



PROPELLERBLADET

Organ för FFVs kamratförening

Nr 84 Årgång 73



2022

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. 076 – 780 33 23

* 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. 070 – 399 85 44

* KFUMs representant:

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

* Suppleant: 5325

Jan Welin, Vretvägen 35, 732 32 Arboga. 070 – 322 89 31

* Suppleant: 5716

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

Medlemsavgiften för år 2023 är 100:- (Etthundra kronor)

PlusGiro: 34 02 04-7

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

E-post: ffvk@ffvk.se

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening.

Omslagsbild: Kamratträffen 2022. 5325 Jan Welin, 6336 Leif T Larsson, 5420 Börje Nilsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Äntligen blev det av!	Styrelsen
Sid 2	Kamratträffen 2022	5858 Åke Tedesjö
Sid 5	Protokoll från årsmötet	5858 Åke Tedesjö
Sid 8	Styrautomat 05 – med ”raketstart”	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 11	Målbogsering och en braklunch som kom av sig	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 15	Hemlig skräll	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 18	Flygintresset	5019 Lars-Erik Larsson
Sid 48	Uppbyggnad av instrumentverkstaden vid Imperial Ethiopian Air Force IEAF 1952 till 1955	4506 Sören Håkansson
Sid 50	Fjärde FFV-Sydträff	5841 Lars-Erik Larsson 5823 Willy Heil
Sid 50	Östersundsträffen 2022	5732 Kjell Landgren 6148 Morgan Nöjdberg
Sid 51	Föreningsfakta	5746 Rolf Olsson
Sid 52	IN MEMORIAM	



Äntligen blev det av!

Att få träffas igen, fysiskt på en kamratträff med 40 föranmällda!

Lördagens utställning i renoverade lokaler fungerade som vi hoppades, bra!

Vi som bokat lördagskvällen på Djäknebergets restaurang fick en spännande kväll i väntan på om spänningen skulle komma tillbaka efter ett omfattande strömavbrott i hela stadsdelen. Eftersom hotell och restauranger var fullbokade denna helg var det bara att vänta och hoppas...värst var våndan för restaurangpersonalen som förberett kvällens mat...vi hade ju som vanligt mycket att prata om och med lite gott i glasen gick det drygt timslånga (eller om det var två) strömavbrottet förvånansvärt fort.

Slutet gott allting gott även om kvällen blev sen.

Söndagens korum kunde genomföras i det avkristnade kapellet som nu är konferenslokal Utsikten, av indelte soldaten 120 Käck från Rytterne (6441 CG Carlsson), trots besvärande ryggont!

Årsmötet i samma lokal samlade 32 medlemmar och träffen avslutades med klassikern Slottsstek i lokal "Oasen", nu Bistro Strand.

Med önskan om en God Jul och ett Gott Nytt Kamratår!

Styrelsen



Kamratträffen 2022

Den 28-29 maj var det dags för en kamratträff med årsmöte på Lövudden i Västerås. Vi var 40 fd elever från skoltiden som möttes för att umgås under trevliga former med mycket nostalgi.

Det var fyra år sedan förra träffen pga av den rådande covid-19 pandemin.

Träffpunkten var som vanligt Lövudden som nu drivs av en ny ägare och går under namnet Lövudden Strand. Vi hade tillgång till hela lokalen och kunde där sätta upp vårt utställningsmaterial, hålla korum och även hålla årsmötet.



På lördagskvällen var ett restaurangbesök inbokat, för de som så önskade, på Djäknebergets Restaurang där dramatiken var stor när vi kom eftersom de hade drabbats av ett strömavbrott, som inte var planerat. Nåväl en timma försening blev det men stämningen var god och tiden gick fort.





Söndagsmorgonen började med ett korum som hölls i kapellet.

Korumhållaren var 6441 C-G Carlsson, vår egen soldat 120 Käck från Rytterne. Temat denna gång var Kärlekens betydelse.

Därefter bjöd föreningen på kaffe och smörgås samtidigt som tid fanns för utställningen innan det var dags för årsmötet.



Till årsmötet, som hölls i Kapellet, kom 32 deltagare. Till årsmötesordförande valdes 5209 Stig Hertze.



Årsmötesprotokollet finns att läsa i sin helhet på annan plats i denna tidning samt också på vår hemsida.

Årets kamratträff avslutades med en gemensam lunch som bestod av Slottstek med tillbehör som serverades på Bistro Lövudden Strand, som var vår gamla matsal.

5858 Åke Tedesjö

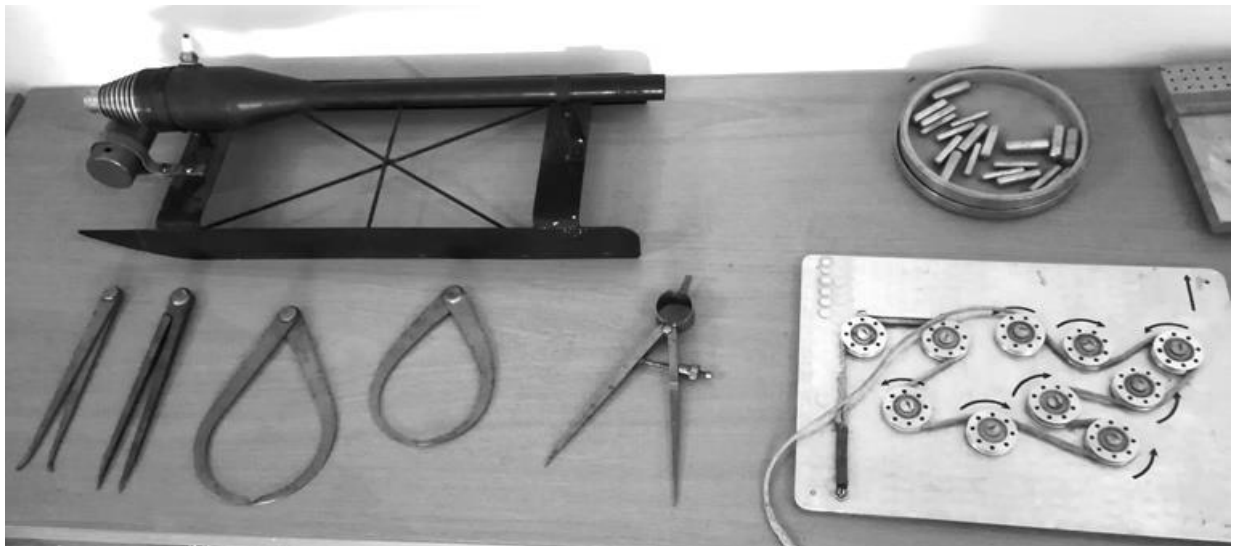
Bilder från kamratträffen 2022



5858, 5716, 5732 och 5846



5716



5732, 5713, 5746, 5743 och 5716

Protokoll fört vid årsmötet på Lövudden den 29 maj 2022 för Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening (FFVK)

§1 Årsmötet öppnades av styrelseordföranden 6336 Leif T Larsson, som hälsade alla deltagarna varmt välkomna. I årsmötet deltog 32 medlemmar.

§2 En minnesstund för avlidna kamrater inledde mötet och Leif läste upp de 21 medlemmar som lämnat jordelivet sedan Propellerbladets utgivning 2021 följt av en tyst minut.

§3 En dagordning presenterades som godkändes och antogs.

§4 Till årsmötets ordförande valdes 5209 Stig Hertze.

§5 Till årsmötets sekreterare valdes 5858 Åke Tedesjö.

§6 Till att justera årsmötesprotokollet och tillika rösträknare, valdes 5713 Per-Ove Björkman och 5813 Börje Eriksson.



§7 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, vår hemsida och på Facebook har årsmötet varit annonserat.

Årsmötet godkände förfarandet.

§8 Styrelsens verksamhetsberättelse för tiden 20-04-01 till och med 22-03-31 lästes upp av styrelseordförande 6336 Leif T Larsson.

Kassarapporten för motsvarande tidsperiod presenterades av kassören 5746 Rolf Olsson. Kopior på verksamhetsberättelsen och kassarapporten fanns tillgängliga för mötesdeltagarna.

Leif fick frågan om arkiveringsarbetets fortskridande. Han svarade att vi är nu i ett skede där vi skall börja med att lämna in färdiga avsnitt till arkiveringsplatsen i Arboga.

Rolf redogjorde för kassarapporten och belyste en stor post under adm. övrigt som är vårt postfack. Periodens överskott och det relativt stora överskottet i kassa och konto fick Rolf en fråga från 5518 Lars Lundin om pengarna finns på räntebärande konto. Rolf svarade nej. Vi har tidigare diskuterat detta men kommit

fram till att vi inte skall äventyra medlemsavgifterna som är vår enda inkomstkälla.

Det finns räntebärande konton med bankgaranti där man har full rörelsefrihet.

Rolf svarade att vi tar med oss frågan till styrelsen.

5554 Roland Rhenbäck undrade om vi har någon speciell grupp som inte betalar medlemsavgiften, äldre eller yngre klasser eller övriga medlemmar typ lärare och personal. Rolf svarade att vi naturligtvis har koll på vilka som betalar och att det går ut påminnelse till de medlemmar som inte betalar.

Verksamhetsberättelsen och kassarapporten godkändes av årsmötet.

§9 Revisorernas berättelse lästes upp av 5713 Per-Ove Björkman.

Revisorerna föreslog att:

- resultaträkning och balansräkning fastställs.
- periodens resultat överförs i ny räkning
- styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för i ifrågavarande period.

Årsmötet godkände revisorernas berättelse.

§10 Mötesordföranden framförde ett varmt tack till styrelsen för ett väl utfört arbete under verksamhetsperioden.

Därefter beslutade årsmötet i enlighet med revisorernas förslag att fastställa resultat- och balansräkning, att överföra periodens resultat i ny räkning, samt att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för ifrågavarande period.

Samtliga beslut var enhälliga.

§11 Valberedningen 5732 Kjell Landgren och 5813 Börje Eriksson presenterade sina förslag på valbara medlemmar.

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

§12 Till ledamot i styrelsen för en period om fyra år omvaldes 5746 Rolf Olsson och 6441 Carl-Gustav Carlsson.

§13 Till KFUM:s representant i styrelsen för en period om två år omvaldes Anette Hedberg Björklund. (Förslag från KFUM).

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

§15 Till revisorer för en period om två år omvaldes 5713 Per-Ove Björkman och 5511 Lars-Ove Johansson.

Till revisorssuppleanter för en period av två år omvaldes 6109 Jan-Olof Björklund och 5853 Jens Rönnkvist.

§16 Till valberedningen omvaldes 5732 Kjell Landgren (sammankallande) och 5813 Börje Eriksson.

§17 Medlemsavgiften på 100kr lämnas oförändrad.

§18 Inga förslag från styrelsen förelåg.

§19 Inga förslag från medlemmarna förelåg.

§20 Ingen rapport från styrelsen förelåg utöver vad som framgår i hela årsmötets protokoll.

§21 Övriga frågor:

-Valberedningen efterlyser intresse från yngre elever att delta i styrelsearbetet för att föreningen skall överleva.

-Revisorerna efterlyste en plan för föreningens livslängd med tanke på den minskning vi har pga den naturliga avgången.

Antalet betalande medlemmar är idag drygt 370 och vi tappar just nu ca. 20 per år vilket kommer att öka med tanke på den åldersstruktur vi har.

