karlshamn med sin Charlotta var han inte bara välkommen, — han var efterlängtd. Problemet var att man inte riktigt visste när han skulle dyka upp. Vindar och strömmar påverkar som bekant både klocka och kompass. ”Han kommer när han kommer.” Ungefär så gick det allmänna snacket i ledighetskommittén som satt utspridd på stadens grönmålade parksoffor. Då någon fick en

vink om att Charlotta var på ingående spred sig ryktet med blixstens hastighet. Redan i ottan var kaffekärringarna uppe för att slå upp dörrar och fönsterluckor på vid gavel. Fönstren var blanka och pelargonerna välansade. Man visste att med Brink som gäst så kom det flera. En och annan servitris kunde också hoppas på en klapp på skinkan av hans oerhörda labb. Den täckte för övrigt en hel servitrisrumpa i en och samma ömhetsbetygelse.

Om det nu inte varit för den charmerande änkas skull hade jag lämnat kapten Brink här och nu. Änkan lär emellertid för nära bekanta ha berättat hur hon en gång snärjt Brink på en av Londons otaliga hamnkrogar där hon uppmärksammat honom i myllret. Han var ju huvudet högre än andra. Nu ligger det till så att änkan var känd för oöverträffat skrävel men i mindre grad för att vara sanningsenlig. Efter endast en kort stund, cirka en kvart, var hon säker på att hon förstod att hon lyckats med sina avsikter. Hon förstod att hon skulle nå sitt livs mål. Hon hade nämligen slingrat sig likt en orm intill hans breda uniformerade bröst och mötts av de skönaste av björnramar. Brink skulle enligt änkan ha drabbats av yrselanfall då deras blickar möttes i halvdunklet. Han skulle därtill ha mumlat något om att hans sinnen inte längre fungerade fullt ut. Hon hade uppsnappat att kapten var på väg till New York med Charlotta som låg och guppade nere i Londondockorna. Ivrigt hade hon berättat om sin bakgrund som kanadensiska och att hon fortfarande ägde ett skogstorp däröver. Brink hade kråmat sig och hon insåg att etapp nummer två låg inom räckhåll: Hon skulle följa med honom till New York varifrån han skulle följa med henne till kanadatorpet. Detta var härmed bestämt.

På skogsvägarna till änkatorpet hade August uppmärksammat naturens otroliga tillgång på vilt. Änkan hade vid tillfälle nämnt något om ett dubbelpipigt jaktgevär modell större som låg undanstoppat på torparvinden. Hon hade förstått att August's kunskaper, vad gäller skjutjärn, var begränsade och på intet sätt kunde jämföras med hans

kunnande ombord. Bössan skulle han fritt få hantera. Hon kom ihåg var ammunitionslådan gömmts, — den skulle nu dammas av efter många år i vila. Att en olycka skulle inträffa var uteslutet eftersom närmaste granne var "five miles away". August hade därtill lovat att eventuell jakt skulle bedrivas tätt inpå stugknutarna.

En tidig morgon stod Augusts sänghalva tom. Han var i färd med att klargöra skjutjärnet. Nog såg patronerna ynkliga ut där dom låg i jättelabben. August kände lättnad då han fann en tygpåse med löskrut. Nu återstod endast en enkel laddningsoperation. August började med att på sedvanligt sätt ladda med de båda "minipatronerna". Därefter fyllde han från mynningarna de båda eldrören till gott och vål hälften med löskrut. Det återstående utrymmet i piporna, cirka 40 cm, stoppade han sedan fullt med muttrar, skruvar, spik och annat småskrot han funnit i änkans gömmor. Han avslutade med två bommullstussar ty inget fick spillas.

Gryningen hade ännu inte brutit igenom men med kännedom om vilttillgången var sikten ointressant. Stående på förstubron och iförd endast långkalsonger avfyra August från höger höft samtidigt de båda piporna.

GUD I HIMMELEN VILKEN SMÅLL.

