



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 83 Årgång 72



2021

PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare: Leif T Larsson

I redaktionen ingår: Styrelsen

Föreningens styrelse:

* Ordförande: 6336

Leif T Larsson, Elektriska Gatan 33, 137 97 Årsta Havsbad. 070 – 871 23 24

* V ordförande: 6060

Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga. 0589 – 132 14

* Kassör: 5746

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga. 070 – 551 35 48

* Sekreterare: 5858

Åke Tedesjö, Mastvägen 30, 723 48 Västerås. 076 – 808 45 54

* Ledamot: 6441

Carl-Gustav Carlsson, Hässelby Rytterne, 725 92 Västerås. 0220 – 420 92

* KFUMs representant:

Anette Hedberg Björklund, Lövudden, 725 91 Västerås. 021 – 18 52 20

* Suppleant: 5325

Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 0589 – 136 49

* Suppleant: 5716

Per Åke Angelöf, Ekholmsvägen 74C, 589 25 Linköping. 073 – 998 22 82

Medlemsavgiften för år 2022 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

Hemsida: <http://www.ffvk.se>

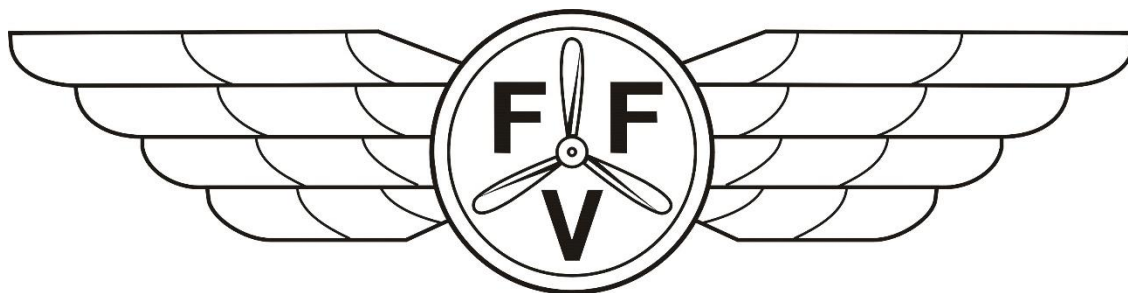
E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: Lövudden Strand

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Fyra år sedan – snart!	Styrelsen
Sid 2	Inbjudan till kamratträff och årsmöte 2022	Styrelsen
Sid 3	Nya Lövudden	5858 Åke Tedesjö
Sid 5	Om detta torde jag vara absolut ensam	5647 Ingemar Nilsson
Sid 9	”Kungen är död, länge leve Kungen”	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 11	6112Tommy Folkesson	Ur TIFF
Sid 17	Kontrolltabbe med poäng	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 18	Fortsatt utbildning	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 48	Vad hände med röd Niklas?	SVT nyheter lokalt Västernorrland
Sid 51	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 52	IN MEMORIAM	



Fyra år sedan – snart!

Vid kamratträffen 2022 blir det 4 år sedan vi senast kunde träffas!

För styrelsen var det drygt 1½ år sedan vi hade fysiska möten men vi har hållit videomöten via Skype.

Kanske lite djärvt men i skrivande stund har restriktionerna hävts och vi hoppas och planerar för fysisk träff på Lövudden i Västerås den 28-29 maj 2022.

Lövudden som nu är rustat (läs upprustat) av den nye ägaren inbjuder till trevlig samvaro på Lövudden Strand Hotell & Konferens, se artikeln längre fram i bladet.

Med önskan om en God Jul och ett Gott Nytt år med kamratträff!
Styrelsen



Inbjudan till kamratträff och årsmöte 2022

Lördagen den 28 maj och söndagen den 29 maj planerar vi för en traditionell kamratträff med årsmöte i Västerås.

Träffen kommer att hållas på Lövudden, nu i helt ny regi som Lövudden Strand Hotell & Konferens, se deras hemsida: www.lovuddenstrand.se

Lokalerna i huvudbyggnaden är delvis omdisponerade så arrangemanget blir något annorlunda.

Boendemöjligheterna på Lövudden är begränsade till vandrahemmet, vårt gamla elevhem är idag ombyggt till företagslägenheter. Vi är därför hänvisade till stadens utbud där vi kommer erbjuda prisvärda alternativ.



En separat kallelse och inbjudan med program kommer med posten till alla medlemmar under april månad 2022.

Väl mött den 28-29 maj 2022 i Västerås!

Styrelsen



Nya Lövudden

Det händer saker på Lövudden, den gamla elevhemstiden känns långt borta men det fantastiska läget är kvar.

Vi har tidigare skrivit om att KFUM 2019 sålt anläggningen till en ny ägare som övertagit tomträttskontraktet och köpt alla byggnader för att driva det som hotell- och konferensanläggning under namnet "Lövudden Strand".

Under de senaste åren har en omfattande renovering och ombyggnad skett. Den nya ägaren har, som han själv säger, avkristnat platsen genom att göra om kapellet till ett konferensrum och tagit bort Milles och Eldhs statyer från sina platser. Man kan tycka vad man vill om detta men det var nog nödvändigt med tanke på den nya inriktningen.

Byggnaderna, som var väldigt nedslitna, har rustats upp såväl in- som utvändigt. Huvudbyggnaden med receptionen har totalt renoverats med konferensrum, matsal och utvändigt med nytt tak samt ny fasadmålning.

Trädgården har rensats upp från hängande grenar och blomsterlisterna har omplanterats. Hela området har dessutom fått en uppfräschning.



Lägg märket till lampan med stolpe till vänster som är den vi skänkte till KFUM 1988 med anledning av det då nya kapellet.

Vår gamla matsal Oasen skall bli en öppen restaurang med krögare som skall servera dagens lunch, á la carte och take away samt arrangera olika evenemang. Dessutom bygger man en uteplats från restaurangen mot innergården. Pga. pandemin är den försenad men kommer att öppnas lagom till julborden.

Platschefen Karola Berg säger att anläggningen köptes för att den nya ägaren såg potentialen här med det fantastiska läget och den härliga miljön dessutom har Västerås stad sagt att den kommer att satsa på området och badplatsen.

Det är imponerande att se att det hänt så mycket på kort tid.

Vi har goda kontakter med ägaren och platschefen som välvilligt har gett oss utrymme i källaren för vårt arkiv.

Vi ser fram emot vår kamratträff den 28-29 maj 2022 som vi redan har bokat in på Lövudden.

5858 Åke Tedesjö



Konferens i magisk miljö vid Mälaren



Konferensrum från 8 upp till 60 personer.



Boka din nästa konferens eller utbildning i våra nyrenoverade konferenslokaler strax intill Mälarens strand – bara 10 minuter från Västerås city!

Boka vårt hel- eller halvdagspaket. Inkl fika och lunch.



Lövudden Strand
Hotell&Konferens



För mer info, mejla oss på boka@lovuddenstrand.se eller ring 021-18 52 30 • www.lovuddenstrand.se/konferens-2021/

Om detta torde jag vara absolut ensam

Efter det att jag som elev 5647 gått ut verkstadsskolan 1960 har jag haft en oavbruten yrkeskarriär inom flygvapnet.

Vid två tillfällen har jag upplevt händelser som har väckt eftertanke såsom:

- Detta har absolut ingen upplevt före eller efter mig!
- Detta är jag absolut ensam om!

Det första tillfället

var när jag reparerade en flygsimulator i Vinterträdgården på Grand Hotell i Stockholm, inför publik som kunde se mig tydligt först efter det att jag viftat undan röken från ”hartsen” i lödtennet.

Det andra tillfället

var när tekniske chefen på F 16, flygdirektören Thord Stubbendorf, i slutet av 1990-talet yttrade: - Menar du att du varit i flygvapnet i teknisk tjänst under hela ditt liv och klarat dig från kommendering till Halmstad! Hur har det gått till?

Simulatorreparationen i Vinterträdgården på Grand Hotell.

Sedan 24 års ålder (1964) hade jag jobbat på F 16:s flygsimulatoravdelning med tekniskt underhåll av två analoga flygsimulatorer för J 35A. Min två år yngre broder Tommy var flygintresserad, liksom jag själv och han hade tagit flygcertifikat hos Uppsala Flygklubb. Inom flygklubben blev han medveten om att KSAK hade en mindre flygsimulator för Cessna 172. Simulatorn bestod av en detaljerad instrumentpanel med en utstickande ratt med gasreglage och ett pedalställ som ställdes på golvet.

Just den här simulatormen ville KSAK sälja eftersom den inte fick något jublande mottagande hos flygklubbarna och dessutom snurrade alla instrument när man vred på startnyckeln. Vi tog den till mitt jobb och öppnade kåpan. En styrwire hade gått av och efter reparation av den och ändring av ett motståndsvärde som minskade påverkan av propellerns slipström över sidrodret, så fungerade flygdelen bra. Men instrumentflygningen? Tja – stora begränsningar!

Simulatormen var tillverkad i USA och hade av KSAK lånats ut till flygklubbarna med andemeningen att öka kunnandet i instrumentflygning. Men simulatormen hade

ingen navigationsberäkning som höll reda på var ”flygplanet” geografiskt befann sig. Allt byggde på att piloten följde en radarledning inspelad på band och när flygledaren beordrade val av transponderfrekvens och kommunikationsfrekvens så ställde de simulerade ILS-instrumenten in sig, med flygplatsens inkurs och höjd, så att allt såg normalt ut, om piloten följde instrumenteringen till en systemlandning. (Transponderfrekvens och Kommunikationsfrekvens har naturligtvis inget att göra med ILS-inkurs i verkligheten, men det var så man löst det i denna enkla simulator) Om det var en lyckad inflygning utan alltför stora fel, tändes på slutet en grön lampa (Field in sight). Om ILS-inflygningen hade för stora avvikelser tändes istället lampan (Missed Approach) och piloten fick göra pådrag för ny inflygning.

Fortsättningen för en ny inflygningsrunda blev långt ifrån verklig eftersom ingen positionsberäkning fanns.

Vi bjöd 2.000:- för simulatören och KSAK accepterade!

Efter en tid kom idén om att bygga till en positionsdel och förbättra instrumenteringen. Detta sammanföll 1976 med att vi på F 16 bytte Drakenversion till J 35F med digital beräkning i tillhörande flygsimulator och bytte ut den ena 35A-simulatören till en J 35F2-simulator. Den kvarvarande J 35A-simulatören byggde vi om till SK 35C-versionen (Finns idag på Västerås flygande museum). Eftersom 35A-versionen försvann ur flygvapnet blev vi av FMV beordrade att rensa stora delar av vårt reservdelsförråd som fanns på simulatoravdelningen. Från detta surplus-förråd kunde jag plocka delar och bygga en nykonstruerad positionsenhet som omfattade området Köping – Ålands hav samt Gävle – Trosa. Alla förekommande navigeringsfyrar (VOR/NDB) och instrumentlandningshjälpmedel (LOC/GS/Markers) inom området simulerades.

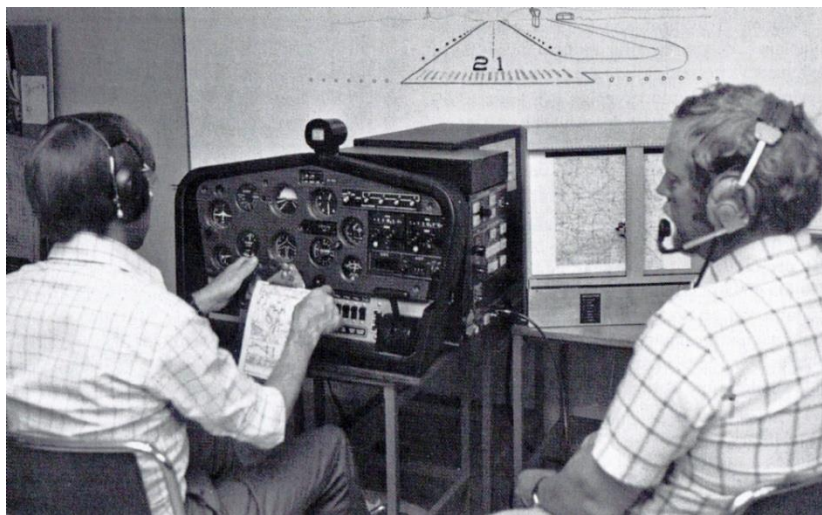
Simulatören blev av Luftfartsverket godkänd för IFR-utbildning som bedrevs i Uppsala Flygklubbs regi.