Leif svarade att vi i stadgarna har en punkt om hur själva proceduren skall gå till vid en avveckling. Någon tidplan finns inte och är svår att göra.

Vi tar med oss frågan till styrelsen för vidare behandling.

§22 Årsmötets avslutning: Årsmötes ordförande lämnade över till styrelseordförande som förklarade årsmötet avslutat och föreslog att vi tillsammans sjunger FFV-visan.

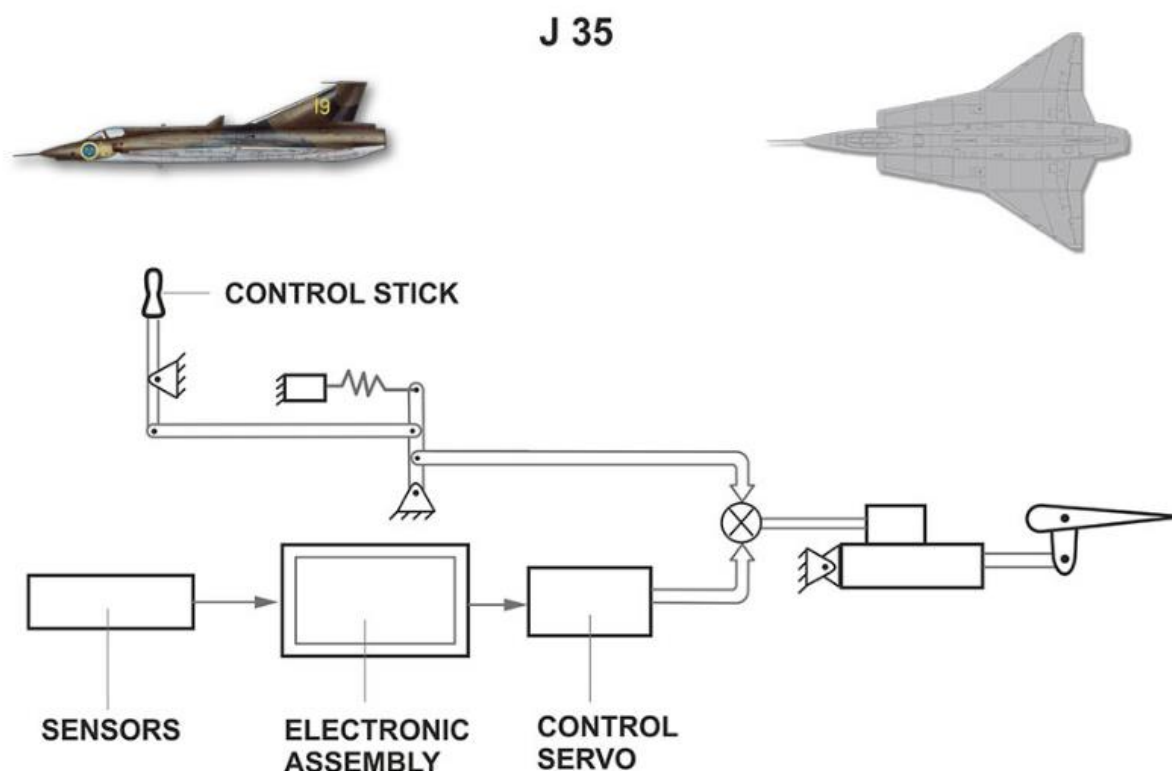
Vid protokollet: 5858 Åke Tedesjö

Justeras: 5713 Per-Ove Björkman

Justeras: 5813 Börje Eriksson

Styrautomat 05 – med ”raketstart”

I början av 1970-talet hade FMV och flygvapnet bestämt sig för att göra en stor och genomgripande modifiering av den då hopplöst föråldrade Saabkonstruerade styrautomat 05 B till flygplan 35 Draken.



Huvuddelen av uppdraget gick till Honeywell Inc i USA. Jänkarna konstruerade och tillverkade en helt ny elektronikenhet som ersatte ett par tre av de gamla med elektronrör bestyckade burkarna. Servona och några andra apparater skulle överses av oss och förses med nya givare. Likaså skulle manöverlådan byggas om helt och hållet och det arbetet, såväl konstruktion som tillverkning, föll också på vår lott. I stort sätt bibehölls bara skalet, skarvdonet och omställarna. Inne i burken skulle den gamla ledningsdragningen och komponenterna ersättas med ett kretskort med ny bestyckning. Mönsterkortet till detta, som efter dåtidens mått var ganska kompakt och komplicerat, skulle nu efter alla utprovningar och verifieringar beställas i seriemässigt utförande hos någon kvalificerad mönsterkorttillverkare. När det här projektet var aktuellt fanns det ingen standard för utförande av mönsterkort och inte heller kvalitetscertifiering av tillverkare mm.

Detta var ju långt före EU så vi föredrog en inhemsk tillverkare och gick igenom vilka som var tänkbara. Först på listan bland de företag som offererat tillverkningen av mönsterkortet var ett företag i Stockholmsområdet. Innan vi slutligen bestämde oss för leverantör skulle vi göra en leverantörsbedömning på plats hos företaget.

Jag skrev en checklista på vad jag ville ha tillfredställande svar på och förberedde mig ytterst noggrant inför besöket. En del i detta var att jag sökte upp min gamle vän Karl-Erik Andersson, i dagligt tal, Kalle-Viking.

Han var vår expert när det gällde elektriska förbindelsemetoder och ingick även i FMV-mjuklödningskommitté. Jag redogjorde för ärendet och vi gick igenom underlag och ritningar tillsammans. Viking kände till en del om företaget och trodde säkert att de skulle klara av våra krav, så lägger han till: ”Han som är chef där har ett förflutet på Fc så han bör ha klart för sig vad flygkvalitet är för något.” Jag tackar Viking och lovar att komma åter och berätta om mina intryck.

Jag besöker företaget i september 1975 samtidigt med andra uppdrag i stockholmstrakten och sammanstrålar tidigt på morgonen med två kollegor från CVM. Vi ägnar hela förmiddagen att noggrant gå igenom företagets processer och deras förutsättningar för uppdraget. När vi är klara bjuder chefen där på en enkel lunch.

Vi är nöjda med vad vi sett och hört och han i sin tur är naturligtvis glad för det och samtalet vid lunchbordet löper otvunget och ledig. Jag hade inte berättat att jag kände till att han jobbat på Fc. Nu nämner han själv att han är väl bekant med både flygvapnet och CVM samt att han arbetat granne med oss på andra sidan staketet, på Fc. I den lite uppsluppna stämningen som rådde vid lunchbordet skämtade jag till det hela med att säga: ”Det är väl preskriberat nu.”

Jag tror inte att han skulle ha blivit mer snopen om han fått en örfil. Vi begrep inget men något galet var det för han bytte samtalsämne och lunchen avslutades mycket ansträngt.

När jag kommer hem till Malmen knallar jag som lovat bort till Viking för att berätta om besöket. När jag kommer till lunchen och berättat om vad som hände när jag skämtsamt sagt att det är väl preskriberat nu exploderade Viking i en våldsam skrattsalva och slår sig på knäna och säger: ”Sa du det, sa du det?” Jag undrar

naturligtvis över Vikings reaktion och frågar vad han menar: ”Visste du inte?”. Stönade den kanaljen, mellan skrattsalvorna: ”Visste vad då”, genmäler jag naturligtvis.

Då berättar Viking att chefen för det korttillverkande företaget vid sin anställning på Fc ett par årtionden tidigare en dag skulle mäta något i elsystemet på ett flygplan. Kärran stod uppställd med nosen i sydlig riktning på plattan där en panncentral senare kom att byggas. På kärran var laddade raketer hängda, varför mätningar skulle ske just då är en gåta, men så skedde i alla fall.

PANG, så avfyrades en skarpladdad raket rakt över dåvarande riksettan och slår ner på ett gärde ett par kilometer söder ut. Som tur var blev det varken mänskliga eller materiella skador. Säkerhetsfolk från Fc besökte omedelbart den lantbrukare vars åker blivit ofrivillig måltavla och gjorde upp om ersättning och så lades locket på som det för det mesta gjordes under det kalla krigets dagar. Inget kom till allmänhetens kännedom.

Mönsterkortsdirektören hade naturligtvis trott att jag kände till malören och var ofin nog att vitsa om den.

Jag talade om för Viking att jag tyckte att han gott kunde ha talat om det hela för mig, händelsen skedde ju på 1950-talet.

Som tur var behövde jag inte träffa ”raketskytten” någon mer gång. Han i sin tur fick väl glädja sig åt att hans företag vann upphandlingen och fick tillverka mönsterkorten.

5019 Lars-Erik ”Mandel” Larsson



Målbogsering och en braklunch som kom av sig

Under 1960-talet stod det klart att flygvapnet behövde bättre, snabbare och effektivare utrustning för stridskjutning med skarp ammunition. För att öva skjutning mot rörliga mål i luften hade man under många år använt tygkorvar som bogserades efter propellerflygplan i måttliga farter. Svensk Flygtjänst hade under många år utfört sådana flygningar åt försvaret med ombyggda och civila B17A, (1951-68) och de brittiska Fairey Firefly (1949-66).

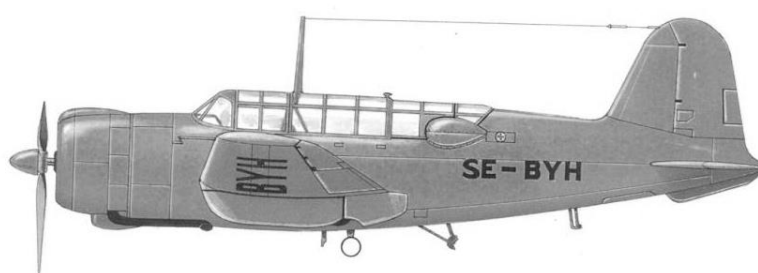
Utvecklingen krävde realistiska mål som visade rätt spännvidd och gav radar- och värmeekon för nya jaktrobotar och jaktsikten samt inte minst mål som kunde bogseras i betydligt högre farter än de gamla tygkorvarna.

Pil- och vingmål med träffindikatorer utvecklades. På målen fästes givare som registrerade träff eller nära träff genom mätning av den akustiska bärvåg som uppstår då en projektil passerar målet i överljudsfart.

För att klara detta operativt skulle till en början J29 Tunnan användas, när den kärran senare gick ur tiden blev J32 Lansen måldragare.

Nu var det inte bara att knyta fast ving- och pilmål vid flygplanet och sticka upp i luften.

En målbogseringsvinsch måste utvecklas och tillverkas.



SAAB B17A i civil version, överst och Fairey Firefly för bogsering av målkorvar.



Bilder ur boken SAAB 17 och Flygplan på museer.

Uppdraget gick till en stockholmsfirma med lång erfarenhet av målmateriel. Det är nu företaget där jag jobbade kommer in i bilden.

Vi fick Försvarets Materielverks (FMV) uppdrag att ansvara för leveranskontroll innefattande såväl kontroll under tillverkning som dynamiska slutprovningar och komplett leveransgodkännande av hela serien. Min del av det hela var till en början inriktad på elektronik- och reglersystem men kom efter inledningsfasen i praktiken att avse hela vinschprojektet.

Målbogseringsvinschen kan liknas vid en gigantisk spinnrulle i storlek med en fälltank där spolsystemet drivs av en fartvindsdriven turbin som hastighetsregleras via en servostyrd noskon som reglerar luftspalten och därmed luftflödet till turbinen.