Änkan lättade från bolstren och roterade minst tre varv i luften innan hon slog i golvtilljorna. När hennes inre organ återfunnit sina ordinarie platser stapplade hon ut för att närmare beskåda det inträffade. Krutroken låg så tät att Augusts konturer inte kunde urskiljas. Han misslyckades med att ställa ifrån sig vapnet då eldrören var svårt nedsmälta. Piporna påminde mest om två dansande korkskruvar. Det som återstod av vapnet måste fortsättningsvis förvaras liggande. Kolven såg ut som ett halvt utbrunnet vedträ.

MILDA MAKTER.

Av Augusts kalsonger återfanns inte ens fragment. Änkans hörsel stod inte att rädda. — läkarna kunde inte hitta några trumhinnor. Det var vidöppet, om man säger så.

Skogen var fylld av jämmer från överlevande och uppskärade djur. Allt utom Brinks hjärna var i svår oordning. Han beordrade omedelbar uppröjning av den "brandgata" som bildats i terrängen av den osannolika smällen och tusentalet metallbitar. Kommunikationen fördes nu med teckenspråk, — det blev inte mycket sagt. Enligt änkan fann man sex älgar, en brunbjörn, nio rådjur, ett antal harar samt en tjädertupp. Samtliga var skjutna eller skrämde till döds. Jag vill här erinra om att änkans trovärdighet var nedsatt.

Vad som senare hänt änkan och kapten Brink är totalt okänt. Ingen klart tänkande individ har vågat närma sig torpet efter katastrofen. Man lär dock ha bedrivit viss luftspaning utan resultat.

Utan några som helst efterforskningar utanför Karlshamns kommungränser har analysgruppen på stadens grönmålade parksoffor dragit följande slutsats: "Kapten Brink har gått ur tiden och ligger begravd i sin egenhändigt skapade brandgata. Den efterlevande änkan genomförde ensam och under djupt religiösa former hela begravningsceremonien."

Vad som möjligen är sanning och vad som kan vara lögn i denna berättelse avgör var och en. Att jag själv tror på historien i sin helhet är en självklarhet, — den har ju utspelats under några sena nattimmar vid mitt eget köksbord.

Bästa hälsningar och trevlig helg

5107 Sten-Erik Svensson, Helsingborg



Från Albatros till Viggen

Från 5834 Tage Tuvheden fick jag en påringning för lite sedan angående en nyutkommen bok som kunde vara av intresse för FFV elever.

Från Albatros till Viggen – en flygplanmästares minnesbilder, är titeln på denna bok som är skriven av verkmästare och kaptenen Erich Estulf.

Erich började sin karriär som nittonåring på F9 och nära 45 år senare slutade han sin tjänst på F7.

Han har dokumenterat sitt yrkesliv i denna bok som handlar om hans upplevelser som flygplanmästare och verkmästare vid flera av flygvapnets flottiljer.

FFVKs medlemmar har fått ett specialpris på 125kr. Genom att sätta in detta belopp på förlagets post- eller bankgiro 454 45 48-3 respektive 5306-4523 och ange medlemskapet i FFV:s kamratförening så kommer boken direkt hem till dej.

5858 Åke Tedesjö

Till samtliga 57-or med eller utan respektive !!!

Plocka fram det brev ni fått och hör av er till Rolf Olsson angående vår träff 2001. Hotell och bord på restaurang är bokad till den 19-20 maj. Adress och telefon se omslaget. E-post: rolf_arboga@hotmail.com

5746 Rolf Olsson

Utdrag ur David Molins dagboksanteckningar från åren 1952 till 1954

Februari 1953

Måndag 2/2. Läxläsning. Dessförinnan slapp pojkarna gymnastiken på grund av det dåliga vädret och Bergenheims opasslighet

Det var kaffebedjning för alla som arbetat på bandyplan. En liten erkänsla för villigheten att släppa till sig. Glädjande nog är pojkarna betydligt villigare nu än förr att hugga i med jobb för det gemensamma bästa. Och det gamla tiggandet av kaffe har vi helt kommit ifrån.

Onsdag 4/2. Ett rysligt oväder rådde denna kväll och natt. Höga drivor tornade upp sig utanför stugknutarna. Ett bordtennislag från Köping skulle ha spelat match på Lövudden. Pojkarna åkte tåg till Västerås och tog taxi från stationen, men när bilen kom till Örjansverkstaden vågade inte chauffören köra längre. Snödrivorna var för höga.