Vid två tillfällen lånade vi ut simulatören till event inom flygsektorn. På tekniska museet på Djurgården hade vi den uppställd när några av de första kvinnliga trafikflygarna skulle presenteras för allmänheten. Vid det tillfället flög Drottning Silvia ett kort pass i simulatören.

KSAK lånade simulatortill ett event i Vinterträdgården på Grand Hotell i Stockholm. Dagen efter det att jag ställt upp simulatortill där så ringde min kontaktman och berättade om ett fel i ILS-systemet. Jag anade var som hänt och plockade ihop en verktygsväska. En tung elektrolytkondensator, för integrering av geografiska förflyttningar, hade lossnat i sin ena lödning och jag lödde ihop skadan snabbt under intresserade blickar från publiken.

När dimmorna från lödtennets harts lättade, tänkte jag:

- Detta har absolut ingen gjort före mig, lagat en flygsimulator i Vinterträdgården på Grand Hotell!



Den som flyger här är simulatorkollegan, FFV:aren 5104 Rolf Bergman.

Rolf, som numera är avliden, var från början instrumentmakare.

Rolf till vänster. Nilsson himself till höger.

Om att klara sig från kommendering till Halmstad.

Anledningen till frånvaron från Halmstads tekniska skolor, under ett helt tekniskt liv i flygvapnet har sin förklaring.

Efter utbildningen hos FFV i Västerås gjorde jag mina praktikår vid flottiljverkstaden på F 16 i Uppsala. Som utlärd telemontör blev jag lovad en förmansbefattning på flygteleververkstaden på Avd 6. Efter avslutad värnplikt med samma jobb men mindre betalt sökte jag till flygteknikerutbildningen i Halmstad 1961. Jag blev antagen men när jag besökte flygdirektören Nils Ekstam för att säga upp mig sa han: - Men du ska ju bli förman här!

Jag svarade att det har ni sagt ett helt år men inget har hänt i den saken hittills. Nu blev det fart!

1962 blev jag förman på flygteleverkstaden och efter två månader omreglerades den tjänsten i hela flygvapnet till en verkmästarebefattning. Endast fyllda 22 år var jag chef för flygplanteleverkstaden och förmodligen den yngsta verkmästaren i FV genom alla tider!

De nödvändiga utbildningarna för J 35 hade skett på F 16, F 13 och Radarskolan på F 2. FTS i Halmstad var vid den här tiden endast på planeringsstadiet.

1964 sökte jag en tjänst som simulatoringenjör och fick den. Utbildningarna på simulatorerna fanns på simulatorförsedda flottiljer, främst F 13 i Norrköping och vid simulatorkontoret i Arboga/CVA eller vid civila företag såsom SIFU i Stockholm.

För min krigsbefattning Baselingenjör på Tierpsbasen gick jag den sista Basingenjörskursen på F 8 i Barkarby, varefter hela kursen flyttades till Halmstad.

Jag har aldrig satt min fot i Halmstad!

5647 Ingemar Nilsson



Ärna Kamrat- och Veteranförening
Ärna-bladet

Ingemar Nilsson
Redaktör



Sturegatan 17 A
752 23 Uppsala

Tel: 018 - 46 09 34
Mobil: 070 - 39 86 350
E-post: ingunils@telia.com

”Kungen är död, länge leve Kungen”

Under en period på sextio- och sjuttioalet var jag personalrepresentant för tjänstemännen i den tidens företagsnämnd. Nämnden hade ingen beslutanderätt utan ett forum för ömsesidig information mellan företagsledningen och personalens representanter. När medbestämmandelagen MBL trädde ikraft på nyåret 1977 ersattes nämnderna av andra organ. Informationen till de anställda blev i varje fall inte bättre.

Det var mycket som hände i landet sensommaren 1973. Valrörelsen var inne i slutspurten. Norrmalmstorgsdramat med gisslantagning och polisens belägring av dåvarande Kreditbanken (nuvarande Nordbanken), med ett stort internationellt massmedialt pådrag, hade avslutats utan manspillan. Mitt i allt detta passar den gamle monarken (90), att lämna in riksregalierna under sin vistelse på sommarresidenset Sofiero, utanför Helsingborg.

Alltnog sitter jag en dag på mitt kontor när telefonen ringer: ”Det är Elmer*”, säger en röst. Jag misstänkte redan i samtalets inledningsskede att jag var utsatt för ett practical joke. Jag var osäker på rösten i telefon, Elmer brukade inte ringa till mig så jag var på min vakt:

”Jag ringer till dig för Erik Johansson (tjänstemannaföreningens ordförande) är bortrest vilket även Curt Callenås är så jag tyckte du stod i succession.” Språkbruket lät ju rojalistiskt så det förslog så jag blev än mer misstänksam. Det blev bara värre och värre, men jag höll masken. Elmer fortsatte: ”Hans Majestät Konungen har ju avlidit”, jag såg för min inre syn hur Elmer stod i givakt, om det nu var han. Var ska detta sluta tänkte jag, och han som kallar sig Elmer fortsätter: ”Konungen ska föras i bilkortege från Helsingborg till Stockholm och ett lunchuppehåll ska göras på Slottet i Linköping.” Nu var jag säker på att någon drev med mig men jag höll masken: ”Det ska bli medborgaruppvaktning på Borggården”, säger Elmer och fortsätter: ”Då hade jag tänkt att företagsnämnden skulle representera företaget och hedra monarken”. Jag ser för min inre syn republikanen Larsson i mörk kostym i stram givakt: ”Har du talat med verkstadsklubben”, säger jag till Elmer: ”Nej du är den förste”, säger han. Jag fortsätter frågandet: ”Har du pratat med länsrådet Rydberg”, han var landshövdingens närmaste man som styrde med det mesta. Det hade han inte men tyckte det var ett bra förslag: ”Jag ringer till Rydberg”, säger han och lägger till

att han återkommer. Det var ett av de märkligaste samtal jag fått, nu var jag säker på att det verkligen var Elmer som ringt och det var skönt att jag inte dragit i med – nej du din jävel, mig lurar du inte – eller något liknande. Efter en stund återkom Elmer sedan han talat med länsrådet Rydberg. Tillställningen var bara till för representanter för garnisonen och länsstyrelsen!

5019 Lars-Erik "Mandel" Larsson



**Elmer Axelsson (1922-2005) var högste hönset på firman. När flygverkstäderna fortfarande tillhörde flygvapnet var titeln styresman för den flygdirektör med överstes rang som var chef. Sedan flygverkstäderna 1968 överförts till FFV var titeln verkstadsdirektör. Det hade Elmer varit sedan 1972 när företrädaren Sven-Åke Lilja lämnat företaget. Lilja hade kommit på kant med FFV:s generaldirektör Erik Malmberg och vandrat tillbaka till fadershuset, Försvarets Materielverk (FMV).*

När FFV Underhållssektor med 3600 medarbetare och verksamhet på fem platser bildades 1973, blev Elmer Axelsson chef för hela härligheten.

Axelsson var till sättet en tystlåten och eftertänksam natur och passade säkert generaldirektör Malmberg bättre än företrädaren, den mer stridbare Sven-Åke Lilja.

6212 Tommy Folkesson , artikel från TIFF

Vi fick ett mejl till redaktionen med positiv kritik på föregående nummer av TIFF. Mailet var undertecknat Tommy Folkesson och för att höra mer om både hans spännande bakgrund som tekniker inom flygvapnet och vad han framöver vill se



mer av i TIFF, fick vi en pratstund tillsammans. Tommy blir därmed den sjuttonde läsaren som vi får lära känna i 'TIFF möter en läsare'.

Corona fortsätter att försvåra resandet – både inom och utanför landets gränser. Men eftersom både vår läsare Tommy och jag som webbredaktör till vardags befinner oss i Linköping, stämde vi träff vid caféet vid Vidingsjö motionscentrum, i utkanten av stan. Under ett par timmar satt vi och talade om allt från vilken flygplansdesign som var mest tilltalande, till huruvida

husvagn eller husbil drar det längsta strået.

Vad har du jobbat med, som du gärna vill dela med dig av till TIFF:s läsare?

Min första inblick i flygvapnet fick jag, då sex år, när farfar tog mig med till staketet vid västra banändan på F12. Därifrån kunde vi se J21:or starta och landa. Farmors saft och bullar var säkert med. Försättningen blev modellflyg i flera former, vilket formade min tekniska talang.

En tuff fortsättning blev det på Flygförvaltningens Verkstadsskola, FFV, i Västerås. (Se TIFF nummer 1/1987). Internatskola med många av dess utmaningar för en 17-åring, ensam och hemifrån. Utbildningen var fenomenal! Vi fick lära oss nyttja de flesta maskiner och verktyg som en tekniker kan tänkas behöva, samt att hålla undan fingrarna. Värnplikt på LFC Måsen nära Örebro - dagar jag ännu kan längta tillbaka till. Fjällvandringar till luftbevakningstorn i Dalarna, dagar i luför-master sysselsatt med att byta stag upphissad 60 meter upp i luften. Muckade och fick anställning på F1 som hjälptekniker. Nu började 35 års

vandring i försvaret. Dessutom kom DIDAS Flyg och TIFF detta år. Nu återstår bara TIFF.

Som 'hjälpkalle' var det till att lyssna och lära av de gamla teknikerna. Några var över 50 år gamla, vilket vi ansåg var en aktningsvärd ålder! Men när hjälpkalletiden var förbi måste vi eltekniker lära oss telesystemen på 35:an fullt ut, genom två så kallade busskurser. Till 35:an hörde en Mercedesbuss med testutrustning som med två grova kablar (400 ledningar i varje) anslöts till flygplanet. Från bussen kunde man bland annat simulera flygplanläget, siktet 7B och radarn PS 011. En gång fick jag in en 35:a vars horisontindikator visade stigning i stället för dyk under flygning. Landningen kunde slutföras genom att följa ett annat plan. Påbörjade fellokalisering: Jag satt i flera timmar i testbussen mätte och testade, utan att hitta orsaken. Ingen flygning kunde genomföras förrän jag identifierat felet. Till slut skickades flyglägesgivaren till instrumentverkstaden på CVM. Så småningom upptäcktes att någon felaktigt hade smort givaren med silikonolja som har mycket god elektrisk isolering. Efter detta får inte silikonolja/-fett tas in på elverkstaden. Tiden i Västerås på F1 var fantastisk. Det blev familj med två barn. Många och ibland långa kurser. Bäst minns man - som sig bör - de trevliga sakerna. Visst hände det även mindre trevliga saker, som man nu i efterhand kan skoja om. Till exempel när en ganska nyutbildad flygförare inte fick stopp på maskinen vid landning; kom i otakt med gasreglage, bromsar och bromsskärm. Fortsatte in i utrullningshindret, max utdraget. Stannar på vallen mot Mälaren. Maskinen blev lite knäckt i ryggåsen, och fick fortsätta som utbildningsmateriel på teknikerskolan F14 i Halmstad. En annan 35:a blev hårt ansatt en fredagseftermiddag, då all utrustning skulle in i hangaren. En värnpliktig inväntade inte erforderligt bromstryck på bogserbilen, med resultatet att han körde in i nosen på planet, vilket blev hängande i passagerarplatsen på bogserbilen. Mellan alla kurser var det långa och korta ombaseringar. Oftast till Boden med Södra Bredåker som förläggning. Vid dessa tillfällen blev det gärna turer till Kvikkjokk och Stora Sjöfallet över helgerna, med lite fjällvandring och fiske. Det var inte många som fick napp, men Tommy Jacobsson lånade fiskar för fotografering av lokala fiskare vid Tarrekaisesjön. Så var den fiskehistorian avslöjad...