Målbogseringsvinsch MBV 2S hängd i fälltanksläge på fpl 29. När noskonen styrs in i vinschen ökar luftspalten mellan konen och nosringen och ger luft till turbinhjulet som via en växellåda driver ”spinnrullen” som kan innehålla upp till 6 000 meter 1,5 mm pianotråd. Normalt användes omkring 900 meter lina vid bogsering.

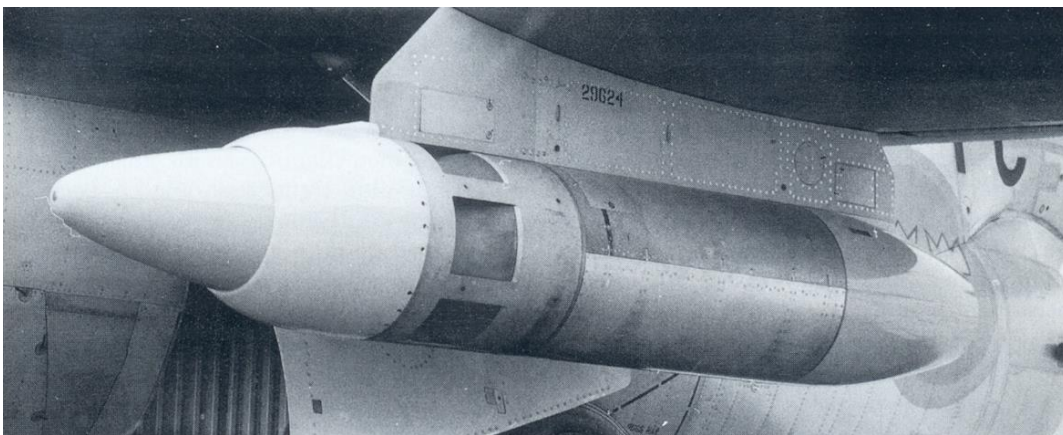
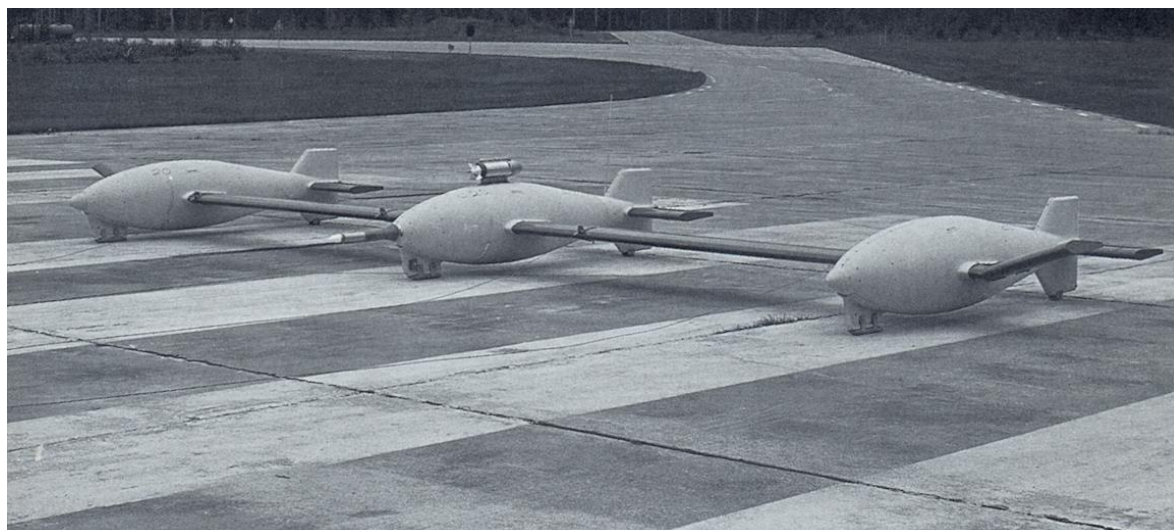


Bild ur boken Flygande Tunnan.

I mitten av oktober 1968 besökte jag första gången företaget som låg i centrala Stockholm, ett stenkast från Stadsbiblioteket på Sveavägen. Hela kvarteret var en gammal industrifastighet som fungerade som industrihotell sedan dåvarande L M Ericsson 1940 växt ur lokalerna och dragit vidare till sina nya anläggningar vid Telefonplan i Älvsjö.



Vingmål VM6 uppställt på banan för start. Den lilla burken på centralkroppen utgör målgivaren. Bild ur boken Lansen.

Företaget jag skulle besöka hade flera strängar på sin lyra. För att komma dit jag skulle fick jag passera en annan verksamhet. När jag öppnade dörren trodde jag att jag klivit bakåt i tiden nästan hundra år. Någon mer ålderdomlig verkstadslokal i full produktion hade jag aldrig skådat. Det var dålig belysning, smutsigt i största allmänhet och maskinerna drevs med remtransmissioner via centralaxlar i taket. Personalen såg inte heller ut att höra hemma i en verksamhet mitt i Stockholm i slutet av 1960-talet. De hade ålderdomliga skyddskläder och huvudbonader i form av filthattar med avklippta brätten! Vad tillverkades det då, jo alldeles underbart eleganta nakterhus i alla upptänkliga former i skinande mässing!

När jag hämtat mig vandrade jag vidare till platsen för förrättningen.

Vid min genomgång av de allmänna kraven för leveransen med företagets tekniske chef och återopade Allmänna bestämmelser av år 1957 för leverans till försvarets myndigheter föreföll han helt oförstående till detta krav. Det är att märka att företaget under en följd av år levererat materiel till försvaret! Jag berättade för honom att det som stod i beställningen gällde och det skulle jag gå efter. Han genmälde då att det alltid står så i FMV:s beställningar men att kontrollanter av annan material tidigare aldrig brytt sig om detta! Vad andra kontrollanter gjort och inte gjort i sina projekt var helt ovidkommande för mitt arbete, nu gällde beställningens bestämmelser och inget annat.

När jag under förmiddagen går igenom den materiel som var anmäld för leverans gjorde jag dem ännu en gång besvikna, leveransen överensstämde inte med beställd vara. Jag hörde i bakgrunden hur det tisslades och tasslades om bordsbeställning till lunchen. När det sedan utbröt lunch togs jag med till en alldeles utsökt restaurang i närheten. När jag senare kollade upp vad det var för ställen visade det sig att restaurangen i fråga var den enda i Sverige som då hade en stjärna i Le Guide Michelin!

Maken till krubb och priser hade jag tidigare inte skådat. Herrarna ville bjuda på drink före maten och vin till densamma samt kaffe och avec. Av detta blev det till deras besvikelse för min del bara en enklare huvudrätt med mineralvatten samt en slät kopp kaffe. Det verkar som de gjorde ett grovt försök att påverka den utsände statstjänstemannen men det misslyckades de med helt och hållet. Resultatet av eftermiddagens arbete blev lika negativt som före lunch och jag blev aldrig mer bjuden på lunch och det var lika bra det. Företaget lärde sig dock en läxa, det är beställningens krav som gäller, så i fortsättningen blev det mycket bättre.

Själva kapseln tillverkades till största delen av en mycket kvalificerad underleverantör i Trångsund och där var det aldrig några kvalitetsproblem. Vid detta företag fanns också den dynamiska provningsanläggningen för funktionsprovning av komplett kapsel.

5019 Lars-Erik "Mandel" Larsson



Hemlig skräll

En lördagsförmiddag omkring 1984 blev jag under stort hysch-hysch, kallad till dåvarande F13 M på Malmen. Tydligen hade något hänt med ett av de två signalspaningsplanen av typen Tp85/Sud-Aviation SE 210 Caravelle där vi hade någon trasa med i en märklig byk. Efter omfattande säkerhetskontroller blev jag så insläppt i Caravellhangaren där det kryllade av folk som höll på med reparationsarbeten på flygplanstruktur och installationer.

Nu fick jag reda på vad saken gällde. Vid ett tillfälle några dagar tidigare hade en explosion inträffat på marken i den ena av de två motorgondolerna i samband med motorkörning på en av de två kärorna. Ett stort säkerhetspådrag med total sekretess inleddes och säkerhetspolis i mängder invaderade platsen och en undersökning inleddes. Orsaken till pådraget var att man misstänkte sabotage.



En civil Caravell av samma typ som signalspanaren.

Det låter kanske lite uppskruvat med dagens öron men det kalla kriget var fortfarande mycket hett och öst- och västmakterna vaktade ivrigt på varandra. De två Caravellerna användes som signalspanare mot Sovjetunionen och den verksamheten var inte helt riskfri. En tidigare signalspaningskärra, en Tp79, civil beteckning DC 3, med åtta mans besättning hade försvunnit över internationellt vatten öster om Gotland den 13 juni 1952.



TP79 (DC 3) här i form av systerkärran till den nedskjutna.

Det var då inte bevisat att det var Sovjet som skjutit ner den, men det kunde på goda grunder antas för en spanande Tp47 Catalina hade två dagar senare skjutits ner av två sovjetiska Mig-15 i samma område, på internationellt vatten, inom svensk ekonomisk zon. Området var samma som där DC 3:a försvann.

Besättningen på Catalinan klarade dock livhanken genom nödlandning på havet med det svårt skadade och brinnande flygplanet. Besättningen kunde plockas upp av det västtyska lastfartyget Münsterland på väg till Finland.

DC 3:an har långt senare lokaliserats och bärgats. Den ingår nu i den permanenta utställningen om det kalla kriget i en ny byggnad på Flygvapenmuseum som stod klar 2010.

Säkerhetspolisens undersökning gav vid handen att befarat sabotage inte förelåg. Orsaken var så "trivial" som en exploderande motorbrandsläckare!

Det var här jag kom in i bilden.



Catalinan hade svårt skadad nödlandat på havet.

Besättningen har gått i livbåtarna och är på väg mot räddningen på det västtyska lastfartyget Münsterland.

En besättningsman på fartyget tog bilden.

Brandsläckaren hade översetts vid en av våra verkstäder och den skulle inte under några omständigheter kunna explodera. I stället för säkerhetsventil fanns i släckarens armatur ett sprängbleck som i händelse av kritisk tryckökning skulle brista och avlasta trycket. Detta hade bevisligen inte skett utan den exploderande brandsläckaren hade likt en sprängladdning ställt till med materiella skador i

motorgondolen samt på omgivande struktur på flygplanets bakkropp. Detta var ett tillfälle när det var mindre avundsvärt att representera företaget!

Allt nog så måste det hela klaras ut i en flygande fläng, dels orsaken till att sprängblecket inte brustit samt undersöka om det fanns flera felaktiga motorbrandsläckare i tjänst eller i förråd.

Upplösningen blev lite av en västgötaklimax. Killen som monterat den exploderande brandsläckaren, och jag vill minns att det var några till, hade gjort just det jobbet för första gången. Han hade följt föreskriften till punkt och pricka, men det var det som var kruxet. Föreskriften angav att sprängblecket skulle vändas åt fel håll! De kan ses som ett ödets ironi att den ordinarie operatören visste hur blecket skulle ligga utan att titta i föreskriften, här kan man tala om Murphys lag.

Felet rättades till och all berörd personal informerades och en Undersökningsrapport med anledning av den formella reklamationen upprättades. Det hade från ”högre ort” meddelats att rapporten skulle hållas så menlös och urvattnad så den inte behövde hemligstämplas, en fyllig redovisning skulle ske ”i annan ordning”.