Endast en av tvåorna hade vågat sig på att fara till stan.

Torsdag 5/2 På kvällen sammanträdde studiecirkeln i muntlig framställningskonst (Tala bättre). Pojkarna visar stort intresse för denna form av samvaro.

Lördag 7/2. Ännu kallare, -16 grader. På verkstadsskolan var det fel på värmesystemet, så att eleverna fick återvända till elevhemmen, Ledig lördag med andra ord. På e.m. tog klubbmästerskapstävlingarna i bordtennis sin början.

Söndag 8/2. KM i bt slutspelades. Resultat: 1:a pris 5121 Jan Malmqvist. Dubbel: 5116 Johansson o 5119 Lundin.

Onsdag 11/2. Kl. 19 träffades skolans lärare samman med elevhemspersonal och Erik Tunås o Hallman. Sammankomsten ägde rum i Tunås bostad. Undertecknad gick kl 10 efter mötet men de övriga stannade till närmare midnatt.

Onsdag 18/2. Strålande vackert väder. Kl. 8 fm startade en buss med Högbyn som mål. Ungefär halva elevskaran samt de flesta lärarna medföljde till Högbyn.



Mars 1953

Onsdag den 4/3. Lärarna vid FFV:s kungliga verkstadsskola planerar en festlig kväll för elever och personal. Förberedelserna sätter sin prägel på mycket. I kväll övas för framträdandet och med anledning därav måste engelska studiecirkeln inställas.

Fredag 6/3. FFV-samkväm. Verkm. M. Nielsen skulle ha svarat för en del av samkvämsprogrammet, men hade tyvärr sjuknat, varför det hela inskränkte sig till en kort stunds samvaro efter kaffet.

Onsdag 11/3. Övning tillsammans med lärarna för fredagen den 13:e.

Fredag 13/3. Eleverna voro lediga på f.m. Lärarna och undertecknad övade från kl. 8 fm till kl. 12 i Excelsiorsalen. Lärarna bjöds på lunch i Excelsiors matsal. Efter kl. 16 fick pojkarna ledigt igen. Läxläsningen var inställd och kl. 19.30 gick ridån upp för det digra och uppslupna programmet. Då var ett 90-tal åhörare och -skådare samlade kring kaffeborden. Programmet:

1. Entrésång. På Rolf-melodin "Det är grabben med choklad i..." presenterade de agerande sig själva och varandra.
2. Inskrivning i driftvärnet. Förrådsman Arvid Lundström, kamrer Lage Jarking, rektor Ove Ahlgren m fl. framförde en sketch vari det drevs med eleverna en hel del.
3. Hela baletten sjunger kupletten. Samtliga agerande lärare och personal släppte sig lösa och med sång och bensparkeri framfördes en hemmagjord nidvisa om eleverna på melodin "Nu är det sommar, nu är det sol..."
4. Skidinstruktion. Friherre Erik von Köhler läste ett Cello-kåseri.
5. En månskenskväll. Eleven 5126 per Svedberg kallades fram och tillsammans med skolans enda kvinnliga anställda, frkn M Lindkvist, framförde han en dialog, romantisk och överraskande.

6. Mellanmål. Rektor Ove Ahlgren spelade ett violinsolo, "Souvenir" av Drdla.
7. Näktergalens (b) läte. Förrådsman Lundström sjöng "Dina ögon äro eldar".
8. Så låter en T-ford. Återigen var samtliga agerande på scenen, denna gång utklädda och maskerade. Samtliga trakterade något instrument. Det var gott humör på lärarna hela kvällen men i denna programpunkt nåddes nog kulmen.
9. Ouvertyren till den vilseförda. Här framträdde förman Gösta Karlsson med en orienteringsinstruktion.
10. Hemmakväll. Rektor Ove Ahlgren spelade här huvudrollen i en sketch tillsammans med ing. Folke Sundholm, fröken M. Lindkvist och förman Gösta Karlsson. Den rena och oförfalskade bondkomiken firade triumfer. Intressant var emellertid att lägga märke till att när rektor Ahlgren på sin fiol spelade "Ack Värmeland du skön..." Var det dödyst i salen. Men så spelade han den också utsökt vackert och musikaliskt. Säkert hade programmet blivit minst lika uppskattat om några fler stämningfulla och värdefulla programpunkter fått komma med.
11. Ljuvliga toner. Ing. Folke Sundholm, kostymerad som cowboy, sjöng och sköt en schlager från vilda västern.
12. Läxläsningkväll. En sketch. Lage Jarking och Gösta Karlsson föreställde ett par elever. En stor del av denna programpunkt bestod i uppläsningen av en uppsats, som 5109 Per Ola Helligren