Till F15 Söderhamn

Men allt är inte evigt. När jag började på F1 år 1967 satt en gammal tekniker (Loberg) och spådde framtiden. "När ni blir så här gamla finns det bara en flottilj

kvar”. Tyvärr hade han nästan rätt. Så år 1982 lades F1 ner och jag med familj flyttade till F15 Söderhamn där vi byggde en villa i Ljusne. Vi nio eltekniker som skulle skiljas åt från F1, samlades en kväll för en sista gemensam samvaro hemma hos Tommy Jakobsson. Hans fru Eva hade sytt en fana åt oss, som hissades på kvällen. Vi lovade varandra att träffas första helgen i september varje år. Ytterligare några F1-tekniker fick höra talas om våra trevliga träffar och undrade om även de fick ansluta. Och jo visst, varför inte? Vi samlade ihop adresser till 91 stycken före detta tekniker. Ungefär 60 av dessa har deltagit någon gång. Vi har stått fast vid vårt ord och träffas varje år, med god mat och dryck. Fanan som Eva sydde hissas alltid klockan 12, under civil givakt och F1 marsch spelas. Historierna som berättas blir inte sämre med åren. ”Kommer du ihåg...?” Detta är för oss övning Månsken. Jag är självpåtagen utbildningsledare. Tips-/utbildningsrunda med frågor om vår kära 35 Drake. SKI 35 (Speciell klargöringsinstruktion Fpl 35) gäller då fortfarande. Det har blivit naturlig gallring i deltagarlistan, men fortfarande 37 aktiva och siste man skall ha vår fana med sig enligt statuterna. Här på F15 blev det till att börja med omskolning till 37:an. Ganska stor skillnad mot 35:an. Ett trevligt inslag blev, att man efter test och utprovning, fick åka med i baksits på en SK37. Och visst jäklades flygföraren ibland för att kolla hur mycket teknikern tålde i g-kraft och sväng...

1986 fyllde flygvapnet 60 år, och en stor överflygning över huvudstaden skulle göras, med en division från varje flottilj. Jag hade turen att få sitta i baksits med kamera. Hemflygningen gick över F16 Uppsala. Där vände alla åtta planen till ryggläge och passerade flottiljen så. Orsaken sade divisionschefen var ”att F16 är så fult”. På F 15 kom jag snart att hamna på teknisk enhet. Där blev DIDAS Flyg min följeslagare. Som följd av detta blev det varje år en materielkonferens för flottilj, Saab, CVM, FMV med flera intressenter. Alltid trevliga upplägg med DIDAS som utgångspunkt samt mycken annan information. Kaj Palmqvist (FMV) och jag höll låda och han ”retade” alltid mig - till allas förtjusning. Det bjöd vi på! Jag hade gått flygverkmästarkurs 1978-79, och för att bli ”riktig” officer, måste jag flytta till en högre befattning. Detta blev chef för frivillig avdelningen; en tjänst jag initialt inte visste mycket om. Jag blev flottiljens representant mot bl.a. bilkårister och flyglottor. Med uppgift att under övningar besöka luftbevakningstorn och bevakningscentraler där de frivilliga arbetade under helgerna: Fantastiskt engagerade människor! Samt att dela ut betyg vid kursavslutningar och att marknadsföra flottiljen. Nackdelen var att det blev alltför

mycket övertid och resande. Under mina första år på F15 och 37 Viggen kom det ofta upp servicetekniker från Saab. Dessa gjorde tillsyn på 37:ans testutrustning. Vid fikabordet en dag berättade Saab killen "Svesse" att vi skulle sälja 24 stycken 35:or till Österrike. "Säg till mig när det är dags." sa jag. "Jag vill vara med!" Många år senare ringer någon. "Du skall vara på Saab på måndag!" Så blev det. Jag fick veta att jag skulle deltaga i enklare 35-information för höjdare från Österrike, under två veckor. El, styrautomat och tele blev min bit. Det gick tydligen bra, för efter de sista lektionerna blev jag uppkallad till en Saabsäljare (Peter Grönros). Jag fick godkänt och ett: "Du börjar hos oss den första september!". Nu gick det fort. Fick mycket fina anställningsvillkor och lön. Lättköpt.

Till Saab Linköping

Flytt till Linköping och påbörja en ny villa. Tyska språket hade aldrig varit något för mig. Men Saab hade språkutbildning och skickade mig med en lärare (Wolfgang Zoffel) till Österrike. Det blev två intensiva veckor med, förutom språk; lära sig vett och etikett, och hur man klär sig vid rätt tillfälle. Mycket ansträngande, men den utbildningen hade jag mycket nytta av och har än idag. Så blev jag Saabare för två år framåt. Det blev mycket publikationsarbete. 35-simulatorn som kom från F4 blev mitt större jobb. Österrike själv stod för ett imponerande simulatorbygge i Österrike. Tekniker från CVA (Anders Willen) byggde ihop allt i Zeltweg. Jag satt i berget i Arboga och plockade ihop reservdelar som vi trodde skulle komma till användning. Det blev många trevliga resor till Zeltweg och ett litet trevligt gasthaus. Monteringen av simulatorn (Sulan) fortskred bra, trots landets byråkrati. T.ex: En påse med brickor, som jag packat och markerat 10 styck, innehöll 16 stycken. Jag hade öst i alla kvarvarande i förpackningen. Det blev klassat som felleverans. Jag vände mig helt sonika om och tömde ur det felaktiga antalet. Fick ett OK! Så kom stora dagen att starta upp Sulan för fullt. En kraftig smäll och en blå låga ur högspänningssenheden. Tystnad. Är det fukt? Ja, i byggnaden kändes det att det var fuktigt. Vid kontroll med en hygrometer jag lånade, slog den nästan i botten. Så det var bara till att köra avfuktning av den stora nya betongbyggnaden. Hemma igen blev det mycket åkande Saab-CVM. Nu handlade det mest om telekörning av David 14 som skulle bli första planet ut. Så kom äntligen den stora leveransdagen. Stor delegation från Österrike och Saab samlades vid plattan för leveransflyg/uppvisning och symboliskt överlämna loggbok. Lite vid sidan om

stod vi som praktiskt arbetat mycket med nr 14. Planet rullades ut i solsken och piloten (Stig Holmgren) gjorde sig redo. Teknikern med startaggregat likaså. Flygföraren visar kontakt tecken. Trycker på startknappen. Startförloppet går halvvägs. Inget motorljud. Teknikern ser förvirrad ut. Vad göra? Panik! Jag som hade arbetat med 35:an i många år kände igen problemet. Jag gick diskret fram till teknikern.

”Skall jag hjälpa?” Jag gick ofta i trätofflor vid kontorsarbete. Så även idag. Jag reste mig upp i främre landställsrum, tog av en trätoffel och knackade hårt med denna till reläbox V151 ett par gånger. Här fanns relä av tvivelaktig säkerhet som ibland fallerade. På med toffeln och jag gick därifrån en bit. Tummen upp igen och motor startar. Ceremonin kunde fortsätta och loggboken kunde överlämnas. Jag tror inte att någon förstod att vi hade haft problem. Ingen vet, förrän nu...

AF2 Helikopterbataljon Malmen

Under mitt pendlande mellan Saab och CVM passerade jag gamla F3/ Malmen. Helikoptrar. Helikopterbataljon hade flyttat in på Malmen. Spännande! Jag svängde in. Gick upp till hangaren och träffade tekniske chefen AF2 (Lars Burman) och presenterade mig. ”Bra, vi behöver en eltroppchef!” och så blev jag det. Snabba ryck igen och därmed slut på den lärorika Saabtiden. Helikopter 5 var något helt nytt. En liten kolvmotor som brummade på. Plats för två personer. När jag anslöt var vi totalt 42 personer och 24 helikoptrar. En stor familj som mest hade skoj. För min del blev det så mycket flygutbildning att jag kunde styra hem vid behov. Däremot blev navigering min bästa bit. Så kom pansarvärnshelikoptern HKP 9 med dubbla jetmotorer. Då blev det lite mera åka av. Även tekniken med beväpning och sikte krävde ny utbildning. Ännu en gång hamnar jag på Teknisk enhet. Åter i DIDAS. Känner mig hemma och stannar här i 17 år, tills chefen en dag undrade om jag och två tekniker som också fyllde 55 år kunde tänka oss att ”gå hem”. Löneavtalet var så bra, att vi kunde tänka oss att packa ihop direkt.

Men ett avslutande uppdrag blev det: Veckan före jul; snöstorm. Värst drabbat var som vanligt södra norrlandskusten. Jag som tidigare varit bosatt där, visste hur det kunde vara. Bataljonschefen undrade om vi kunde flyga upp till Gävle och se om vi kunde vara till någon hjälp. Vi packade två helikoptrar med nödvändig utrustning för att kunna vara borta en vecka. Iväg och mellanlandade på F1 Västerås för tankning. Kontakt med Gävle/Sandviken flygplats. Svaret

blev; ”Nej ni får inte komma in, det snöar här”. I skymningen fick vi till slut landa där trots allt. Allt tyst. Meterdjupa gångar i snön. En av gångarna visade sig leda fram till tankcisterner, som var fullständigt översnöade. Start igen mot brandstationen i centrala Gävle, som skulle bli vår bas under veckan. På väg in sitter jag och funderar på vad det är för stora snöhögar vi flyger över. Landning och nattning av helikoptrarna. Morgon. Samverkan med det lokala styret, för att reda ut var vi kunde göra mest nytta. Det blev mycket blandat. Flyga ut matkassar, snusdosor och transportera havande damer, skrämman bort älgar som låg på plogade vägar. Älgarna kunde knappt ta sig fram i snön. Man kände att man gjorde nytta. Och de där kullarna vi såg vid ankomsten var ett villaområde med enplanshus som var helt översnöade, upptäckte vi nu när innevånarna började gräva sig ut. Så hann vi hem till helgen och säga farväl till bataljon, arbetskamrater och försvaret.

Hur länge har du läst TIFF och vad tycker du om TIFF:s innehåll nu jämfört med i begynnelsen?

Under mina år i försvaret har TIFF varit en god följeslagare. Har ofta funnits i fikarummen. Och som pensionär är jag prenumerant, för att inte missa något. Första åren samlade jag på för mig intressanta nummer. 1999 började det bli mera färg i tidningen. 2001/3 allmän försvarsmaktjänst, mycket staplar, diagram och tårtbitar i presentationer. Jag kände inte igen TIFF längre eller rättare sagt, materielen som avhandlas. Vad hade hänt? Jo, det var ju jag som hade vuxit ifrån och blivit äldre. Men något nytt hade hänt. Nu hittar man alla TIFF på sin hemsida. Där i arkivet hittar jag nu många godbitar som får mig att minnas.

Har du några favoritområden i innehållet när det kommer ett nytt nummer i brevlådan?

Tommy Tyrbergs artiklar.

”Under mina år i försvaret har TIFF varit en god följeslagare. Har ofta funnits i fikarummen. Och som pensionär är jag prenumerant, för att inte missa något.”

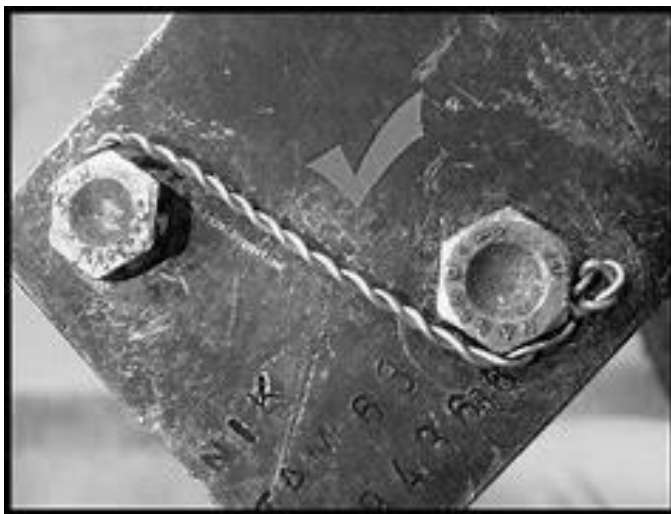
6212 Tommy Folkesson



Kontrolltabbe med poäng

En av kontrollanterna kom in till mig en dag i slutet av januari 1977 och var bekymrad. Han hade kommit på att han släppt iväg ett moderatorservo till motorreglersystemen på helikopter 3 och 4 utan att en utvändig trådlåsning var utförd. Han hade kollat om servot fanns kvar på företaget men det hade redan levererats till marinen.

Det var inget annat än ta tjuren vid hornen och ringa upp den ansvarige hos kunden som var en stram marindirektör. Jag berättade om vårt misstag, bad om



ursäkt och föreslog att de antingen skulle reklamera servot eller själva se till att det blev låst.

Marindirektören tyckte att de själva kunde göra låsningen och jag lovade att sända över erforderliga instruktioner. När vi var klara med det praktiska säger han på sitt militära manér: "Hur förhindras en upprepning och vad vidtar du för

åtgärder med den felande kontrollanten?" Då flyger den onde i mig och jag säger: "Du behöver inte oroa dig, han är numer skild från sina uppdrag". Det blir tyst i andra ändan av tråden, så säger han: "Det var väl drastiskt." Då genmälde jag: "Det är inget att snacka om", utan att berätta orsaken, kontrollanten blev dagen efter pensionär!

De gånger jag träffade marindirektören efter den händelsen blev jag alltid bemött med största respekt från hans sida.