När rapporten var klar kom fasen redovisning ”i annan ordning”. Ingen hade sagt vad det innebar men jag bjöd på eget bevåg in kundens tekniske chef och kontrollingenjör till en lunch i företagets gästmatsal för att i avskildhet, muntligt lämna en ”i annan ordning” kompletterande rapport. Märkligt nog hade ingen från ”högre ort” möjlighet att delta vilket gästerna noterade som märkligt. Efter redovisningen skiljdes vi åt i god sämja.

Vad som var märkligast av allt, men inte ingick i vår undersökning, var hur innanmätet i motorgondolen kunde bli så varmt att brandsläckaren exploderade. Det borde den inte kunnat göra förrän efter en lång tids motorbrand men det var saker som inte vi skulle utreda!

5019 Lars-Erik ”Mandel” Larsson



Flygintresset

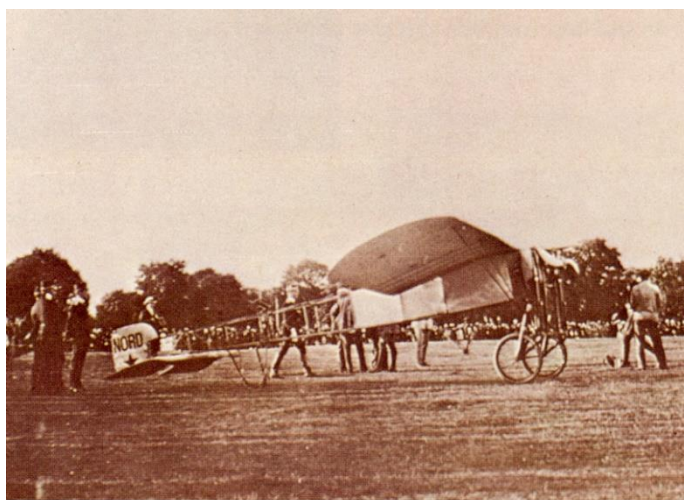
För en gosse som jag, uppväxt i flygstaden Linköping, är det inte så konstigt att flygintresset vaknade tidigt.

De första impulserna fick jag nog av min far när han berättade om det första flyget på Malmen. Far var född 1894 och gjorde sin värnplikt på Malmen omkring 1914 när Första och Andra Livgrenadjärregementena ännu låg kvar på den gamla exercisheden varom det står på den gamla minnesstenen, att det var där som:

”Östergötlands söner hava å Malmen vapenövats till Sveriges försvar sedan Carl XI:s dagar ...”.

Stenens inskription är en lätt underdrift, Karl XI regeringstid omfattade åren 1672–1697 och han instiftade visserligen indelningsverket men det är belagt att man redan på 1500-talet använde Malmen för att öva soldater. Men sannolikt är platsen ännu äldre som slagfält och för övning, man har vid utgrävningar funnit stridsyxor av sten, men nu till saken.

Det var på Malmen som den legendariske ”flygbaronen” Calle Cederström den 16 till den 18 juni 1911 gjort de första flygningarna med sitt franskbyggda monoplan, Blériot XI, se bilden från tiden. Det var ett jätteevenemang och intresset var stort. Det gick extratåg från Linköping till Malmslätt och på fältet fanns det uppställningsplats (parkering) för både automobiler och hästskjutsar. Entrébiljetterna var hiskeligt dyra, på sadelplats, som var den finaste delen av läktaren, kostade det fyra kronor och för den övriga läktaren en krona, kreti och pleti i övrigt kom undan med 25 öre, vilket inte heller var småmulor på den tiden.



Regeringen beviljade sedan i maj 1912 Skandinaviska Aviatik AB (friherre Carl Cederström) ett anslag på 15 000 kronor som understöd av Kungl. Maj:t, för att

1912 starta en flygskola på Malmen. Skolan var civil men hade två militära elever, löjtnanterna Emil Björnberg och Carl Silow.

Att den fortsatta flygverksamheten sedan blev förlagd till Malmen är emellertid en ren slump som den legendariske militäre flygpionjären Gösta von Porat har berättat om i sina memoarer.

Porat skriver att han våren 1913, då som 27 åring, besöker Linköping för att hans fästmö gick på en hushållsskola i staden. Den unge löjtnanten lånade en häst på Trängen och red ut till Malmen för att ta en titt på exercisheden eftersom det var en öppen fråga var arméns nya flygavdelning skulle placeras. På Malmen träffade han Cederström. Enligt honom var fältet inte så illa, det fanns flera bra plättar att starta och landa på. Väl hemkommen rapporterade Porat sina iakttagelser till sina överordnade som nappade på förslaget att lägga den nya flygavdelningen på Malmen, som över huvud taget inte varit på tapeten tidigare.

Porat filosoferar vidare – Det är lustigt att tänka, att det förhållandet, att en flicka gick i hushållsskola i Linköping kan ha varit anledningen till att Malmen blev det centrum från vilket det svenska flyget huvudsakligen utgått.

Man kan säga att detta var starten för det militärflyg som kom igång på Malmen senare under 1913. Till att börja med kallades verksamheten för Arméns Fälttelegrafkårs flygavdelning.

Den militära flygverksamheten var alltså helt i sin linda när min far gjorde lumpen på Malmen och det var helt naturligt att det nya och lite märkvärdiga gjorde starkt intryck på den unge beväringen. Det var nog grunden till det flygintresse han behöll hela livet – utan att själv någonsin varit uppe i luften.

Om far var på Malmen den 1 maj 1915 när den första flygolyckan med dödlig utgång inträffade vet jag inte men det kan ha sammanfallit i tiden när han gjorde lumpen där.

Carl Silow som jag nämnt tidigare var ju en av de två första militära eleverna som flygutbildades av Calle Cederström på Malmen 1913, för honom blev dock flygarkarriären kort, han omkom i en flygolycka lördagen den 1 maj 1915.

I Corren var flygolyckan huvudnyheten på måndagen. En stor bild från haveriplatsen och en fem spalters artikel som i det närmaste fyllde en hel sida som toppades med feta rubriker

Det var med ett flygplan av typen Farman HF 22 (B2), bilden, som olyckan skedde



Den svenska aviatikens första dödsoffer

Löjtnanterna Silow och De la Gardie störtar på Malmslätt – Den förste dör efter tre timmar

Den svenska aviatiken har krävt sitt första dödsoffer. En af våra främsta aviatorer löjtnant Carl Silow har satt lifvet till. I egenskap af lärare vid flygskolan på Malmslätt hade Silow på lördagen företagit öfningar på stor höjd med sin kollega löjtnant G. De la Gardie som passagerare. Under en vol piqué vid nedstigandet störtade maskinen och föraren löjtnant Silow skadades så svårt att han tre timmar senare afled. Passageraren löjtnant De la Gardie blev mycket illa skadad. Någon omedelbar fara för den senares lif anses inte föreligga.

Det inträffade förorsakade sorg och beklämning i vida kretsar, och konungen uttryckte så fort han fick vetskap om olyckan i telegram till flygskolans chef sitt innerliga deltagande.

Flygarna hade företagit öfningar på stor höjd under en tio minuters tid. De skulle gå ned i volpiqué, i hvilken konst, som bekant, Chevilliard var föregångsman och hvori löjtnant Silow uppnått stor färdighet.

Silow f 1879

De la Gardie f 1887

Löjtnant Silows sista färd

Stoftet efter löjtnant Silow kommer i dag kl 4 e.m. att föras från lasarettet till järnvägstationen, där ett kompani från Lifgrenadjärregementet jämte musikkåren kommer att paradera. Från Linköping kommer han att föras vidare till Solna kyrka, där jordfästning kommer att äga rum på torsdag eller fredag.

Not:

Axel Carlesson, tidigare major i flygvapnet och senare Flygvapenmuseets förste chef, skriver i tidskriften ÖFS Meddelande nr 4 – 2005 om Silows haveri.

Vol piqué beskrivs som en höjdreducering med en ytterst snäv spiral. Carlesson tror att Silow då kom in i spinn, en rörelse som ingen av militärflygarna på Malmen kände till och kunde behärska. Carl Silow ansågs som en skicklig pilot och en föregångsman i militärflyget samt en ouppnådd förebild för de flygelever han utbildade.



Löjtnant Carl Silow var den förste i Sverige som omkom vid flyghaveri **FVM arkiv**

På tisdagen följer Corren upp med en trespaltig artikel med en lika stor bild på Silows sista färd genom staden. Av bilden från järnvägsparken framgår att den militära prakten var omfattande. Enligt reportaget var gatorna kantade med människor.

Flygplan i skyn såg jag så gott som dagligen från mina tidigaste pojkhår. Det bästa var dock när jag fick följa med far och mor till bekanta som bodde vid fältet och jag kunde studera flygverksamheten på flygflottiljen från parkettplats.

Gamla riksvägen söder ut, det som senare skulle bli både riksettan och längre fram E4 gick då rakt över det nuvarande fältet och genom Centrala Flygverkstadens verkstadsområde, CVM. Fältet var till i början av 1940-talet ganska litet, knappt en fjärdedel av det nuvarande, så överblicken var med andra ord god.

De nämnda bekantingarna bodde i Lyckebo, en röd 20-talsvilla, som låg i höjd med där fallskärmsklubbens fram till 2005 kom att ha sin barack. Mannen i huset hette Andersson och var snickare på F3. Vad som i sammanhanget var än mer betydelsefullt var att han hade en gammal kikare som han dessutom hade den goda smaken att låna ut till Larssons spåde men grymt flygintresserade gosse. Jag tyckte det var helt fascinerande att följa flygplanens rörelser på marken och i luften från min strategiska utkikspunkt vid fältkanten. Jag minns också att det var många flygplan som hade orange vingar, det var skolflygplanen.

Det första egna flygplanet jag byggde hemma på gården var i form av ett plankkors som jag satte en trälåda till sittbrunn på. Med detta "flygplan", omtalade jag för alla som ville veta, skulle jag delta i luftstriderna över Linköping när Hitlers flyg anföll. Som tur var behövde varken jag eller de stora pojkarna delta i något sådant anfall.



Flygdag på Malmen 1939. Det var nog första gången jag kom riktigt nära ett flygplan. Över högervingen på B3:an i förgrunden syns vattentornet på CVM, mer om det finns att läsa i min bok Flyginstrument på Malmen, sidorna 29 - 30

Foto Einar Jagerwall

Modellflyg

Nästa steg var några år senare när jag köpte byggsatser av skalenliga flygplan i massivt trä. Handlade materiel gjorde man antingen i Sahlströms bokhandel på Stora Torget eller av en man som hette Axelsson och hade en affär som hette Hobbylagret på Hamngatan 20. Huset låg på den puckel på Hamngatan som sedan många år är borta och huset också. Nu var inte steget långt till riktiga modellflygplan. Jag började lite trevande hemma vid köksbordet men jag kom snart i kontakt med modellflygklubben Linköpingseskadern LEN och fick lära mig på riktigt hur det skulle byggas och flygas. Det dröjde inte länge förrän jag hade en plats i klubbens bygglokal i källaren på Brunnsgatan 7 B.