skrivit om en kamratträff om 20 år. -På slutet hade jag ett blygsamt framträdande i sammanhanget, naturligtvis som den läxövervakande busen.

13. Final. Andra versen på entrésången.

Fröken Lindkvist figurerade som "nummerflicka" mellan programpunkterna.

Kaffe och tårta serverades. Under tiden sålde "nummerflickan" och verk. Nielsen lotter på ett lotteri och fick på det viset ihop 100 kr till en stans för den nya kamratringen.

Sekr. Erik Tunås avslutade kvällen med några allvarsord.

Söndag 22/3. Korum under ledning av sekr. Erik Tunås. På kvällen sjuknade en av pojkarna, 5127 Fries, och blev opererad för blindtarmsinflammation.

Måndag 23/3. I Arne Yngvessons hem träffades sekr. Erik Tunås, husmödrarna Elvira Jansson och Berta Bengzon, min hustru och jag själv omkring en kopp kaffe. Vi som var där första gången överlämnade en imponerande blomsterkvast, till vilken en särskild historia är knuten.

Lördag 28/3. Fem elever i 2:an och husmor Berta Bengzon avreste tillsammans med flera andra på buss till FFV:s kamratträff i Malmslätt.

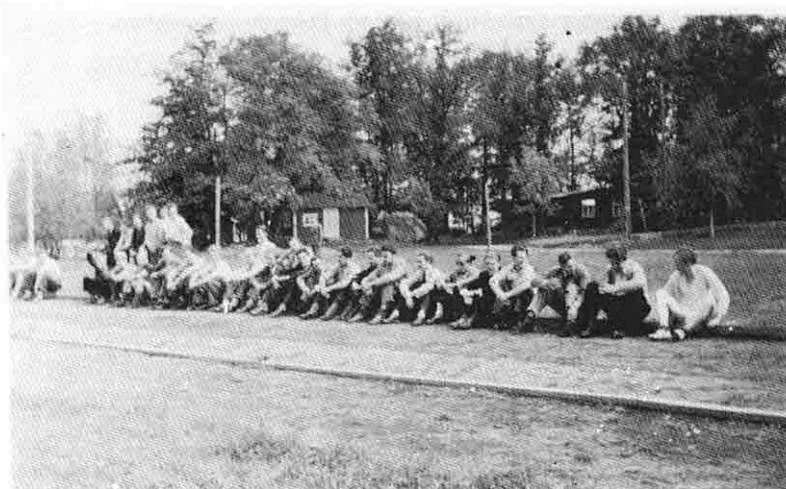
Söndag 29/3. Korum som vanligt. Terränglöpning 2,5 km hade anordnats. Prislista:

1. 5111 Lars E Jansson 12 min 30 sek.
4. 5218 Stig Olsson

- | | | |
|----------------------|----------------|--------------------|
| 2. 5217 Len. Nilsson | 14 min 30 sek. | 5. 5219 Persson |
| 3. 5105 Bo Johansson | 14 min 30 sek. | 6. 5220 Lars Rosén |

Måndag 30/3. Resfebern börjar göra sig gällande. Tidpunkten för hemresan närmar sig och det packas, diskuteras olika alternativ till resvägar och möjligheterna till ytterligare ledighet. Denna kväll, dagen före avresedagen, gick det inte för pojkarna att slippa läxläsningen. Däremot slopade vi den bestämda släckningstiden. Alla pojkarna var ju tillstädes ända till kl. 21, då läxläsningen upphörde. Pojkarna fick fortsätta packa tills de var klara! Det gick utan krångel både på Lövudden och Johannisberg.