5019 Lars-Erik "Mandel" Larsson



Fortsatt utbildning

I min ungdom fanns inget överflöd av yrkesutbildning som inte var knutet till det gamla systemet som lärling hos hantverksmästare men den täckte ju å andra sidan bara gamla traditionella yrken. Vissa större industrier som Saab och CVM hade dock smärre inbyggda yrkesskolor och en del kommuner och landsting bedrev även utbildning men i ganska ringa omfattning. Som jag berättat i ett tidigare kapitel hade jag efter avslutad skolgång 1949 med ett frivilligt åttonde läsår tagit anställning som springpojke på CVM för att kvalificera mig som sökande till deras yrkesskola. På CVM kom jag dock till insikten att Kungl.

Flygförvaltningen bedrev en betydligt mer kvalificerad och eftertraktad utbildning i Västerås. Jag har ju också nämnt att jag mot alla odds lyckats erövra en plats på den eftertraktade skolan.

Bakgrunden till skolan var att flygvapnet under sin snabba tillväxt i slutet av 1930-talet konstaterat att den framtida tillgången på kvalificerad personal med rätt utbildning för underhållsverkstädernas behov var starkt begränsade. Några utbildningsvägar i statlig eller kommunal regi för flygvapnets behov fanns inte.

Den dynamiske chefen på materielavdelningen vid dåvarande flygförvaltningen, Nils Söderberg – generalmajor från 1945, satte fart på planerna med utbildning i förvaltningens egen regi. I februari 1942 startade verksamheten under namnet Flygförvaltningens Lärlingsskola (FFL), från 1946 Flygförvaltningens Verkstads-skola (FFV). Skolan kom att förläggas till Västerås där Centrala Flygverkstaden (CVV) ställde lokaler till förfogande.

Eftersom skolan hade riksintag fordrades någon form av internatförläggning, eleverna var ju bara mellan fjorton och sexton år. Det gällde också att förutom inackordering även ta ansvar för viss fostran som föräldrarnas ställföreträdare. Flygförvaltningen tog kontakt med KFUM i Västerås och dess chef Erik Tunås. Föreningen hade ju redan erfarenheter av elevhemsverksamhet för ASEAs lärlingar. KFUM hyrde nu Johannisbergs herrgård som var öde och i stort behov av renovering. Herrgården ligger i ett naturskönt område vid den västra stranden av Mälaren, cirka fyra kilometer från centrum och gränsar till KFUM:s fritidsanläggning Lövudden med bland annat idrottsplats samt det militära reservflygfältet Johannisberg in på knutarna.



Sjöhangaren vid Centrala Flygverkstaden i Västerås byggdes 1927 och var avsedd för underhåll av de sjöflygplan som fanns i försvaret. I omedelbar anslutning till Sjöhangaren fanns en slip för att dra upp dessa flygplan. I samband med att skolan skulle förläggas dit i februari 1942 skedde en omfattande om och tillbyggnad. Tiden som skollokal blev dock kort, sju år senare brann hela härligheten upp

De första sju åren togs det bara in tjugo elever i varje årskurs. Totalt utexaminerades vid skolan 807 elever under åren 1945 till 1969. Att flygförvaltningen upphörde som huvudman för skolan 1968 berodde på att statsmakterna beslutat att försvarets yrkesutbildningar skulle underställas det allmänna skolväsendet. Skolan kom så småningom att ändra gestalt flera gånger och heter nu Hässlögymnasiet och finns lokaliserat till Hässlö, Västerås flygplats (gamla Västmanlands flygflottilj F1). På skolan finns nu även påbyggnadskurser inom högskoleprogrammets ram.

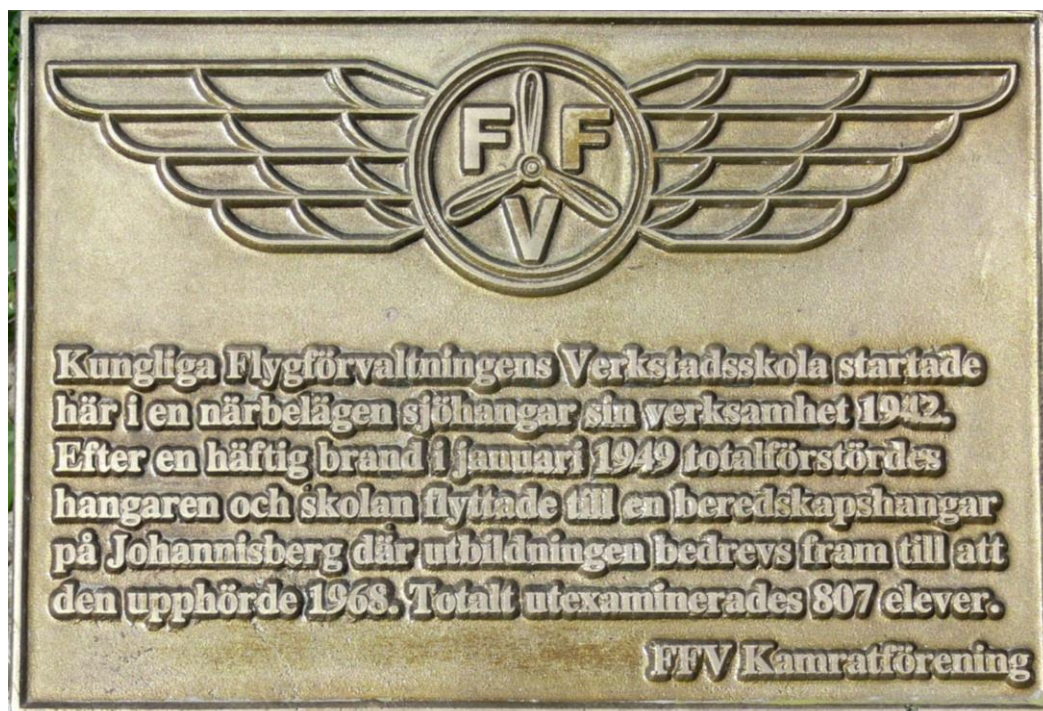
Till en början utbildades bara flygplan- och motormontörer men efter något år även instrumentmakare och senare radar- och telemontörer. Utbildningen var fyraårig med de två första åren förlagda till skolan i Västerås följt av två praktikår på central verkstad eller motsvarande.



Den 27 januari 1949, dagen efter storbranden, toppar naturligtvis VLT med text och bilder från branden

När jag började på skolan 1950 var den gamla på CVV borta, Sjöhangaren som skolan låg i brann ner den 26 januari 1949, kuriöst nog samma dag som det nya elevhemmet på Malmslätt invigdes! Enligt Vestmanlands Läns Tidning, VLT, dagen efter branden var det en jättebrasa som utan skicklig brandbekämpning kunnat ödelägga hela CVV. Enligt VLT satte stadens brandförsvär in alla tillgängliga resurser, utöver detta deltog enligt tidningen tvåhundra femtio militärer i släckningsarbetet.

Efter branden etablerades skolan på samma sida Västeråsfjärden som Johannisberg. Vid krigsflygfältet där fanns några beredskapshangarer varav den ena till en början byggdes om till en modern verkstadsskola.



På platsen för Sjöhangaren i den stadsdel som i dag kallas Östra Mälarstranden har skolans Kamratförening rest ett monument och satt upp en bronzstavla som berättar om skolan

Tidigare hade halva styrkan elever varje dag rott från Johannisberg till skolan på andra sidan Västeråsfjärden. Den andra halvan åkte cykel runt fjärden en sträcka på nio kilometer! Sedan skolan flyttat blev det bara en kilometer mellan elevhem och skola, och det var på landbacken.

Från och med årskurs 1948 utökades intagningen till trettio elever och ett nytt modernt elevhem byggdes på Lövudden där i fortsättningen årskurs två bodde. Fortfarande var det dock så att under de två första skolåren var samtliga elever internatförlagda på



Här tränas rodd med tiohuggare

elevhemmen på Johannisberg och Lövudden. Mycket sträng disciplin och rigorösa ordningsregler rådde vid såväl skolan som på elevhemmen. Redan 1945 bildade eleverna en kamratförening, vilken fortfarande är mycket aktiv. Den stränga fostran skapade starka band mellan eleverna som ännu idag bidrar till kamratföreningens goda sammanhållning.

Med intagningsbeskedet från rektor bifogades en utrustningslista, en del avsåg obligatorisk utrustning och den andra önskvärd.

Obligatorisk utrustning

Klädespersedlar:

3 omgångar arbetskläder (blåskjorta och blåbyxor eller overall), 1 par arbetsskor, 4 par strumpor, 1 st överrock (trenchcoat), näsdukar, 1 par gymnastiskor, 2 st pyjamas eller nattskjortor, 1 st gymnastiktröja, 1 par idrottsbyxor, 1 par badbyxor, 1 par tofflor

Toalettartiklar:

3 st handdukar, tvål och tvåletui, tandborste och tandkräm, klädesborste, skoborste och skokräm, förvaringspåse för smutskläder

Övrig utrustning:

Cykel

Önskvärd utrustning:

1 par grova skor (pjäxor), 1 par lättare skor (lågskor), 2 par sportstrumpor, 3 omgångar underkläder, 2 st arbetsskjortor, 2 st skjortor, 1 st sticktröja, 1 st vindtygsjacka, 1 st halsduk, 1 st kostym, 1 par vantar eller handskar, slips, mössa, 1 par sportbyxor, anteckningsblock, pennor, kautschuk, kniv, passare, läroböcker i matematik och modersmål, idrottsutrustning (skidor, skridskor), termosflaska, ryggsäck

En intressant lista att studera en bit in på 2000-talet, speciellt med tanke på att all tvätt skulle skickas hem, inga tvättmöjligheter fanns på elevhemmen!

Söndagen den sjätte augusti 1950 klev jag av tåget på Västerås C för att på måndagen börja min fyrråriga utbildning. Redan på stationen uppstod språksvårigheter. En gosse med hatten käckt på nacken tilltalade mig när jag skulle hämta den polletterade kofferten och cykeln. Efter flera omfrågningar och förtydligande framkom det att denne skåning, med den för mig obegripliga Göingedialekten skulle börja på samma skola som jag. Samtalet gällde samåkning i taxi till Johannisberg. Rolf Guldstrand, som gossen hette, och jag kom senare mera på "speaking terms" med varandra.

Lite om Johannisberg och dess faciliteter

Johannisberg var ingen lyxbostad trots att det varit herremansboställe under århundraden. Man kan väl förmoda att markservicen då var något bättre än i

nådens år 1950. Jag var emellertid väl förberedd genom den tidigare samvaron med äldre elever.

Den tidigare kungsgården Johannisberg hade gamla anor. Den hade sedan medeltiden, men då under annat namn, tillhört kyrkan och utnyttjats på olika sätt som lönejordar och prebenden till högre prelater inom den dåtida katolska kyrkan. Under vissa perioder lär godset även varit biskopssäte för bishopen i Västerås. Mangårdsbyggnaden var dock inte mer än ett par hundra år men den hade byggts på redan månghundraåriga källarmurar.

Riksbyggaren mm Gustav Eriksson (1496-1560), mer känd som Gustav Vasa, såg den katolska kyrkan som en rival om makten. Influenserna från Tyskland och Martin Luthers reformation passade Gustav som hand i handske men knappast av religiösa skäl utan främst realpolitiska och inte minst ekonomiska.



Johannisberg herrgård som det såg ut 1950 och gör än i dag

Med hjälp av reformationen kunde Gustav så småningom krossa katolicismen i Sverige och konfiskera stora delar av den dåtida kyrkans enorma tillgångar, så även Johannisberg, vilken han inrättade som kungsgård. Under Gustav och hans söners dagar kanske kungsgårdar mer var att likna vid privategendomar!

Johannisberg kom att vara i kronans ägo i fyrahundra år med undantag för några år under drottning Kristinas regeringstid (1644-1654). Drottningen var frikostig med kronans egendom i form av gods och gårdar som hon förlänade sina gunstlingar, i Johannisbergs fall till riksstallmästaren, baron Hans Wachtmeister. Godset togs dock tillbaka till kronan vid reduktionen efter Kristinas abdikation.

När vi kommer fram till 1900-talet visar Västerås stad intresse att köpa Johannisberg. En framställan härom gjordes till Kung. Maj:t redan 1918. Det blev många

turer och det enda staden och staten kom överens om är att staden inte köper Johannisberg och nu är vi framme i november 1921!