Sahlströms bokhandel låg till i början av 1970-talet på Stora Torget i det hörn som efter byggnationen av Filbyterhuset till en början kom att inrymma hamburgerrestaurangen Burger King innan den flyttade till norra änden av kvarteret ÖLM E40131



Till att börja med var det friflygande segelflygplan jag byggde. Jag var tidigt med de större pojkarna och deltog även själv i ett Östgötamästerskap på Bråvallafältet i Norrköping. Jag fick naturligtvis ingen placering men det var spännande att vara med. Fram till 1950 när jag lade av med modellflyget i samband med att jag började studera i Västerås deltog jag nog i fyra till fem olika tävlingar, såväl vinter som sommar, men utan större framgång. Som flygfält i vardagslag använde vi de militära övningsfälten på bägge sidor om nuvarande Lambohovsleden



Hamngatan 20 under rivning 1968. Huset låg där Svensk Fastighetsförmedling nu har sina lokaler. Hamngatans puckel syns som en rest i form av gångbanan sedan körbanan tidigare byggts om

Bild Linköping HaBo13

Linköpingseskaderns logga som varit med sedan klubben bildades på 1930-talet



Modellmotorer hade blivit på modet efter kriget. Vi lusade amerikanska modellflygtidningar och fascinerades av bilder och skisser på motorförsedda linkontrollmodeller. Detta var något annat än friflygande modellkärror utan motor, det måste vi prova på. Tänk att själv stå i mitten och ha en kärra på tio-tolv meters håll flygande runt, runt och kunna styra den med ett handtag som manövrerade kärrens höjdroder!

Några amerikanska motorer fick inte importeras, den knappa tillgången på US-dollar skulle användas till viktigare saker. Det fanns dock ett par händiga killar i Västerås som börjat tillverkning av dieselmotorer som de konstruerat själva. Det hela var i mycket blygsam skala, det fick jag själv erfara när jag senare besökte dem i deras källarverkstad för att handla motorer till mina kamrater i Linköping sedan jag själv flyttat till Gurkstaden vid Mälaren.

På bilden håller unge Larsson på och drar igång dieseln för en provtur på "Semis" gård, nuvarande Engelska skolan, som var granne med bygglokalen på Brunnsgatan 7 B



Motorerna var på 2,5 kubikcentimeter och de gjorde sex – sjutusen varv per minut. Bränslet blandade vi själva och det bestod av en blandning av eter, fotogen och ricinolja. Priset på motorerna var sexti spänn, och det var kruxet. Jag minns inte hur jag finansierade investeringen, det var mycket pengar, det motsvarar tusenlappen i dagens penningvärde, men jag kunde dock skaffa en egen motor. Vi visste ju inte hur en linkontrollmodell skulle konstrueras men vi granskade USA-tidningarnas bilder och teckningar och försökte med hjälp av lexikon dragga oss

igenom texterna. Vi hade äldre kamrater som gick på tekniska läroverkets flygtekniska linje i Norrköping och dom hjälpte oss med vingprofiler, propellrar och annat beräkningsarbete.

Efter lite lärpengar i form av haverier blev vi dock riktigt duktiga, vi var ju trots allt inte så gamla, vi gick ju bara i sjuan och åttan.

Linkontrollflygning blev stundtals riktiga uppvisningsevenemang. I bland på lördagseftermiddagarna brukade vi för att glänsa inför publik flyga på gräsmattan där Konsert & Kongress nu ligger. Det blev tjockt med åskådare utmed angränsande gator.

Bilden föreställer platsen där Konsert & Kongress byggdes långt senare. När vi flög med våra linstyrda modeller var publiken stundtals nästan lika vältaliga som när Folkungagillet dansade där en gång 1955. Bild ur Folkungagilletts arkiv



Helikoptrar

Nackdelen med ett flygplan är ju att det åtgår en viss startsträcka för att komma upp i luften och motsvarande för att i varje fall helskinnad komma ner igen. Ända sedan flygets barndom har skarpa hjärnor funderat över hur man skulle kunna minska eller helt slippa start- och landningssträckor!

Redan universalgeniet Leonardo da Vinci (1452–1519) ritade förslag till bland annat helikoptrar, men det skulle dröja många hundra år innan liknande planer kunde realiseras.

1907 lättade fransmannen Breguet-Richet med sin Gyroplane I och några månader senare flög Paul Cornus tandemhelikopter en kort sträcka. Den senare tvingades dock av ekonomiska skäl avbryta experimenten.

I Ryssland byggde Igor Sikorsky två helikoptrar 1909 – 1910 men övergick snart till att bygga flygplan när han insåg mängden av problem med helikopterkonstruktioner i detta tidiga skede.

Ett genombrott för en praktisk fungerande farkost med rotor gjorde en spanjor vid namn Juan de La Cierva (1895–1936). Han konstruerade 1919 en praktisk fungerande tingest med rotor som han kallade autogiro (ej att förväxla med dagens system med automatisk betalning av återkommande räkningar). Ordet autogiro är spanska och en bildning av grekiskans *auto* 's (själv) och spanskans *giro* (rotation) ytterst dock av grekiskans *gy'ros* (rundning).

1923 kunde autogiron flygas för första gången. Den hade ingen motordriven rotor utan en helt frisvängande. Rotorn fungerar enbart som bäryta i stället för fasta vingar som på vanliga flygplan, framdrivningen skedde med en konventionell propeller i nosen. Autogiron kunde därför inte hovra och inte heller starta och landa vertikalt som en helikopter men autogiron kräver betydligt kortare start- och landningssträckor än konventionella flygplan. Fördelen gentemot helikoptern är autogirons enkla och billiga konstruktion. Det finns uppgifter om att bland annat Rolf von Bahrs autogiro användes för olika bevaknings- och spaningsuppdrag över Öresund och vid Sydkustens marindistrikt under beredskapsåren på 1940-talet.

Den första autogiron kom till Sverige den 18 mars 1934. Rolf von Bahr flög åtskilliga uppdrag åt svenska försvaret under andra världskriget. Totalt lär det ha funnits sex maskiner och von Bahr blev under trettio år världens mest erfarne



autogiroförare med 7700 flygtimmar. Sista flygningen inför publik gjordes 1964 vid en flygdag i Linköping!

Bild ur boken Marinhelikoptern

Strax före andra världskriget blev det på nytt fart på helikopterfronten. I Tyskland flögs 1936 vad som brukar betraktas som den första fungerande helikoptern, en Fockler FW 61. Även om fransmannen Breguets konstruktion flugit något år tidigare var FW 61 betydligt närmare en praktisk användbar maskin.

Tyskarna lyckades 1939 med en FW 61 nå en höjd av 3373 meter och flyga en sträcka på 236 km vilket även noterades som distansrekord för helikopter.

Tyskarna var ledande på helikopterområdet under andra världskriget genom konstruktioner av Anton Flettner. Under slutet av kriget gjorde utvecklingen snabba framsteg i USA där ett antal innovatörer, parallellt med varandra, tog fram vad som får kallas den första generationen av praktiskt användbara helikoptrar. Några av dem gav upphov till företag som under de kommande femtio åren skulle dominera helikopterindustrin.

Ett av helikopterhistoriens stora namn är Igor Sikorsky, han hade redan 1909, i sin tidiga ungdom i det gamla Ryssland, konstruerat en helikopter, men efter några misslyckanden i fortsättningen ägnat sig åt konventionella flygplan. Han återgick emellertid till helikoptrar 1939, då verksam i USA. Detta ledde till den första praktiskt användbara helikoptern med en rotor.

Under senare delen av 1940-talet kom autogiron helt att ersättas av helikoptrar.

I en helikopter alstras lyft- och framdrivningskraften av en eller flera motordrivna horisontella rotorerna som kan bestå av två eller flera blad. För att enrotoriga helikoptrar inte ska snurra med rotorn är de försedda med en stjärtrotor som motkraft.

Fördelen med helikoptern är att den kan uppträda i det närmaste hur som helst i luften, den kan stå still, flyga framåt och bakåt och till och med åt sidorna.

Helikoptern är flygmekaniskt instabil, det vill säga att den avviker från sitt flygläge på ett okontrollerat sätt om den inte övervakas, detta gör att den är betydligt mer svårflugan än konventionella flygplan. Samtidigt med Sikorsky utvecklade Bell Aircraft en helikopter med samma konfiguration med en huvudrotor och en tvärställd stjärtrotor som motkraft men med en annan lösning på hur rotorn konstruerades. Bell 47 blev en lyckad konstruktion, den flögs första gången den 8

december 1945. Redan den 8 mars 1946 blev Bell 47 den först civilt certifierade helikoptern. Mer än sex tusen Bell 47 i olika versioner tillverkades fram till 1974.

Sikorsky R-4.

**Bild ur boken Flygteknik
under 100 år**



Pionjär på helikoptrar i Sverige och hela Europa var det civila flygföretaget Ostermans Aero AB. OAAB hade skaffat sig generalagenturen för Skandinavien av det amerikanska företaget Bell Helicopter. I februari 1947 var den första svenska helikoptern, en Bell 47 startklar, den fick efter lite trassel och omregistrering beteckningen SE-HAA (H som första bokstaven efter nationsbeteckningen kom att bli regel för alla civila helikoptrar under ett fyrtiotal år). Det militära intresset för helikoptrar var i början svalt. Den dåvarande flygvapenledningen med general Bengt Nordenskiöld i spetsen ansåg att:

”Helikoptern saknade praktisk betydelse inom försvaret”

Som bekant kom den inställningen att ändras senare.

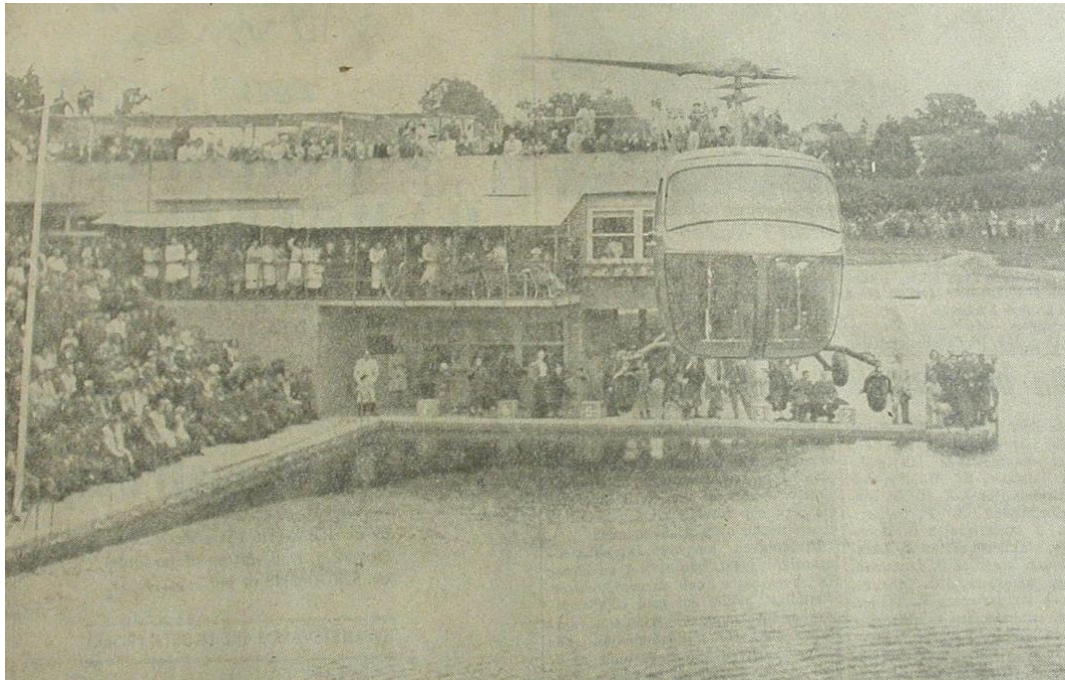
**Den 20 februari 1947
demonstrerades den första
svenska helikoptern för
allmänheten och massmedia
utanför Sjöhistoriska museet på
Djur-gården i Stockholm**

**Bild ur boken Ostermans
Aero AB**



Ostermans slog på stora propagandatrumman med ett antal mer eller mindre spektakulära flyguppvisningar i huvudstaden samt under sommaren en turné ute i landsorten.