Tisdag 31/3. På kvällen for de flesta eleverna på påskferier. Lugn och frid lägrade sig över elevhemmen.



April 1953.

April 1953.

Söndag 5/4. Påskdagen väcktes pojkarna redan kl. 6, frukost intogs kl. 6.15 och kl. 7 började KFUM:s påskotta, där pastor Boberg predikade. Kl. 8 startade vi med bilen fylld av 7 FFV-elever - samtliga kvarvarande - och kylaren vändes emot Stockholm. Kl. 10.45 var vi utanför ingången till Bromma flygplats, som beskådades under sakkunnig ledning. Strax efter kl. 12 hade vi hunnit till "gamla sta'n" och gick omkring bland gränderna där. Hittade ett "fik", Café Paraden, där vi åt medhavda smörgåsar och drack te. Kl. 13 bevittnade vi vaktombytet och såg därefter en våning i Kungl. Slottet (konseljsalen och "Vita havet"). Vid 14-tiden var vi på Tekniska museet, där vi dröjde oss kvar nästan till kl. 16. Sedan smakade det bra med kaffe, våfflor och bakelser på "Pagod", S:a Kungstornet. Det var uppskattat "vrålfika", som sekr. Erik Tunås bjöd på. Efter ett par timmars individuellt drivande på sta'n skedde återsamling utanför KFUM Centralfören. kl. 19 och kl. 22 var vi åter på Lövudden, där middagsmaten väntade! För ett par av pojkarna var det deras första besök i Sthlm.

Tisdag 7/4. De flesta eleverna anlände på e.m. och kvällen. Det vanliga stimmet började fylla elevhemmen. Klockan. 20 "välkomstmåltid".

En elev, 5111 Jansson, ringde kl. 22.30 från Krylbo, där han blivit "akterseglad", tåget hade gått ifrån honom.

Klippen utvalda av 5746 Rolf Olsson

Avancerade försöksapparater belönas med IVAs Guldplakett

Ännu en framgångsrik FFVare. 5921 Bengt Möllerberg har från Hans Majestät Konungen mottagit IVAs belöning.

IVAs guldplakett, en av de fem utmärkelser som akademien årligen delar ut, tilldelas år 2000 laboratorieingenjören Bengt Möllerberg. Han får den för "... sitt omfattande och framstående arbete, ofta av avgörande betydelse, som idégivare, konstruktör och tillverkare av avancerade experimentella utrustningar till forskarstuderande och forskare vid främst KTH men också vid andra universitet och vid forskningsinstitut".

Bengt Möllerbergs konstruktioner har utgjort viktiga förutsättningar för en rad nya forskningsrön. Detta har varit möjligt genom hans förmåga att identifiera goda konstruktionslösningar i kombination med en stor hantverksskicklighet.

Konstruktionerna har skett inom ett brett fält. Med hjälp av Bengt Möllerbergs senaste konstruktion kan ett papper parallellt delas i remsor som endast är 0,02 millimeter tjocka. Hela förloppet registreras av en liten CCD-kamera. Därmed blir det möjligt att studera och mekaniskt pröva olika skikt i pappers- och kartongmaterial.

Andra exempel är ett projekt där uppgiften var att modifiera och kapsla in en videobandspelare så att den klarar påfrestningarna vid en raketuppskjutning. I ett samarbete med Institutet för Optiskt forskning tog Bengt Möllerberg fram en mekanisk konstruktion som på optisk väg kan läsa av formen av ett tobaksblad.

Laboratorieingenjör Bengt Möllerberg

Född: Hårseboda i Småland 1942

Utbildning: Realexamen vid Vaxholms samrealskola 1959,

Flygförvaltningens verkstadsskola 1959-1961

Yrkesmeriter: Laboratorieingenjör på KTH där han har utfört ett 40-tal doktorsarbeten och ett 70-tal licentiatarbeten vid Institutionen för Hållfasthetslära.