I slutet av 1930-talet aktualiseras på nytt ett köp av Johannisberg på grund av stadens planer på en utbyggnad av djuphamnen och man var beroende av godsets mark och framför allt dess vidlyftiga vattenrätt.

Efter många turer köper så Västerås stad Johannisberg med löftet till kronan att anlägga ett krigsflygfält på ägora, köpet klubbas för köparens räkning i stadsfullmäktige i augusti 1940.

Det var alltså av staden KFUM kom att hyra det gamla huset. I kåken fanns sex logement, tre på vardera våningen två och tre. Jag inkvarterades på lucka fyra under snedtaket på tredje våningen, här fanns det plats för fyra man, två i underslaf och två i överslaf. Luckorna två och tre i våningen under samt lucka sex på tredje hyste dock sex man vardera.

Första våningen innehöll expedition, kök, husmors bostad samt ett rum kallat tysta rummet som eleverna fick utnyttja för läxläsning och annan stillsam verksamhet.

På andra våningen fanns förutom de tre logementen ett större samlingsrum som varit matsal när Johannisberg var ensamt elevhem. På södra gaveln hade KFUM-sekreterare Erik Tunås, en ungarlsdubblätt.

Tredje våningen hade centralt ett större dagrum med pingisbord och grammofon mellan logementen samt med ingång från trapphuset ett bostadsrum för den i tjänst ständigt varande vaktmästaren Gunnar Larsson!

De sanitära förhållandena var ytterst primitiva, en toalett per våning, sexton man på en "mugg" på plan två och fjorton på plan tre. Om jag inte missminner mig hade vi sammanlagt tre tvättställ med enbart kallt vatten på plan tre och motsvarande utrusning på plan två. Någon dusch eller badmöjligheter fanns inte, den enda möjligheten att tvätta hela kroppen yppade sig vid bastubadet på lördagseftermiddagen i det gamla bryggghuset på gården. Bastun var mycket primitiv, kaminen var ett plåtfat som konverterat till sitt ändamål. Varmvattnet värmdes i bykgrytan och det kalla togs ur en vattenpost som kom upp genom det halvruttna golvet inne i bastun. Att såga och hugga veden samt elda bastun

ankom två ettor enligt ett rullande schema. Under min tid var det en tävlan mellan "fyrmästarna" vilka som kunde elda bastun varmest. Det gällde att hugga veden tillräckligt klen samt elda med fullt drag.

En skara spisande elever i övre dagrummet på Johannisberg som var kombinerat pingisrum och musikhörna. Varje klass hade en egen grammofonkommitté, varje vecka lade vi tjugofem öre var till skivinköp. En grammofonskiva på stenkakornas tid hade en låt på varje sida och kostade fem kronor. Inköpet skedde enligt ett rullande schema så alla fick chansen till inköp. Ve den som hade lite udda smak, de var tvungna att vara starka för att motstå trycket från den gängse smaken.

**De spisande gossarna är från vänster:
5027 Bruno Rydén och 5008 Sven-Uno
Fjellgren. Sittande 5019 Lars-Erik
Larsson och 5015 Lars Johansson,
i bakgrunden 5025 Bror Persson**



**Fem kamrater på lucka
tre redo för sängen, från
vänster 5007 Roger
Eriksson, 5009 Rolf
Guldstrand, Ekman, 5008
Sven-Uno Fjellgren och
5005 Rolf Billström**

Omklädningsrummet, vilket var ett pretentiöst namn på den iskalla skrubben före bastun som även utgjorde vedbod, var enda rummet i "anläggningen" förutom själva bastun. All tvättning, tvagning, dusch och bastubad gjordes inne i själva bastun! Vatten tappades upp i handfat från vattenposten i golvet och tempererades med en skopa varmt vatten ur bryggbasen.

Efter tvagningen sköljdes tvålen av genom att man vippade handfatet över sig. Det hela avslutades med några handfat iskallt vatten som kamraterna gärna hällde över varandra. Vattnet försvann genom ett hål i trägolvet och infiltrerade i marken. Ibland hände att vi sprang "näck" de sjuttiofem meterna till bryggan för en kall avrivning i Mälarens, redan då inte alltid rena vatten.

Efteråt kan man fundera över hur det kunde vara så primitivt och direkt livsfarligt med tvåligt trägolv och glödhet kamin utan skydd etc. Som tur var hände inga olyckor vad jag minns eller fick mig berättat. Året efter blev dock den gamla bastun på Johannisberg ett minne blott, då hade KFUM byggt en ny och modern bastu på Lövudden vid stranden av Mälaren.



Kall avrivning i snön på bryggan utanför den nya bastun, i bakgrunden KFUM:s båthus. Vid det här tillfället gjorde VLT ett reportage om de vinterbadande gossarna på Flygförvaltningens skola. Tyvärr har jag ingen bild från badet i den uppsågade vaken. Gossen till vänster heter Hans Hermansson och de två andra är författaren och Gerard Bartack

Trots att lördagens bastubad var efterlängtat för de flesta fanns det en kamrat som väl illustrerade journalisten och författaren "Lubbe" Nordströms (1882-1942) reportageserie i radio från 1938 om "Lort-Sverige" med det folkliga tillägget "och Skitskåne". För vår sydländske gosse blev tvångsbadet på lördagseftermiddagen en nödvändighet för den allmänna trevnaden. När det gått en tid var även denne skåning hårdhänt kamratuppfostrad.

Skolan

Mat och husrum ingick i förmånerna samt en blygsam flitpeng av en dryg femma i veckan. Som prisjämförelse kan nämnas att en biobiljett kostade dryga tvåkronan och en ask cigaretter av märket Bill också två kronor men chockhöjdes på vintern till två och fyrtio. Tvätt av kläder kunde som nämnts tidigare inte utföras av eleverna själva, utan all smutstvätt fick skickas hem för tvätt. Fördelen med detta var den extraförplägnad som oftast bipackats returpaketet. Kamraterna på luckan delade broderligt på medsända godsaker och lät sig även väl smaka av eventuella cigaretter.

Skolans nya lokaler på Johannisberg var inte helt färdiga när vi började, vissa installationsarbeten pågick fortfarande. Undervisningen som var både teoretisk och praktisk omfattade fyrtiofem timmar i veckan plus några till för fysisk träning och två för obligatorisk läxläsning samt en samkvämskväll i veckan. Man kan inte påstå att fritidsproblemen var direkt överhängande. Vi som också kom att ägna oss åt segelflygutbildning hade förutom tiden på fältet också dryga byggtimmar att avverka.

Utbildningen under de första två åren på skolan var blandad teoretisk och praktisk. Den teori alla läste var matte, svenska, mekanik och fysik, materiallära, mekanisk verkstadsteknik, maskinritning, yrkes- och arbetslagstiftning, medborgarkunskap, det är det som i dag kallas för samhällskunskap samt mer yrkesinriktade ämnen. För min del var det elektroteknik, elektrisk mätteknik och instrumentlära. De andra två yrkesgrupperna, motor- och flygplan samt tele- och radargossarna läste motsvarande specialämnena inom sitt respektive gebit.

Erik von Köhler var huvudlärare för den teoretiska verkstadsutbildningen samt första årets praktiska verkstadsutbildning. Trots att han var adelsman, friherre minsann, var han mycket kunnig, jag har aldrig under hela mitt yrkesverksamma liv träffat någon som besitter von Köhlers djupa teoretiska kompetens förenad

med en likaledes enastående praktisk hantverksskicklighet, han var helt outstanding.

Som person var han lite av en särpling bland lärarna. Det märktes att han hade en helt annan uppfostran och mer internationell utbildning än de övriga, han var alltid mycket korrekt mot oss elever, eftersom vi inte fick dua lärarna utan titulera dem var det för honom lika självklart att aldrig dua oss elever utan hövligt tilltala oss med efternamn. Ett utmärkande särdrag var hans torra humor. En motsats till honom var hans kollega, den fryntlige danskfödde verkmästaren Martin Nilsen som var huvudlärare för flyg- och motorfolket samt lärare i allmänt maskinarbete. Nilsen var även han en mycket kunnig man på sitt område och en stor spelevink men med ett lättrörligt temperament. Nilsen och von Köhler delade kontor och man skulle kunna tro att det var en källa till osämja mellan dessa två så helt olika herrar men de två kompletterade tydligen varandra mycket väl och syntes trivas gott med varandra.

Martin Nilsen och jag kom en gång på kant med varandra. Jag visste att jag inte hade felat utan oförskyllt fått skulden för ett maskinhaveri som i verkligheten berodde på ett materialfel i den aktuella svarvens stöddocka. Efter ett tag kom Nilsen underfund med att han felaktigt ”hyvlat” av mig och ångrade sig. Som den hedersman han var tillstod han då sitt misstag och bjöd mig en lördagseftermiddag på ett magnifikt eftermiddagsfika på Västerås flottaste konditori.

En vinterdag under det första läsåret hade skolan ordnat en skiddag i Högbyn i södra Dalarnas högland. ASEA hade där en enklare fritidsanläggning som man hyrt över dagen. Vintern 50/51 var mer snörik än vanligt och än mer i Dalarna. Vägarna och snöröjningen var i början av femtiotalet inte som i dag utan bussen fick överges några kilometer före målet, sedan var det skidor som gällde. En bonde med häst och släde hade lejts till att köra upp provianten och snön var så djup att buken på hästkraken släpade i snön.



En olycka händer så lätt speciellt när danskar står på skidor, Martin Nilsen gjorde sig illa i vristen och bonden med hästen hade återvänt hem. Bättre brödlös än rådlös som uttrycket säger. Flinka händer fixade en kälke av fyra skidor åt den populäre dansken, så drogs han till bussen av sina elever

Bonden med hästen och släden var ju bara städslad för transport av provianten till skid-stugan. Skaffningen var ju förbrukad men "tomflaskan" skulle ju tillbaka till bussen. Roland Sjödin och författaren fixar här returtransporten



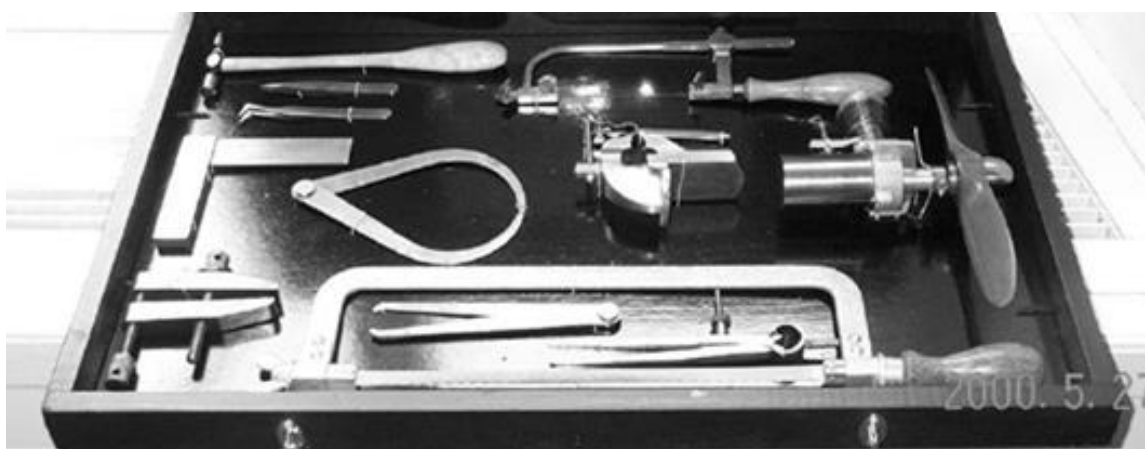
Ett speciellt minne som rör von Köhler har jag från julfesten 1951. Till festen på Lövudden inbjöds även lärarna med familjer och det var tradition att elevkåren delade ut skämtsamma julklappar till rektor, lärare och elevhemsföreståndare. Klapparna var försedda med en för ändamålet specialdiktade och lite syrliga verser.

Till von Köhler hade vi inhandlat ett Meccano som den ”mekanikerpojke” han var, versen som helt klart var den snällaste det året travesterade på hans undervisning i mekanik och jag minns den än i dag:

*Kraften gånger kraftens väg är lika med lasten gånger lastens väg
Många vägar har väl Erik vandrat, men lastens har han säkert helt försmått*

Rektor som var en föga populär person med ökenamnet ”Smygen”, det hade han fått på grund av sitt illa omtyckta manér att ljudlöst, på mjuka gummisulor, smyga sig på omgivningen. Följdriktigt fick denne skånske skitstövel ett par träskor med bjällror så han hördes bättre under sin viktiga ”tjänsteutövning”. Tyvärr minns jag inte versen men den var inte lika timid som von Köhlers.