Även i Östergötland skedde ett antal demonstrationer. Här i stan var det ett stort evenemang i Tinnerbäcksbadet måndagen den 16 juni 1947 med storpublik, en av dessa var Larssons då trettonårige son, som spenderade femtio öre, av eget förtjänade slantar, på en barnbiljett till evenemanget, vuxna betalade kronan jämt.



Jagervalls bild från uppvisningen på Tinnerbäcksbadet med helikoptern hovrande över bassängen inför en hänförd publik. Den fotografiska bilden finns inte arkiverad utan ovanstående bild är avfotograferad från ett arkiverat tidningslägg. Resultatet blir inte bättre för tidningsbilder från förr var inget under av bildkvalitet.

Corren hade dagen efter ett stort reportage med ovanstående bild som ingress över en fyra spalters artikel, reportern med signaturen "Massi" skriver hänfört:

"Nödställda" räddas ur båt av helikoptern.

Elegant landning på flotte i Tinnerbäcksbadet inför 2 000 åskådare

Precis på slaget klockan 19.30 gick helikoptern ned på den för ändamålet iordningställda flotten i Tinnerbäcksbadet i Linköping och därmed kom den mången vankelmodigs farhågor på skam. Ja, det var faktiskt så att man ställde sig lite undrande när man fick se "landningsplatsen", en flotte byggd på två överskeppnings-båtar. Men efter ett landningsvarv styrde trafikflygare Lars Westlund ned sin luftsnurra mitt i kvadraten. Förvåningen blev så stor att

applåderna uteblev och först vid andra landningen kom de 2 000 åskådarna sig för att ge ett hörbart bevis för uppskattning. Efter en liten sidoflyttning till den lilla sandplätten nedanför Bäckagården tog piloten Westlund till orda och redogjorde för helikopterns konstruktion och användbarhet.

Så var man framme vid själva demonstrationen eller rättare sagt uppvisningen. Det var rätt spännande sekunder när man satt bredvid Lasse Westlund och han eldade upp "snurran" för att börja svängandet, backandet och svävandet. När alla instrumenten stämde började färden uppåt. Man kände precis som när man ställer sig i en hiss och trycker på knappen. Alltså inget obehag alls, bara en känsla att sväva rakt upp i luften. För säkerhets skull hade man spänt om sig remmarna men man satt lika lugnt och bekvämt som i en fåtölj. Inte ens när helikoptern tog fart och lade sig i en ordentlig vänstersväng hade man någon olustkänsla. Rätt underligt var det emellertid att alldeles ovanför vattnet och i jämnhöjd med sittplatsåskådarna backa och svänga runt på en femöring. Landningen gick lika elegant och "smärtfritt" som lyftningen.

Ett verkligt praktiskt nummer uppvisade Lasse Westlund. Med fantasins hjälp såg man en redlös båt med en man ute på vattnet. Helikoptern kom in över platsen och upptäckte "den nödställde". Precis ovanför båten stannade "snurran" och sakta sjönk den rakt ner mot båten. Så stannade den lagom för att den nödställde skulle kunna ta sig ombord på räddningsplanet. Med ett elegant hopp och d:o armhävning var han på ett ögonblick uppe i helikoptern och medan båten drev undan för vinden svävade luftsnurran in mot land.

Polismästaren T. G. Eveland, som ställt sig lite skeptisk mot Tinnerbäcksbadet som uppvisningsplats för helikoptern, blev tydligen mäktigt imponerad av den praktiska luftdroskan och accepterade gärna en inbjudan till en rundtur över staden. Kanske man kunde kalla det för en flygande besiktning. Att döma av polismästarens glädjestrålande ansikte efter turen får man anse att helikoptern har vunnit hans fulla förtroende.

De bebådade passageraruppstigningarna med helikoptern kunde tyvärr inte genomföras från Tinnerbäcksbadet, då luftfartsmyndigheterna i sista stund förbjöd sådana. Dessa skedde i stället från flygfältet och förste.....

Livslängden för just denna helikopter (SE-HAA) blev inte så lång. Den 20 maj 1949 hamnade den i vattnet när den skulle landa på ett fartyg vid Skeppsbron i Stockholm för vidare befordran till en flygdag i Finland. Efter reparation flögs den till den 14 december 1950 då den totalhavererade, tydligen var haveriet dock inte mer omfattande än att delar av haveristen kunde användas till två andra helikoptrar.

Militärt fick helikoptern sitt genombrott under Koreakriget (1950–53). Ingen kan ha undgått TV-serien MASH.

Ända sedan uppvisningen på Tinnis när den trettonårige Lars-Erik, tillsammans med tusentals andra linköpingsbor, för första gången såg en helikopter i verksamhet har jag önskat att få följa med på en verklig helikopterflygning där man skulle få uppleva det speciella med att stå still i luften, flyga i sidled, bakåt och alla konster som den kan göra. Att jag som liten gosse då skulle kunna spendera kostnaden för en helikopterflygning var inte möjligt.

Nitton år senare, den 21 juni 1966, såg det dock ut som den drömmen med råge skulle gå i uppfyllelse.

Jag var i tjänsteärendet på marinens 1:a HKP-division på Berga örlogsbas för att i olika helikoptertyper provköra en utrustning som jag skrivit en handhavande-instruktion för. Min kontaktman på basen, teleingenjören Johannisson, frågade på förmiddagen om jag hade lust att på eftermiddagen följa med på ett helikopteruppdrag i skärgården med en HKP 2. Tvåan var en fransk kärra tillverkad av Sud Aviation och hade originalbeteckningen Alouette II. Från den helikoptern hade man en fantastisk utsikt när man satt bredvid föraren, kabinen var ju en enda stor plexiglasbubbla. Jag tackade naturligtvis med glädje ja.

**Så här härligt kunde det sett ut,
sikten från Alouettes
(HKP 2) ”ostkupa” är magnifik**

Bild ur boken Marinhelikoptern



Säg den glädje som varar, tyvärr blev det uppdraget av någon anledning inställt så den flygningen blev jag blåst på.

Det skulle sedan dröja ytterligare trettiosex år innan jag äntligen fick flyga helikopter.

Ingegerd bjöd mig på en färd som födelsedagspresent när jag 2002 fyllde sextioåttå och det samtidigt ordnades rundflygning från gräset utanför Flygvapenmuseum. Det var tre semesterlediga helikopterförare ur Östgöta helikopterbataljon som under fem sommarveckor hyrt in en civil Bell 206 Long Ranger. Kärran var femsitsig, förare och en passagerare fram och tre där bak. Tyvärr hade jag lite otur, för min plats blev i mitten bak!



Ballongflygning

Historiskt sett var ballongerna i luften långt före flygplanen. Redan år 1783 gjorde bröderna Montglofier i Frankrike de första bemannade ballongfärderna. Under åren har såväl gas som varmluft använts som lyftkraft. Ballongflygning förekom ganska sparsamt efter första världskriget om man bortser från Zeppelinarna som egentligen var spolformade gasballonger med motordrivna propellrar för framdrivning. Zeppelinarnas era fick sin dödsstöt med den tragiska olyckan med luftskeppet Hindenburg som slog eld och förstördes i samband med förtöjningen utanför New York efter en Atlantflygning den 6 maj



1937. Av de 97 passagerarna omkom 36. Ballongflygning som sport är ganska ny i Sverige. Inte förrän i slutet av 1960-talet kom ballongflygning att bli en sportgren. Jag har alltid fascinerats av ballongernas färd i lufthavet.

Ingegerd och barnen tog fasta på detta och överraskade mig med att bjuda på en ballongfärd som sextioårspresent. Flygningen skedde en vacker höstdag 1994. Några dagar tidigare hade myndigheterna påpassligt upphävt förbudet för privat flygfotografering, så det var fritt fram att knäppa vilt med kameran. Det var en verklig upplevelse att på några hundra meter glida fram över slätten.





Annan flygning som passagerare

Flygklubben i Linköping har gamla anor, den bildades redan 1933 och klubbhuset stod färdigt 1943, det invigdes av prins Gustav Adolf, nuvarande kungens far.

Från det att jag hade egen cykel och kunde förflytta mig mer obehindrat började jag hänga ute vid Linköping Flygklubb LFK på Saabfältet. Fram till 1948 höll klubben till i nordvästra hörnet av fältet då såväl klubbhus som plåthangar flyttades till sin nuvarande plats bredvid trähangaren i närheten av den flygplats-terminal som kom att byggas där, ett antal årtionden senare.

LFK hade fram till 1972, såväl motor- som segelflyg på programmet. Det fanns många unga killar som hade motorflygcertifikat och behövde flygtid, de var sugna på att flyga men hade ont om pengar. Många av dessa gossar flög gärna passagerare för en billig penning. Priset man betalade täckte oftast inte hela bränslekostnaden när de var som mest flygsugna. Möjligheter fanns alltså att få flyga för en tia eller något mer. Jag minns inte riktigt när den första flygturen gjordes för min del men det bör ha varit på sommaren 1948 när jag spenderade intjänade drickspengar på flygning. Den första kärra jag flög med var en tvåsitsig Piper Cub. Föraren satt bak och passageraren fram. Det må sägas med en gång att flyga med en sådan kärra är en helt annan flygkänsla än att åka med ett

trafikflygplan. Genom att Cuben är högvingad är sikten åt sidorna och neråt magnifik. Den kille jag flög med var klubbens dåvarande mekaniker Arne Kjellström, då med färskt certifikat.

Så här ser en Piper Cub ut. Bilden föreställer dock inte exemplaret jag flög med

Bilden hämtad från en Goggling



Arne blev efter några år LFK mångårig flyglärare och hann efter trettio års flygande bli världens mest erfarne Cubpilot med 14 000 timmar. I total flygtid kom han upp i 18 000 timmar på konventionella flygplan och helikoptrar tillsammans, alla timmar flugna manuellt – utan autopilot!

Flygningen med denne trygge smålänningen gav mersmak och det blev många turer de närmaste åren med olika småflygplan. Flygplanstyper som jag minns speciellt väl är klubbens trotjänare, den öppna dubbeldäckaren Gipsy Moth (flygvapen-beteckning Sk 7) LFK:s kärra hade registreringsbeteckningen SE-ADN. Den var tillverkad 1933 i Finland på licens från De Havilland i Storbritannien. Mothen hade varit i klubbens ägo sedan 1938 och var så fram till 1957. Den var knallröd och användes normalt till bogsering av segelflygplan, på grund av sin goda stigförmåga. En tvillingsyster till Gipsy Moth var Tiger Moth som såg nästan likadan ut, den flygplanstypen hade under åren 1933 – 52 använts som skolflygplan i flygvapnet under beteckningen Sk 11. Ett exemplar av den typen finns att beskåda på Flygvapenmuseum.

SE-ADN kom att leva aktivt fram till 1968 och finns nu bevarad som museiföremål på Malmö Tekniska Museum nu med den ursprungliga finska registreringen OH-VKM, för det var ju ett finskt licensbygge från första början.