IVAs guldplakett, juryns motivering

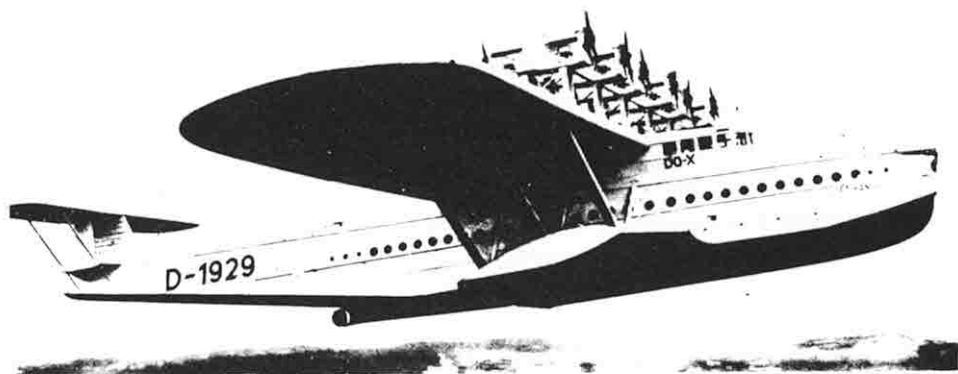
Bengt Möllerberg tilldelas IVAs guldplakett för sitt omfattande och framstående arbete, ofta av avgörande betydelse, som idégivare, konstruktör och tillverkare av avancerade experimentella utrustningar till forskarstuderande och forskare vid främst KTH men också vid andra universitet och vid forskningsinstitut.

Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA, är en fristående akademi med uppgift att främja tekniska och ekonomiska vetenskaper samt näringslivets utveckling. I samarbete med näringsliv och högskola initierar och föreslår IVA åtgärder som stärker Sveriges industriella kompetens och konkurrenskraft.



Claude Dorniers okända storhet

Följande artikel är hämtad ur TIFF nr 1 1996. Den återges med benäget tillstånd av författaren Tommy Tyrberg, ArotechTelub.



Claude Dornier visade tidigt en svaghet för stora flygbåtar, Under första världskriget hade han byggt fyra stora flygbåtar, Rs I tom Rs IV, som tekniskt hade varit någorlunda framgångsrika men vars praktiska användbarhet var mera tveksam.

Efter krigsslutet hade Dornier gått över till civila projekt men han hade inte släppt tanken på jätteflygbåtar och i slutet av 1920-talet hade han samlat finansiella resurser för att förverkliga sina drömmar med Do X. Dornier brukade använda bokstäver för att beteckna sina olika typer men det var egentligen lång kvar till "X", men bokstaven lär ha valts därför att den traditionellt står för en okänd storhet. Dock hade Dornier försökt att minimera de tekniska riskerna så långt som möjligt.

Dornier hade under 1920-talet haft stor framgång med sina Wal och Super Wal flygbåtar och Do X kan ses som ett försök att upprepa samma koncept i jätteskala. Helmetallskrovet, stabiliseringspontonerna på skrovets sidor, den breda planklika vingen, motorerna monterade parvis, dragande/skjutande ovanpå vingen, alltsammans gick igen i en större skala på Do X.

Tolv motorer

Do X flög första gången 1929 och fick också det civila registreringsnumret D-1929. Det stora problemet med Do X, liksom för de flesta "jätteflygplan", var motorerna. En 50-tons flygbåt behövde minst 6-8 000 hk för att få anständiga prestanda. Problemet var att 1929 fanns det knappast några flygmotorer med en effekt om mer än 500 hk. Dornier fick följaktligen lov att förse Do X med tolv luftkylda Bristol Jupiter motorer om vardera 525 hk monterade i sex dragande/skjutande par ovanpå vingen.