Första terminen var den praktiska utbildningen inriktat på grundläggande manuellt bänkarbete under von Köhlers förfarna ledning. Vi blev riktiga virtuoser att med filen och andra handverktyg få till de mest komplicerade detaljer i rätta mått och vinklar.



Exempel på elevarbeten som utförts på skolan. Modellmotor var det bara flygplan/motor-killarna som tillverkade. Låda ovan finns utställd på Västerås Flygmuseum

Första terminen hade vi inga kontrakt utan gick på prov. Det är ingen överdrift att påstå att vi då var helt utlämnade åt skolans (rektors) och kanske i någon mån KFUM:s godtycke. Det behövdes inte mycket till för att få sparken och en enkel tågbiljett hem. Vi var trettio när jag började. När vi gick ut tvåan var vi tjugo trots att sex till sju reserver tagits in under den första terminen. När vi slutade fyran var vi nitton kvar, av dess var vi väl femton-sexton från den ursprungliga skaran.

Nu ska i ärlighetens namn sägas att alla inte fick sparken, några slutade på egen begäran. Pressen på dessa unga grabbar som bröt upp hemifrån och flyttade långt bort var säkert stor i många fall. Värst var det nog för de reserver som togs in under första terminen, de kom som ensamma gossar in i redan etablerade förhållanden. Kontakterna med hemmet skedde per brev eller i enstaka fall via mynttelefon, men rikssamtal var förr mycket dyra. Att kunna resa hem annat än till jul och sommarlovet var det få förunnat.

Den allmänna verkstadsutbildningen fortsatte under andra terminen med maskinarbete i svarvar, fräsar, kipphyvlar, slipmaskiner samt i smedjan med smide och svetsning, dessutom tillkom kuriöst nog maskinsnickeri!

Den övriga personalen på min tid bestod av Lage Jarking, han undervisade i svenska och medborgarkunskap men var egentligen kamrer och höll förutom i det kamerala även reda på det administrativa med hjälp av två damer på skolexpeditionen. Den ena av damerna på expeditionen, en stänkare i tjugooårsåldern, hade rektor ett föga föredömligt förhållande med trots att han var gift och hade två barn! Ove Ahlgrens rektorstjänst omfattade tydligen inte någon undervisningsplikt och vi sörjde ju inte hans frånvaro i lektionssalarna. Vad han nu gjorde var säkert inte speciellt arbetsamt mer än att han var ute och reste en del och då gärna i sällskap med stänkaren på expeditionen. När han var på plats var han dryg i största allmänhet.

Jag hade under de två läsåren i Västerås mina kamraters förtroendet att ingå i elevrådet och var dessutom vald till skyddsombud för min årsklass.

Att som förtroendeman söka företräde hos rektor var inget man längtade efter. När han efter en långt utdragen väntan bevärdigade sig att tryckte på knappen och ”stig in lampan” lyste grönt, bjöd han inte elevråd eller skyddsombud att sitta utan vi fick stå och trampa framför den mäktiges magnifika skrivbord. När vi framförde vårt ärende lyssnade han med ett hånleende samtidigt som han blåste cigarrök på oss. Det blev ytterst sällan någon diskussion utan rakt avslag på våra förslag varpå han körde ut oss. När det gällde KFUM kom vi inte alltid överens men vi blev alltid behandlade med respekt som jämbördiga förhandlingsparter.

Att rektor inte i något avseende kunde göra anspråk på att vara föredömen för eleverna gjorde inte vårt förhållande till honom bättre.

En hedersknyffel däremot var den infödde västeråsaren, VIK-fantasten, Folksam-ombudet och alltid lika glade förrådsförvaltaren Arvid Lundström. Med den klämmige "Ludde" kunde vi umgås på likvärdig bas, han var den ende vi var du med.

Folke Sundholm var huvudlärare för radar- och telegänget men undervisade även oss andra i ellära och elektrisk mätteknik. Sundholm var mycket kunnig både teoretiskt och praktiskt och var dessutom en god pedagog.

Andra läsåret på skolan var helt inriktad på den valda yrkesinriktningen. Som huvudlärare på instrumentsidan verkade Folke Segernäs som var en sympatisk karlskronit med ett förflutet inom marintekniken. Att rektor och Segernäs inte tålde varandra gick ut över oss på instrumentlinjen. Av någon outgrundlig anledning beordrades Segernäs att parallellt med sin tjänst på vår skola att i en icke ringa omfattning även bedriva teoriutbildning vid yrkesskolorna på CVV och CVA! Av den anledningen var Folke Segernäs nästan alltid frånvarande annat än när vi hade honom i teori. Som ersättning fick Sundholm rycka in. Det hela blev i längden ohållbart och Segernäs slutade under vårterminen i tvåan.



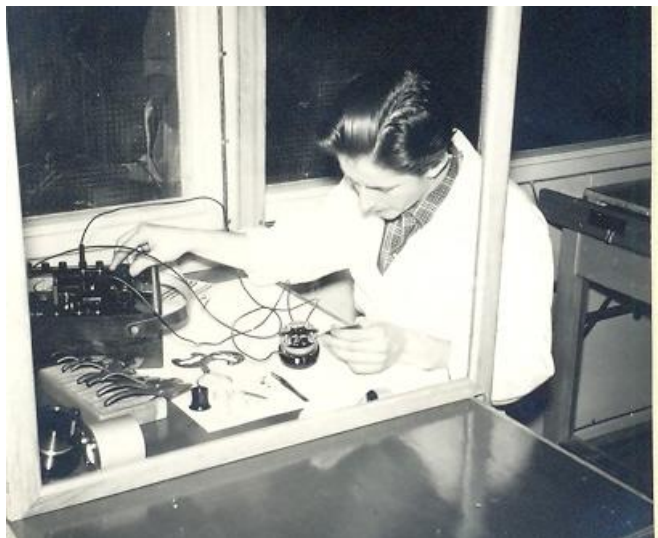
Folke Segernäs var skolans representant under skolresan per cykel vid midsommartid 1951 som det berättas om senare i texten. Här diskar han sin frukostdisk i sjön Rossens vatten vid tältlägret i Horndal

Ett bildsvep från skolans instrumentverkstad

Folke Segernäs går igenom en instrumentpanel med från vänster 5020 Kjell Lundberg, 5019 Lars-Erik Larsson och 5022 Mats-Ola Pettersson



5020 Kjell Lundberg i arbete med ett elektriskt vridspoleinstrument



5022 Mats-Ola Pettersson kalibrerar en barometrisk höjdmätare





5020 Kjell Lundberg vid precisionssvarven och 5015 Lars Johansson som kalibrerar en tryckmätare

KFUM:s roll

Vi elever tyckte nog att KFUMs roll var lite väl dominant. När vi ibland protesterade kröp de alltid bakom och hänvisade till det ursprungliga avtalet med Flygförvaltningen. Ingen av oss elever har inte vare sig då eller senare läst avtalet.

Disciplinen på skola och elevhem var som jag nämnt tidigare stenhård. Tider skulle passas och läxor göras. På elevhemmen gällde fasta tider för sänggående, vardagar klockan tio, onsdag och söndag elva och lördag klockan ett. Ve den som inte var inne när kvällsronden gick och porten låstes. Sen ankomst straffades med permissionsförbud eller straffarbete, omfattningen stod i överensstämmelse till graden av förseelse. Straffarbetet innebar att på fritiden, läs lördagseftermiddag eller söndag, åla potatis i Johannisbergs potatiskällare eller kratta löv i parken. Vid frekventa övertramp blev det sparken.

KFUM ville nog väl men sålde det kristna budskapet och sina värderingar lite väl energiskt. Det genomsyrade det mesta i verksamheten. Bordsbön var obligatorisk frukost, lunch och middag och varje söndag före frukost hölls korum och de flesta sammankomster avslutades med bön.

Friluftskyrkan på Lövudden i vinterskrud



Till söndagens korum halv nio var det ingen idé att dyka upp i träningsoverall eller för övrigt ovårdad, på söndagen skulle man vara prydligt klädd.

Elevhemsföreståndare på såväl Johannisberg som Lövudden var KFUM-sekreteraren David Molin född 1909. Molin var sträng vid gossarna han hade ansvar för men man får högakta honom för sin rakryggade hållning. Molin med sin stora familj hade sin lägenhet i elevhemmet på Lövudden. Fast han bodde och jobbade på samma ställe, vilket inte var helt ovanligt förr i världen, så såg nog inte familjen honom särskilt mycket, han var i tjänst för jämnan. Inte ens måltiderna intog han i familjekretsen utan tillsammans med eleverna, fritid i bemärkelsen, fri tid, var en bristvara. När den förekom var KFUM-chefen i Västerås, Erik Tunås, inte sen att utnyttja David för andra ändamål! Förutom att vara elevhemsföreståndare var Molin även bas för KFUM:s övriga verksamhet på Lövudden samtidigt som han chefade för personalen. Jag tror inte heller lönen var särskilt hävlig i kontanter, dock hade han bostad och mat som hustru Signe varje dag hämtade i mathämtare i köket innan hon skulle äta med barnen.

Söndagsmiddagarna var alltid extra påkostade med flera rätter och serverades vid sittande bord. Serveringen stod eleverna för enligt ett rullande schema. Under husmors stränga ledning fick vi lära oss vett och etikett vid bordet samt att servera professionellt. Det hette att ha jour och man uppträdde då i en oklanderlig vit servitörsrock och mörka byxor, så KFUM gjorde allt en del för att få hyfs på eleverna.

**Bilderna är från ett par
samkvämsaftnar på Lövudden**

**Kraftkarlen är en i Sverige bosatt
egyptier som uppträdde under
artistnamnet mr Abdullah. Han var en
”dängare” på att spränga kättingar
med både bringa och arm**

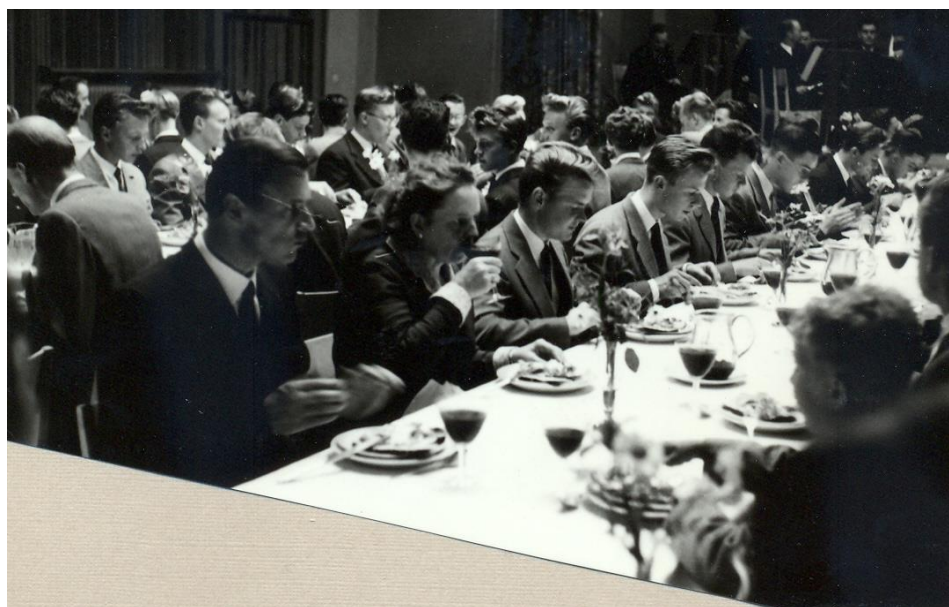


Killen vid pianot heter Werner Larsson och var elevhemsföreståndare i Arboga när han inte spelade piano. Werner var också en populär allsångsledare.



Allsång var ett omhuldat inslag i många sammankomster under skoltiden. Utöver den vanliga allsångsrepertoaren fanns ett antal specialskrivna sångtexter

Fredagskvällarnas samkväm var för det mesta av klass. Förutom ett rejält kaffebord var det alltid underhållning, det kunde vara föredrag av någon intressant extern gäst, sång och musik eller uppträdande av till exempel en trollkarl eller annan artist. Det ska för senare tiders barn poängteras att detta var långt före televisionens tid och radion hade bara en kanal och grammofonmusik en timme i veckan och den timmens urval skulle tillfredsställa alla smakriktningar från klassiskt via marscher och gammal dansmusik till någon schlager.