En annan, likaledes öppen kärra, men i form av ett lågvingat monoplan var den tyska Klemm 35, i flygvapnet Sk 15.



Linköpingsmothen liknade till förväxling denna Tiger Moth, Linköpingskärran var dock helröd

Bild ur Svensk Flyghistorisk Tidskrift 2003/5

Klemmen på bilden är i militär versionen med orange vingar och olivgrön kropp. En sådan Klemm finns att beskåda på Flygvapenmuseum. De civila Klemmkärrorna på flygklubbarna var i regel helblå



Jag åkte med det mesta som fanns på flygklubben vid den här tiden men jag ska inte trötta läsaren med mer än ett flygplan till och det var lite udda. Kärran var fransk och hette Codrong Pelikan.

Den var av trä och den rymde fyra eller fem personer. Det speciella med denna högvingade kärra var att spaken den flögs med var upphängd i taket, mellan de båda framstolarna och att kärran hade fyra dörrar som vilken fransk småbil som helst.

SE-AGA med namnet Agaton

Bild ur boken Mot vidare horisonter



Segelflyg

Lära sig motorflyga civilt fick man inte göra förrän man fyllt arton år. Det var mycket dyrt och inte speciellt lockande. En del kamrater sökte in som fältflygaraspiranter men inte heller det lockade för åtgången på piloter var stor både på 1940 och -50 talet, i snitt fick en i veckan sätta livet till.

Segelflygning var billigt och det fick man börja med redan vid femton år fyllda, om man hade målsmans tillstånd vill säga. Jag började lite smått med segelflygutbildningen i Linköping, den kom dock igång lite för sent i förhållande till när jag skulle flytta till Västerås för att kunna slutföras, så det var bara att börja om från början i Gurkstan.

Av annonsen för värvning av fältflygare från 1954 ser man att det även fanns chans för gossar med bara folkskolan

Efter **FOLSKOLAN**

FÄLTFLYGARE

- Har Du bra betyg från folkskolan?
- Är Du född 1934—37?
- Är Du fullt frisk?
- Har Du ansvarskänsla och framåtanda?

Ansökningstiden utgår den 31 maj 1954

Till Flygstabens personalavd. Stockholm 80
Sänd mig broschyren om fältflygarutbildning.

Namn

Adress Postadr. Looth

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Att segelflygutbildningen var billig berodde på att staten via flygvapnet sponsrade verksamheten så att kostnaden blev i det närmaste symbolisk för ungdomar (läs pojkar) under arton år. Förutsättningen var dock att man gjorde sextio ”byggtimmar” per segelflygdiplom. Byggtimmar var oavlönat reparations- eller underhållsarbete som man lade ner på klubbens flygande materiel såväl som på markmaterielen i form av bilar och vinschar. Byggtiden bokfördes noggrant och kvitterades av byggleddaren i en personlig Byggdagbok.

På skolan i Västerås hade det varit mer eller mindre tradition att delar av varje årskurs lade ner en del av sin mycket knappa fritid på segelflygutbildning och de obligatoriska byggtimmarna. Eleverna vid skolan hade dessutom några år före min tid byggt ett glidflygplan, en SG-38, just det exemplaret som användes av Västerås Flygklubb, VFK. Det är den glidaren som hänger i taket på Flygvapenmuseum.

I min klass var vi fyra som började segelflygutbildningen redan på hösten 1950.

Redan före första världskriget hade tyska ungdomar provat på att flyga med enkla hängglidare. Under mellankrigsåren kom Tyskland att bli ett föregångsland när

det gällde segelflyg. En bidragande orsak var de restriktioner beträffande motorflygverksamhet som Tyskland ålades i det fredsfördrag som segrarmakterna tvingade Tyskland att underteckna i Versailles 1919. En ytterligare puff fick segelflyget efter nazisternas maktövertagande 1933. Något större intresse för segelflygning fanns inte i Sverige till en början trots att ett antal svenska entusiaster som fått sin utbildning i Tyskland försökte att etablera verksamheten i Sverige, 1923 erövrades det första C-diplomet av en svensk, men det var i Tyskland.

Här i landet skulle det dock dröja innan utbildning kom igång, det första A-diplomet som utfärdades efter utbildning i Sverige fick en kille vid namn Olle Tidblom. Olles diplom utfärdades den 23 oktober 1937, han blev så småningom legendarisk motorflyglärare i Linköpings Flygklubb. Mitt A-diplom utfärdades bara tretton år efter Olle Tidbloms, så det var inte någon gammal sport vi ägnade oss åt.



Vi var sju man i A-diplomkursen, fyra från skolan och tre från stan. På bilden har fem elever samt instruktören Erik Vestling till höger radat upp sig framför klubbens G9:a. Kärran hade registreringen SE-39 och unge Larsson står tvåa från vänster. Den som saknas från skolan är min kamrat Roland Sjödin som höll i kameran

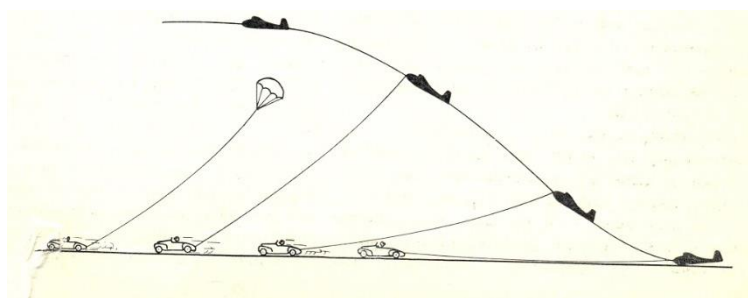
På min tid skedde utbildning för A, B och C-diplom fortfarande i enkelsitsiga flygplan, man hade liksom pionjärerna ingen lärare att falla tillbaka på under

flygningen. Facktermen för detta är EK, enkelkommando, till skillnad från dubbelkommando, DK.

Vi började utbildningen med en glidare av typ G 9. A-diplomkursen började söndagen den 1 oktober 1950. Enligt Flygdagboken var vädret mulet, blåsigt och råkallt och så fortsatte det flygdagarna den 7, 8 och 15 oktober. Vi fick börja med att på marken lära oss att

hålla kärran rätt på vingarna.

I den kraftiga blåsten ställdes kärran upp mot vinden för den övningen. Sedan följde markbogsering efter bil då



färdigheterna utökades med träning att hålla kursen. När det var avklarat var det dags för de första skutten. Först gjordes fem rutschningar efter bogserbilen. En vecka senare gjordes ytterligare två rutschningar och dagen efter var det dags för de första hoppen utan urkoppling. Det kom sedan att bli två hopp till innan det var dags att koppla ur och flyga själv.

Det första hoppet varade bara några sekunder men de kom att öka till runt en halv minut under kursens gång. När vi kom fram till den 22 oktober uppenbarade sig vackert höstväder med strålande sol. Proven i flygning rakt fram avslutades i A-diplomet med S-svängar. Vi hade nu gjort tjugofem starter var och klarat av samtliga prov för märket med den första måsen, och almanackan sade att det var den 5 november 1950.



Av orsak som jag inte minns blev det ingen B-kurs under vårterminen i ettan så det var kris om vi skulle hinna med både B- och C-diplomet, det med tre måsar, medan vi var kvar i Västerås.

På min sjuttonårsdag startade vi med B-diplomkursen. Nu fick vi använda en modernare glidare som hade bättre prestanda än G9:an. Den nya var av typen SG-38 och hade registreringen SE-80, det är den som tidigare nämnts numer hänger i taket på Flygvapenmuseum.

De första starterna gjordes med bil som i A-kursen men med längre lina och högre höjd, den var så pass att det räckte till två gånger nittiograders svängar, en höger och en vänster.

På bilden från LFK instruerar Rune Ströman en elev före en start med en SG 38

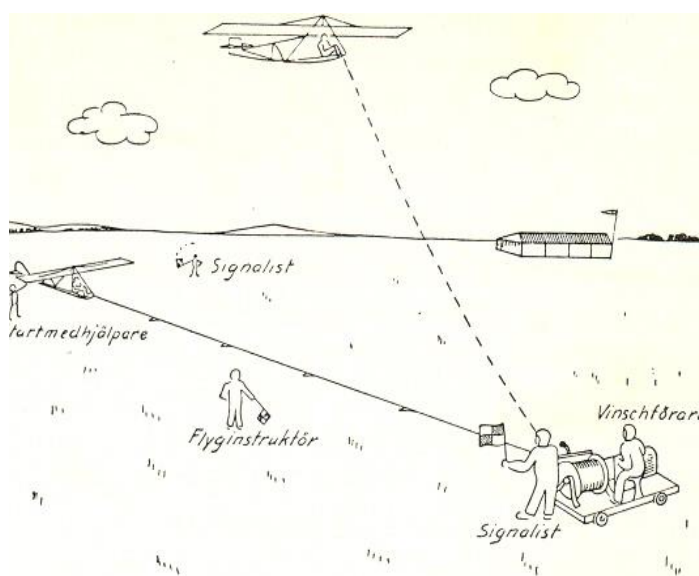


Bild ur boken Mot vidare horisonter

Nu kom det verkliga lyftet, den första vinschstarten. När jag och mina kamrater från skolan kom ut på fältet efter middagen på elevhemmet tisdagen den 7 augusti hade våra kamrater från stan redan dragit ut kärran och kopplat vinschlina. Mandel, det är din tur och börja säger instruktören som gick under benämningen Knallen efter sin hembygd.

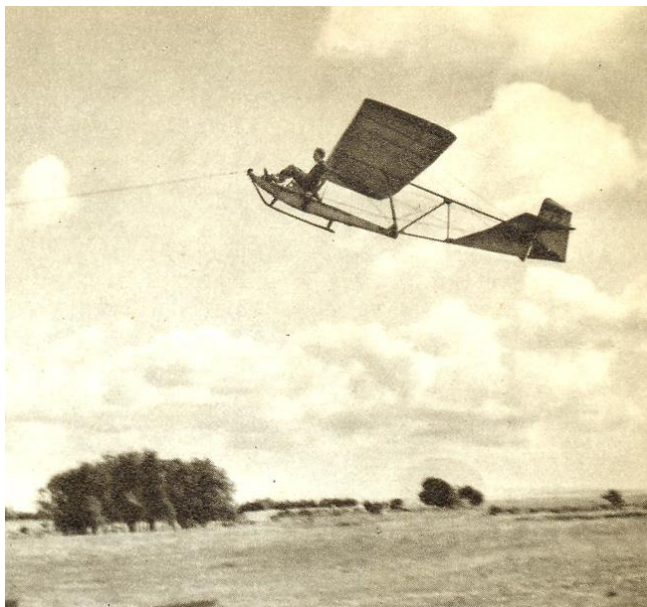
Jag tar på mig läderpralinen, en antik form av skyddshjälm som redan de gamla flygpionjärerna använde och spänner fast mig på plywoodstolen.

Nu om inte förr så hade jag hjärtat i halsgropen. Kom i håg vad Knallen sagt, ringer det i öronen, glöm inte att ta åt dig spaken – men försiktigt, gör ingen kavaljerstart så linans brottstycke går av och du stjärtlglider ner i backen och havererar, om linan går av för nära marken.