Denna eskader av motorer tog upp nästan halva vingspannet, störde kraftigt strömningen över vingen och måste ha haft en kraftig negativ inverkan på vingens lyftkraftsgenerering. Dessutom var det ständiga problem med kylningen av de bakre motorerna och bensinförbrukningen var enorm. Do X tjänstetophöjd brukar anges till 500 meter, men till och med denna blygsamma siffra uppnåddes bara under gynnsamma omständigheter. Under provflygningarna lyfte Do X dock en gång med 169 personer ombord (10 besättningsmän, 150 passagerare och 9 fripassagerare), ett rekord som skulle stå sig i nästan 20 år.

Vid det här laget var det uppenbart att Do X behövde starkare motorer och de 12 Jupitermotorerna byttes mot lika många Curtiss Conqueror om 640 hk. Prestandavinsten av den större motoreffekten åts tyvärr i stort sett upp av det ökade luftmotståndet. Curtissmotorerna var vattenkylda vilket åtminstone lindrade problemen med överhettning av de

bakre motorerna. Tjänstetopphöjden var dock fortfarande bara ca 1 000 m och farten under 200 km/h.

(Just) över Atlanten

Do X hade ända från början varit avsett för atlanttrafik och i november 1930 var det äntligen dags att ge sig iväg mot Amerika. Det var dock ingalunda frågan om någon nonstopflygning. Resan gick via Amsterdam, Southampton, Bordeaux, Lissabon (en månads uppehåll för reparation), Las Palmas på Kanarieöarna (tre månaders reparationsstopp) och Kap Verdeöarna. Nu gick det inte att skjuta upp det långa skuttet längre. Från Kap Verde till Brasilien är det drygt 2 000 km vilket definitivt var i mesta laget för Do X. Allt som inte var absolut oundgängligt, inklusive halva besättningen, lastades ur. Ändå var det med yttersta möda som Do X kom i luften och de första timmarna kunde dessutom bara flyga i markeffekt, max 10 meter över havsytan.

Färden från Brasilien till New York gick i samma föga hetsiga tempo och först den 27 augusti 1931 var man framme. Resan hade tagit tio månader. Det ger en medelhastighet av ca 2,5 km/h, vilket om inte annat måste vara en av de långsammaste atlantflygningarna i historien.

Vid det här laget var Do X mogen för översyn och först i maj 1932 startade hemresan via Newfoundland och Azorerna. Etappen till Azorerna var åter på gränsen för det möjliga och det var med nöd och näppe man kom fram till Horta.

Oanvändbar

När Do X kommit hem till Friedrichshafen fram på sommaren 1932 hade det hunnit bli klart att den nog inte var den succé man hade hoppats på. Visserligen byggdes ytterligare två Do X med 580 hk Fiatmotorer för Italiens räkning men italienarna insåg snabbt att deras praktiska användbarhet var lika med noll och skrotade dem. Den ur-

sprungliga Do X hamnade så småningom på museum i Berlin där den i tidens fullbordan förstördes vis ett flyganfall.

Tekniska data

Längd: 40,05 m. Vingspann: 48,0 m. Vingbelastning: 106 kg/m². Tomvikt: 28 250 kg. Tjänstevikt: 48 000 kg. Motor: Tolv Curtiss Conqueror om 640 hk. Besättning: 10 man. Maxfart: 195 km/h vid havsytan. Marschfart: 170 km/h vis havsytan. Tjänstetophöjd: 1 000 m. Stigtid till 1 000 m: 20 minuter. Max flygsträcka: 2 800 km.



Föreningsfakta

I år tar vi ut den nya medlemsavgiften på 100 kr. (c:a 2 kr/vecka). 1999 gick det ut en påminnelse till 204 st som ej betalat 1998 års avgift, av dessa betalade 36 st.

Årsmötet tog beslut om att det ständiga medlemskapet inte skall gälla för det nya millenniet, varför även ständiga medlemmar får en medlemsavgift på 100 kr. Även i år påminner vi de som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	00	99	98	97	96	95	94
Tidningen har gått ut till adresser	788	790	793	800	790	801	812
Så här många har betalat m-avgift	546	537	541	554	507	517	515
Efter en påminnelse så här många		573	563	568	542	542	536

Det tillkommer 38 st ständiga medlemmar till ovanstående antal betalande. Via inbetalningskortet kom det in 46 st e-postadresser, 45 adressändringar och 67 hade ändrade telefonnummer.