Den officiella avslutningsmiddagen 1954 när jag och mina klasskamrater gick ut fyran. Platsen är Excelsiorsalen i KFUM:s pampiga högkvarter på Kopparbergsvägen 16

På estraden syns delar av F1:s musikkår som svarade för underhållningen

Årsavslutningarna var alltid pampiga tillställningar med många inbjudna gäster, god mat och många tal av honoratiores, då behövde inte eleverna servera utan det skötte proffs.

Även om vi i vissa stycken var kritiska mot KFUM måste man nog ändå ge dem omdömet väl godkänt, de ville väl.

Sjö och båtar

Västerås läge vid Mälaren och Lövudden och Johannisbergs vidsträckta stränder med flera båtbyggare gjorde att sjön ständigt var närvarande.

När skolan startade 1942 och sju år framåt rodde eleverna från elevhemmet på morgonen, tvärs över Västeråsfjärden till skolan på andra sidan, en sträcka på fyra kilometer, efter skoldagens slut var det lika långt tillbaka. För ändamålet hade kronan ställt barkasser, så kallade tiohuggare, livbåtsliknade klinkerbyggda träbåtar för tio roddare med var sin åra. När jag gick på skolan var den rodden över på grund av skolflytten men lära sig ro skulle man ändå.



Barkassen Maja i god vind på Västeråsfjärden

1950 fanns det tre barkasser varav två var riggade. De hade två master och förde tre segel, fock, storsegel med spri samt mesan, vi använde den äldre benämningarna jäck eller apa. Barkasserna hade ingen köl varför de vid segling var ballastade med ett ton järnvägsräls stuvat i kölsvinet för tillräcklig stabilitet. Båtarna var inga lättvindsbåtar som var det vanliga på Mälaren. När det blåste hårt och inga andra båtar syntes på Västeråsfjärden var de som roligast att segla med. I hård vind var det bra om man var minst fyra mans besättning, att göra slag var arbetskrävande med den enkla riggkonstruktionen. Jag har så här efteråt funderat på säkerheten, flytvästar var inte något som användes förr. Det fanns en plåtlåda med gamla livbälten stuvade under en toft men dem hade vi nog inte hunnit få fram om det hade behövts, båtarna var dock osänkbara med inbyggda flytkroppar. Om det värsta hade hänt gällde att inte överge båten.

Förstaårseleverna fick inte segla ensamma utan var skolbesättning till en tvåa som var skeppare, under första året utbildades ett antal skeppare av ettorna som tog över den rollen som skeppare när de kom upp i tvåan. Ingen segling fick ske utan ansvarig skeppare och anmälan till föreståndaren om seglingen och besättningen.

Tiohuggaren var det ingen som använde för nöjesfärder men det fanns två andra båtar som var ypperliga att göra utflykter i trots att det bara fanns åror. Dessa båtar var av typen gigg, det var smala och smäckra ekbåtar avsedda för fyra roddare och styrman. Roddaren satt på motsatta sidan som årtullen, så man satt i sickback. Giggarna var mycket lättrodda och snabba, så en söndagsutflykt till frekventerade badplatser på någon av Mälaröarna eller östra stranden var en baggis.

Flyttningen från Johannisberg till Lövudden ställde till en del logistiska problem för den nyblivne tvåan Larsson. Avståndet mellan elevhemmen var väl cirka femhundra meter men med vaktmästarens skottkärra löstes problemet



När första året var avklarat och vi kom tillbaka för att börja tvåan väntade det endast ett par år gamla elevhemmet på Lövudden. Här var allt modernt, tvättställ med rinnande varmt och kallt vatten på varje tvåmansrum, det var en lisa fast rummen var ytterst små. Det fanns fortfarande inget duschrum men ett litet badrum för elever att dela på om det knep med hygien. Vi hade också ett kaffekök där vi av våra sydsvenska kamrater lärde oss att tycka om bryggkaffe som på ”fortiden” tillreddes i emaljkanne med textilstrumpa som filter. Kafferansoneringen hade precis upphört när vi började tvåan, tidigare hade vi varit tvungna att lämna ifrån oss kaffekortet fast vi bara fick kaffe en gång i veckan och då på fredagskvällens obligatoriska samkväm.

Föräldraträff

Våren 1951 hade tydligen skolan och KFUM insett att det kanske var dags att börja med något slag av föräldrakontakt. Sagt och gjort inbjöds det till den första föräldraträffen i skolans historia. Tvåorna som bodde anständigt fick den helgen som föräldraträffen gick av stapeln lämna sina rum och bo på vandrarhemmet på Lövudden. Arrangemanget med föräldraträffar var lyckat och upprepades 1952 när jag gick i tvåan. Troligen blev det sedan en tradition som fortsatte.

Staden

Västerås var stad redan på 1200-talet men hade då varit biskopssäte ännu längre. Läget vid Mälaren gjorde att staden tidigt fick rollen som omlastningshamn för Bergslagens järn- och kopparexport. Detta skulle för lång tid bilda stommen i stadens ekonomiska utveckling. Järn- och kopparexportens uppsving under 1500- och 1600-talen bidrog till att göra Västerås till Mälardalens ledande stad efter Stockholm. Som centrum för ett slottslän från 1400-talet var Västerås platsen för flera historiska riksmöten, bland andra de 1527 och 1544.

Namnet Västerås kommer av det fornsvenska Aros, som betyder åmynning och syftar på Svartåns mynning i Mälaren. Förleden västra, anger läget i förhållande till Östra Aros vilket vi nu känner som Uppsala.



Runt 1950 hade Västerås knappast någon som kunde betecknas som skyline motsvarande den som dagens "skyskrapor" och Stadshustorn ger upphov till. Det enda som "stack upp" var Domkyrkan och tornet på ASEA:s huvudkontor från 1919. ASEA-tornet var det som dominerade när man klev av tåget vid centralstationen belägen till höger i bild

Västerås är sedan förra sekelskiftet en utpräglad industristad och dominerades på femtiotalet av ASEA, numera ABB och dåvarande Svenska Metallverken som senare bytt namn och ägare flera gånger. Andra betydande verksamheter var CVV, Centrala flygverkstaden Västerås och Västmanlands Flygflottilj F1. Västerås läge vid Mälaren har även i modern tid gjort staden till en av de främsta insjöhamnarna vilket ledde till att hamnen utvecklades till en djuphamn.

Stadsbilden präglades på femtiotalet av ett otal stora industrianläggningar i centrala lägen och en omfattande småskalig centrumbebyggelse fast staden var i storleksordning som Norrköping och Linköping. Det är dock få städer som de senaste halvseklerna genomgått en sådan våldsam förvandling, hela stadskärnan är radikalt förändrad.

Djuphamnen i Västerås har stor betydelse för tyngre transporter, på femtiotalet var kolimporten betydande, fartyget på bilden tillhörde dock de mindre fartygen som trafikerade hamnen



Skolresa – per cykel

Midsommarveckan 1951 företogs en skolresa per cykel genom Bergslagen med studiebesök på flera järnbruk och midsommarfirande i Leksand. På cyklarna hade vi personlig utrustning samt tält. KFUM:s tross bestod av elevhemsföreståndaren David Molin och vaktmästaren Gunnar Larsson i KFUM:s då nya Fordsonbuss, skolan representerades av Folke Segernäs.

Här ser den alltid i tjänst varande vaktmästaren Gunnar Larsson om trossen. För den gode Larsson var det nog mer ett kall än ett vanligt jobb att vara vaktmästare åt KFUM på Johannisberg och Lövudden



Första anhalten med övernattning var Fagersta-Västansfors. Vi slog läger på något som hette Gröna plan som låg vackert vid sjön St Aspen, om jag inte minns fel var det den lokala KFUM-föreningens sommarhem.

Vår ankomst väckte tydligen ett visst massmedialt intresse för en reporter från lokalpressen dök upp och intervjuade David Molin om vår "expedition"



Färden gick vidare mot Avesta med studiebesök i järnverket. Vid besöket i det gamla varmvalsverket fascinerades man av smedernas hantering av de glödande "järnormarna" som blev allt snabbare ju tunnare och längre de blev. Att gubbarna inte brände fötterna av sig i det snabba tempot var en gåta. Skillnaden var stor mellan den uråldriga hanteringen som då sjöng på sista versen och den i det nya helautomatiska varmvalsverket som just då tagits i provdrift. Vad som slog en rökande yngling var texten på många av brukets väggar:

"Brandförsäkringsvillkor, rökning förbjuden" trots att det på många ställen på bruket formligen sprutade eld! Bruket bjöd på mat och färden anträdde mot nästa tärtläger i Horndal.



Jag har i arkiven inte hittat någon bild som helt överensstämmer med det skådespel vi upplevde i Avesta. Bilden här är från valsverket i gamla Motala Verkstad. Det stålplåtsklädda golvet i Avesta motsvarade en tennisplan i storlek så det fanns plats för själva slutklämmen när valssmeden likt en lejonvärd med sin piska slänger iväg den kläna "järnormen" ut över valsgolvet innan han på nytt stoppar in den i valsverket för det sista momentet. Bilden stämmer i övrigt helt med den miljö vi upplevde

Ytterligare ett bruk stod på programmet och det var Sandviken, här blev vi efter besöket undfägnade med ett magnifikt smörgåsbord på restaurangen i den då helt

nya idrottshallen och till KFUM:arnas förfäran bjöds det även på pilsner. Efter ytterligare ett tältläger i Storvik kom vi så till Falun för besök i Bergslagsmuseet och en titt på Stora stöten.

***Stora stöten** kallas det jättelika hål som bildades när delar av Falu koppargruva rasade samman år 1687. Orsaken till raset var den intensiva brytningen och planlösa drivningen av orter. Hålet mäter 1,5 km i omkrets och är 95 meter djupt. Mirakulöst nog omkom ingen i raset då det skedde på midsommardagen, som, tillsammans med dagen före och efter midsommardagen samt juldagen, var de enda dagarna på året som alla gruvarbetare hade ledigt*



Vägarna sex år efter andra världskriget hade långt från dagens standard men trafiken var ringa. Huvuddelen av vägarna vi cyklade på var grusbelagda och mycket backiga. Punktering hörde till vardagen och raster med jämna mellanrum behövdes för cyklarna saknade växel

Nu var det slut på "nyttigheterna", midsommar nalkades. Sent på fjärde dagens kväll slog vi läger i Leksand för att fira midsommar under två dagar. Vid kvällstvagningen i Österdalälven var myggen så besvärlig att vi fick turas om att med skjortorna vifta bort myggen åt varandra när vi tvättade oss. Midsommarfirande i Leksand modell 1951 var en fridfull tillställning i förhållande till vad den kom att bli några år senare. Knappast någon fylla syntes till och absolut ingen bland verkstadsskolans elever. Hemfärden från midsommarfirandet till Västerås tog två dagar i anspråk med övernattnig i Säter. När vi kom åter till "Gurkstaden" hade vår skolresa per cyklat i runda slängar omfattat fyrtio mil.

Farväl Gurkstaden

När andra året i Västerås var till ända tyckte vi nog att frihetens timma hade slagit, nu var det slut på den stränga disciplinen nu skulle vi ut på praktik och få avtalsenlig lön men inte längre fritt vivre. Vi var fyra instrumentkillar som hade två verkstäder, CVV och CVM att välja på för CVA i Arboga var inte aktuell just det året. Skolan tyckte det var bäst om vi själva kom överens om fördelningen. Vi höll väl med, men om vi tog beslutet i consensus, eller lottade minns jag inte. Hur som helst blev resultatet att jag och Kjell Lundberg flyttade till Malmen och Lars Johansson och Mats-Ola Pettersson till andra sidan Västeråsfjärden.

Praktik

Det fanns ju både för och nackdelar att komma tillbaka till CVM men sett i backspiegeln blev det nog ingen nackdel för min del.

På Malmslätt fanns det som nämnts tidigare ett nytt elevhem sedan 1949. Jag hade varit där tidigare och hälsat på när jag jobbade på CVM före skolan så jag visste lite om stället.

Det vackra tegelhuset i lummig omgivning på en ås som höjer sig över slätten var elevhem på Malmslätt 1949 till 1969. Efter elevhemstiden diskuterades alternativa användningar, bl a som studentbostäder men det stupade troligen på grund av avstånd och kommunikationer. Flygmedicinsk forskning förlades till byggnaden och på senare år har ett gigantiskt hus, likt en jättetårta, byggts öster om elevhemsbyggnaden.



I "tårten" finns en dynamisk flygsimulator för träning av Gripenpiloter

Ur klassen var det sex killar till som kom till Malmen och det var kamraterna som gick flygplan/motorlinjen. Vi fann oss väl tillrätta, här var friheten stor i förhållande till vad vi var vana vid. Standarden var också mycket högre, här behövde man inte ens bädda sängen själv och tvätten ombesörjde elevhemspersonalen. Trots att vi även här bodde två och två i små rum kände man sig aldrig instängd. Det var väl tilltaget med biutrymmen för samvaro och hobby. Bottenvåningens suterrängdel innehöll gillestuga och hobbyrum med separata ingångar samt bastu med duschrum och badrum. Våningen över rymde förutom kök och matsal, dagrum och lärum. På de båda bostadsvåningarna fanns i varje korridorända ett mindre dagrum som flitigt användes för kortspel. På övervåningen fanns en stor samlingssal som i vardagslag rymde två pingisbord, här fanns också ett syrum samt ett mörkrum för framkallning och förstoring.



Kortspel i ett av korridorernas dagrum

I vinkel med själva elevdelen fanns en huskropp som rymde en lägenhet för föreståndaren Valentin Hoffstedt och hans familj samt bostäder för husmor och övrig ekonomipersonal.

Inom instrumentverksamheten på CVM fick jag under professionell ledning en allsidig praktik som resulterade i att jag fick högsta betyg från praktiken. Jag trivdes alldeles utmärkt och tydligen företaget med mig.

Det var ju meningen med vår utbildning att vi efter skolan skulle placeras på flottilj/motsvarande, vilka det ju fanns gott om på femtiotalet. Nu tyckte jag väl inte att det var särskilt lockande och inte heller bedömde jag utvecklingsmöjligheterna där särskilt goda. Jag kunde mycket väl tänka mig att stanna på CVM efter skolan. Jag framförde mina önskemål om detta till den

närmaste verkstadsledningen vilka gärna såg att jag blev kvar och de ordnade också att det blev så.

I juni 1954 reste vi i samlad tropp till Västerås för avslutning och examen, det var alltid pampiga tillställningar med mycket folk, många tal och god mat.

På lördagskvällen efter den officiella avslutningen hade klassen en egen fest på restaurang Klippan.

När jag sedan på hösten hamnade som värnpliktig instrumentmakare på Kungl. Bråvalla kunde jag konstatera att jag hade gjort ett riktigt val. Hade jag börjat på flottilj efter skolan hade jag säkert inom en snar framtid dragit vidare till ett mer omväxlande arbete med bättre utvecklingsmöjligheter. På flygflottiljer är civil personal satt på undantag, här är det den militära karriären som gäller även för teknisk personal. På sin höjd skulle man, om man haft tur, kunna avancera till instrumentförmän men omsättningen bland dem var låg. På ett stort företag har man möjlighet att byta jobb inom företaget så den karriärvägen var ett bättre val. När jag efter praktiken anställdes på CVM var det i den första av de sju befattningar jag kom att ha under de fyrtiofem åren som återstod fram till pension 1999. Varje gång jag bytte var det till det bättre. De flesta befattningarna hade jag omkring fem år.



Avslutningen 1954, klasserna 1 till 4 med lärare samt Flygförvaltningens och KFUM:s rep-resentanter (Rektor Ahlgren står som sjätte man från vänster)



Avgångsklassen 1954, stående från vänster: 5015 Lars Johansson, 5008 Sven-Uno Fjellgren, 5009 Rolf Guldstrand, 5002 Ove Malmqvist, 5012 Hans Hermansson, 5014 Roland Sjödin, 5027 Bruno Rydén, 5019 Lars-Erik Larsson, 5017 Kjell Karlsson, 5005 Rolf Billström, 5003 Stig Andersson och 5011 Lennart Helje

Sittande från vänster: 5030 Bengt Wilkens, 5025 Bror Persson, 5020 Kjell Lundberg, 5016 Kent Josefsson, 5013 Hans Holmgren, 5024 Per-Anders Pagoldh och 5007 Roger Eriksson

För att man slutar skolan ska man inte tro att man kan allt. Arbetslivet är ett ständigt lärande så det blev korrespondensstudier, många kurser och läroböcker i skilda ämnen som blev mina ständiga följeslagare under åren.

5019 Lars-Erik Larsson



Vad hände med röd Niklas?

Artikeln kommer från SVT som också har gjort en dokumentärfilm som finns på SVT Play öppet arkiv.

I februari 1946 lyfter tio flygplan från Halmstad med destination Norrbotten. Ett kommer fram, åtta nödlandar och ett har inte hörts av sedan dess. Nu kan det över sjuttio år gamla försvinnandet vara på väg mot sin lösning.



Divisionen som består av åtta fabriksnya SAAB B18B från Hallands flygflottilj – ska till Kalixfors utanför Kiruna för en månadslång vinterövning. Ett fraktpplan av typen B 3 följer också med liksom ett nionde B 18B där flottiljchefen befinner sig.

Men man kommer att få problem och ett av planen – Röd Niklas, med tre mans besättning – kommer aldrig mer att höras av.

”Nödlanda där ni kan”

Händelsen när en hel flygdivision slås ut på bara några timmar är en av svensk flyghistorias märkligaste. När bara minuter återstår till mellanlandning i Luleå stöter de tio planen på dåligt väder. Bara flottiljchefen som startat en halvtimme tidigare än övriga kommer fram.

De andra nio tvingas vända och riktar istället in sig på Sundsvall/Härnösands flygplats. Men innan man kommer fram hinner även den stänga på grund av dåligt väder.

Ordern går ut till de övriga planen att nödlanda där de kan.

Hela divisionen nödlandar

Två B18B landar på isen utanför Härnösand. Besättningarna var oskadda men ett plan sjönk nästan omedelbart på den tunna isen.

Fraktplanet av typen B3 nödlandar på Storsjön öster om Midlanda.

Två B18B landar vid Norasundet. Piloten försökte landa med landningsstället utfällt i den djupa snön men planet slog runt och förstördes. Rrotekamraten såg detta från luften och väljer att buklanda – vilket går bättre.

Ett B18B nödlandar två mil norr om Härnösand i Nyadal. Ungefär samtidigt landar hans rotekamrat i närheten av Ramviks såg.

Röd Niklas saknas

Slutligen dröjde det sent på eftermiddagen innan det blir känt att även det åttonde planet nödlandat vid Lunde varv. Den 10 ton tunga flygmaskinen buklandade på isen och gled nära två kilometer innan det stannade med nosen och vingen nedborrade i isen. Snö hade pressats in i den glasklädda nosen och höll på att kväva en av besättningsmännen.

Av de nio flygplanen hade nu åtta hört av sig. Av det sista planet finns inte ett spår. Det var 25 grader kallt och rådde snöstorm så eftersöket från luften kommer inte igång förrän efter ett par dagar. Men Röd Niklas med besättning förblir spårlöst försvunnet.

Ny teori

En som forskat vad som hände med Röd Niklas är Henrik O A Barkman från Brunflo. Han lanserar nu en teori om vad som hände.

– Det finns uppgifter om att man sett något som kan ha varit en nödraket i trakterna av Storåbränna. Det stämmer med min teori om att besättningen tagit fel på Hoting och Junsele och därmed kommit ur kurs, berättar han.

Det är inte otänkbart. Navigation på fyrtiotalet skedde till stor del med hjälp av älvar, järnvägar och kyrkor. Saker synbara från luften. Om besättningen trott sig vara i Junsele men istället befann sig i Hoting kan man dra en tänkt flyglinje mot Optands flygplats men istället alltså hamna i Hotagsfjällen.

”Någonting har hänt”

– Det finns tecken på det. På en myr i området har något hänt. Man kan mycket



väl tänka sig att det handlar om ett flygplan som nödlandat i djupsnön. Sedan på våren har planet sakta sjunkit ned under slam och dy, säger Henrik O A Barkman som har fler indicier som tyder på att han kan ha hittat planet och därmed också

de tre besättningsmän som varit försvunna i över sjuttio år.

Mystiskt eldsken

Ytterligare ett belegg för sin teori hittar Henrik O A Barkman i vittnesmål från platsen dagen efter försvinnandet.

En måndag för sjuttio år sedan – alltså dagen efter Röd Niklas försvinnande – rapporterade två kvinnor i Storåbränna att de sett ett mystiskt eldsken åka i rak riktning mot den aktuella myren.

”Kvinnorna är helt överens”

Men sökandet kom inte igång förrän dagen därpå då snön hade fortsatt falla och temperaturerna stadigt låg på runt 25 grader.

– Riktningen stämmer och sikten kan ha varit god. Kvinnorna är helt överens om vad de såg och det finns ingen annan förklaring.

Mer om Röd Niklas

Vill du se mer om det mystiska försvinnandet? För 36 år sedan, i juni 1980 sändes dokumentären ”Nödlanda där ni kan” av Peter Billing i SVT.

Det finns mer att läsa på SVT nyheter lokalt Västernorrland

Föreningsfakta

Nu är det dags igen för inbetalning av medlemsavgiften. Se bifogat inbetalningskort.

2020 gick det ut en påminnelse till 167 medlemmar (elever) som inte betalat 2019 års avgift, av dessa betalade 15 st.

Även i år påminner vi de elever 154 st. som glömt att betala genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Tidningen har gått ut till adresser	555	596	598	618	651	680	689	707	712
Så här många har betalat m-avgift	398	414	432	438	456	460	484	493	515
Efter en påminnelse så här många		429	450	455	477	481	502	509	533

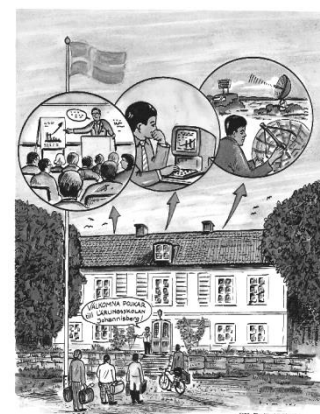
Via inbetalningskortet och mejl kom det in 55 uppdateringar till vårt register. Det går även bra att meddela ändringar via e-post till rolf_arboga@hotmail.com

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

**Glöm inte medlemsavgiften 100:-
Köp till boken 100:- och märket 25:-**

Pg 34 02 04 – 7

5746 Rolf Olsson



FLYGFÖRVALTNINGENS
VERKSTADSSKOLA
1942 – 1968
En skola för livet...

IN MEMORIAM

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

4219	Gunnar Wikström	2021-02-10
4407	Tore Eriksson	2020-11-04
4411	Lars Karlsson	2021-08-17
4508	Bernt Nilsson	2020-08-28
4820	Lennart Svensson	2021-09-19
5118	Stig Larsson	2017-01-24
5311	Åke Wijk	2021-06-20
5320	Rolf Lindskog	2021-03-20
5413	Karl Erik Karlsson	2021-10-13
5426	Per-Gunnar Persson	2020-12-07
5428	Sune Rytter	2020-07-03
5611	Kurt Ekman	2021-04-19
5628	Tommy Ribbelöv	2020-11-27
56C2	Rolf Norström	2021-01-11
56C3	Lennart Skagerlund	2019-09-03
5828	Tore Ivarsson	2020-12-20
6138	Artur Larsson	2021-04-14
6220	Björn Johansson	2016
6223	Åke Johansson	2021-01-04
6229	Olof Karlsson	2018-01-30
PS03	Berit Björklund	2018-06-11

Frid över deras minne



Östersundsträffen, en tradition sedan 1987. Årets träff hölls på dagtid den 28 oktober på travets lunchrestaurang Spiltan i Östersund.

Stående fr. vänster: 6017 Ulf Hansson, 5709 Ture Andersson, 6523 Dag Lindström, 5732 Kjell Landgren, 6643 Göran Olsson, 5651 Jan-Erik Nowén, 6247 Börje Persson, 6450 Hans Eneroth

Sittande fr. vänster: 6148 Morgan Nöjdberg, 6505 Per Lennart Andersson, 6420 Hans Boström, 6456 Clas Göran Eidet, 5627 Bengt Håkansson, 5657 Rolf Olsson.



Sydträffen, den tredje sedan starten, hölls den 21 augusti på Stadshotellet i Hässleholm.

Överst fr. vänster: 5823 Willy Heil, 6153 Christer Prah, 6009 Evert Clair, 5668 Göran Wergeni, 5607 Bengt-Olof Björk, 6144 Mats Nellsjö, 5909 Kennet Danielsson

Underst fr. Vänster: 5743 Ingvar Nordstedt, 5512 Bertil Lilja, 5841 Lars-Erik Larsson, 5535 Erling Wictorsson, 6139 Bengt-Åke Larsson