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

5746 Rolf Olsson



IN MEMORIAM

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

4113	Göte Sjöberg	98.11.26
4501	Erik Adolfsson	95.12.19
4619	Bengt Olsson	00.08.30
4602	Kurt Edkvist	1988
4709	Sven Gustavsson	00.04.06
5015	Lars Johansson	00.02.03
5114	Curt Jonsson	97.03.12
5516	Per-Olov Kullberg	00.04.27
5631	Bengt Karlsson	98.12.23
5958	Kjell Lindqvist	99.06.10
PS29	Folke Sundholm	99.12.27

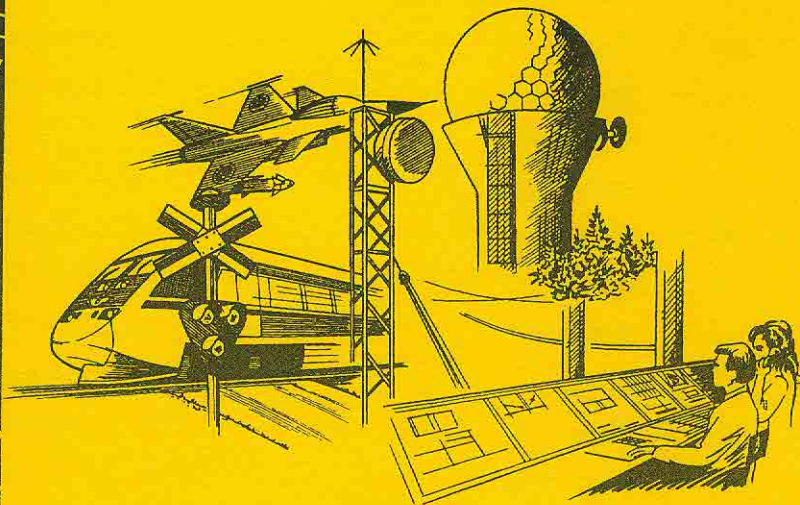
Frid över deras minne



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	GOD JUL KAMRATER!	Styrelsen
Sid 2	Sveriges första kull av flygets lärlingar trivs på Johannisberg	Ur VLT 1942
Sid 5	Visst var vi duktiga	4825 Åke Rinneby
Sid 8	50-år efter skolavslutningen jubilerar årsklass 46.	4612 Hans Ljungberg
Sid 11	Årsmötesprotokoll	5858 Åke Tedesjö
Sid 16	Hur skall vi komma med i skoldebatten...	4825 Åke Rinneby
Sid 17	God Jul och Gott Nytt År alla FFV-are!	4107 Sven Johansson
Sid 18	Seniorträff	4219 Gunnar Wikström
Sid 19	Kamrater	4320 Jan Wendel
Sid 20	Mera om märkessköldar	4307 Sigvard Hansson
Sid 26	En hälsning från 48:orna	4820 Lennart Svensson 4818 Bertil Morén
Sid 29	Från Fritiof Nilsson, Piraten, till ...osv	5107 Sten-Erik Svensson
Sid 37	Från Albatros till Viggen	5858 Åke Tedesjö
Sid 37	Till samtliga 57-or med eller utan respektive !!!	5746 Rolf Olsson
Sid 38	Utdrag ur David MolinsDagboks- anteckningar från åren 1952 till 1954	5746 Rolf Olsson
Sid 45	Avancerade försöksapparater belönas med IVAs Guldplakett	Från Internet / www.iva.se
Sid 47	Claude Dorniers okända storhet	Ur TIFF
Sid 51	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 52	IN MEMORIAM	

En komplett teleentreprenör
med den stora koncernens
resurser och det lilla företags
flexibilitet



- Telekommunikation
- Datanät
- Ledningscentraler
- Signal- och optofiberteknik
- Radiolänk
- Radio
- Radar
- Ljud och bild

i fasta eller mobila anläggningar.

 **AerotechTelub**

AerotechTelub Contracting AB

Box 1004, 732 26 Arboga, Telefon 0589-39 70 00, Telefax 0589-146 58
Internet: www.aerotechtelub.se