Signalisten ger tecken med flaggan till vinschföraren att sträcka linan, det går några nervpirrande ögonblick innan vinschen får tecknet full fart. Nu gäller det att komma ihåg allt man lärt sig, först försiktigt bakåt med spaken för att sedan

öka rejält när man vunnit lite höjd. Fast stigningen inte är jättebrant upplever man det som en raketstart, man ser ju bara himlen utan några referenser framför sig. Och fort går det, inom några röda sekunder är man uppe, glöm inte koppla ur linan i rätt tid. Kärran planar ut. Jag ser vinschen rakt ner, strax framför mig, dags att dra i urkopplingen, vilken känsla och vilken sikt i sommarkvällen. Jag ser hela Västerås, en bit av Mälaren och landsbygden kring staden. Nu gäller det att genomföra den planerade flygningen och göra två gånger etthundraåttiograders svängar höger samt att se till att jag inte landar allt för långt från startplatsen.



Allt går bra, faktiskt både till min och Knallens belåtenhet. Känslan var fantastisk att sitta där uppe i luften på ett par hundra meters höjd helt öppet åt alla håll.

Linlängderna blev längre och höjden högre, som mest använde vi drygt tusen meter lina och fick då en höjd på runt fyrahundra meter, men med lite hygglig motvind kunde det bli ännu mer. Det var vanligast att det bara var pojkar som flög men det förekom även tjejer som prövade på utbildningen. Alice Babs, då 19 år gammal, började flyga SG-38 på Rommehed i Dalarna sommaren 1943 men i Västerås och Linköping var det inga tjejer som flög vad jag kommer ihåg.

Vinschen i Västeråsklubben var en ombyggd Packard-cabriolet från 1930-talet som enligt vad som sades hade varit Holländska ambassadens sommarrepresentationsvagn.



På bilden är Knut "Bulla" Cöster vinschförare och Lars-Erik flaggsignalist

Under B-kursen blev det nitton vinschstarter till och höjden ökade liksom flygtiden och övningarnas svårighetsgrad.

Utöver slipning av svängtekniken gällde det att lära sig att landa på "märket". Med det avsågs pricklandning på en utlagd duk. Av de fem märkeslandningar jag gjorde var två på plus minus noll och de övriga ett par tiotal meter fel.

B-kursen gick fort under goda förhållanden så den klarade vi av på tre veckor! Den 21 augusti hade jag erövrade två måsar.



Nu blev det tyvärr uppehåll i sju veckor innan C-kursen kunde börja, den 14 oktober som först kom vi igång. Nu skulle vi få flyga riktiga segelflygplan, men först några glidarstarter till för att bättra på roderkänslan. Vi hann bara flyga ett par söndagar innan vädret satte stopp för vidare flygverksamhet det året.

När vi efter en lång, kall och snörik vinter kom igång den 4 maj tyckte Erik Vestling som var instruktör att vi nog var lite ringrostiga så vi fick mjuka upp oss med två glidarstarter till innan det var dags att krypa in i ett riktigt segelflygplan.

Det riktiga segelflygplanet var av typen Gruanu Baby II B2 med registreringsbeteckning SE-SBH. Kärran var tillverkad av AB Flygplan och levererad till Flygklubben i Västerås 1942.



Gruanu Baby men inte den individen Lars-Erik flög

Vid en kontroll i luftfartsregistret visade det sig att den kärran havererade sommaren 1958 i samband med en första EK-skolningen, kärran reparerades aldrig utan avfördes ur luftfartsregistret efter begäran från VFK.

Riktiga segelflygplan hade en instrumentbräda med en del instrument. Det fanns barometrisk höjdmätare, variometer (som visar stig- och sjunkhastighet), svängindikator med libell och en magnetkompass. Instrumenten var inget som vi till en början hade någon användning av, det kom senare.

Vi fick börja lite vackert med två lågstarter efter bil för att känna oss för med det nya flygplanet, sedan blev det vinsch för hela slanten. Vi lärde oss att flyga åttor och att landa så nära märket som möjligt. Under C-kursen råkade jag ut för två missöden. Vid en start gick brottstycket av men jag hade kommit så högt att det inte var någon fara. Det andra missödet bestod i att vinschen la av på relativt låg höjd men även den malören klarade jag utan besvär. Kursen avslutades med fem prov inklusive märkeslandningar.



När jag summerar de tre kurserna kommer jag upp till åttio starter men flygtiden blir blygsamma två timmar. Någon har sagt att segelflyg är nittionio procent arbete och en procent flygning. Jag har roat mig med att göra en egen beräkning och kommit fram till att det stämmer ganska precis när det gäller den tid vi var på flygfältet men tar vi med byggtiden är vi nere i en tredjedels procent!

Nu var vi klara med årskurs två på skolan och skulle ut på två års praktiktjänstgöring. Roland Sjödin som jag flugit tillsammans med skulle också till CVM på Malmen. Både Roland och jag var helt inställda på att i Linköping gå certifikatkursen och avlägga släpprovet så vi kunde flyga fritt utan instruktör. Nu började det kosta en hel del pengar, för nu var flygvapnets sponsring över, men vi hade bestämt oss för att skjuta upp körkortet för att förverkliga våra segelflygdrömmar fullt ut.

Certifikatkursen omfattade förutom flygning även teori i form av bland annat luftfartsbestämmelser, metrologi och flyginstrumentlära.

För att erhålla av dåvarande Kungl. Luftfartsstyrelsen utfärdat segelflygcertifikat var man tvungen att genomgå tre omfattande och dyra läkarundersökningar, dessa var lika omfattande som för motorflygcertifikat och avsåg kroppsundersökning av flygläkare, syn- och färgseende av en ögonläkare samt en öron-, näs- och halsspecialist som även undersökte balanssinnet som ju sitter i örat. Vi började kursen på Malmen den 27 juli för på Saabfältet fanns det begränsningar på grund av pågående flygfältsarbeten. Nu fick vi pröva något helt nytt genom att det i Linköping fanns en segelkärra med dubbelkommando. När vi nu avlagt C-diplom behövde vi inte längre använda läderpralin på huvudet som säkerhetsutrustning, nu blev det fallskärm i stället!

Linköpings Flygklubb LFK hade sedan några säsonger i sin ägo en kärra av typen Slingsby T 21 B med registreringen SE-SHI. Den såg ut precis som en storasyster till Gruanu Baby fast den var brittisk, lärare och elev satt side by side. Jag började med två vinschstarter med DK-instruktör. När han kollat upp våra kunskaper under de två DK-passen fick vi på nytt prova på ytterligare ett nytt flygplan, denna gång i form av Baby Falk. Det var en utveckling av Gruanu Baby som tagits fram av Kockums flygindustri i Malmö.

Under certkursen flög vi omväxlande Grunau Baby och Baby Falken och några pass i DK med instruktör under släputbildningen. Den 14 september var proven klara och alla papper kunde sändas in till myndigheten, den 10 november utfärdades det efterlängtade röda certifikatet med den blågula snodden. Av någon anledning som jag inte minns kom inte släptillståndet med i "certet" från början utan det fick skickas in på nytt för den stämpeln. Den totala flygtiden var nu uppe i drygt fem timmar.

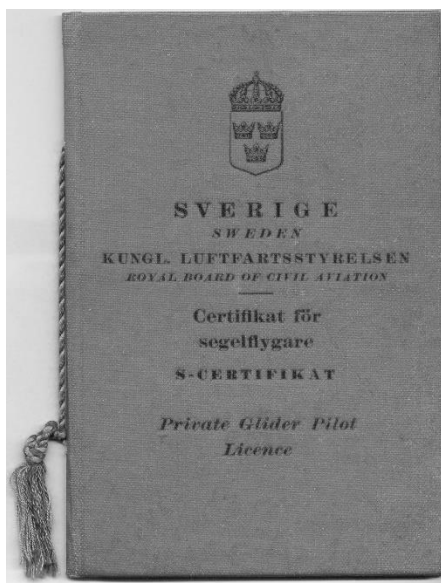
Baby Falk var en utveckling av Grunau Baby



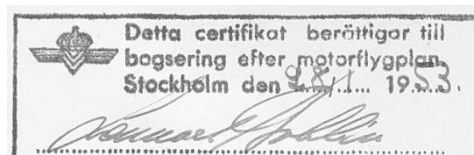
Under februari och mars månad 1953 var vi ett gäng killar från flygklubben som tränade instrumentflygning på F3. Träningen skedde i den tidens enkla flygsimulatorer som kallades Link Trainer efter tillverkarens namn. Enligt intyget i Flygdagboken flög jag så mycket som sju timmar i simulatort!

Link Trainer går inte att jämföra med senare tiders sofistikerade flygsimulatorer men de var ett enkelt och billigt sätt att träna instrumentflygning. Innan Linkarna fanns tränades instrumentflygning i flygplan med dubbelkommando i tandem, eleven hade sin huv täkt och läraren, tillika säkerhetsförare stod för flygsäkerheten.

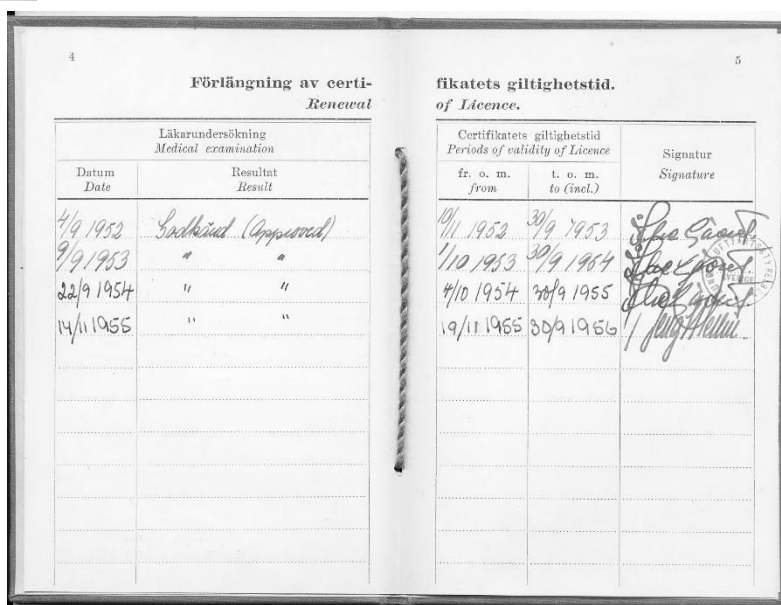
Vi hade inte tillstånd att fotografera på F3 så jag har inga egna bilder från vår instrumentflygutbildning men bilden på nästa sida från Flygvapenmuseum ger en uppfattning om utrustningen.



Det efterlängtrade certifikatet i all sin prakt



Det efterlängtrade certifikatet i all sin prakt

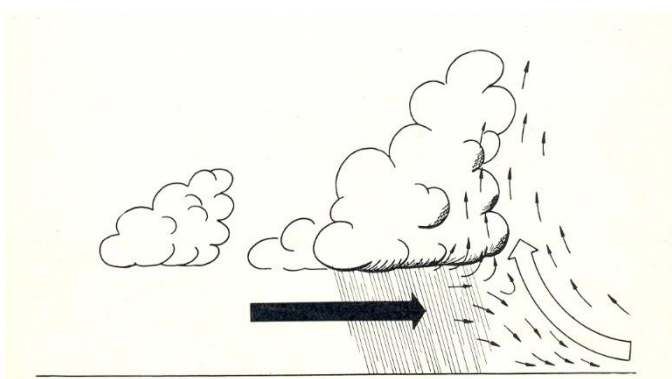
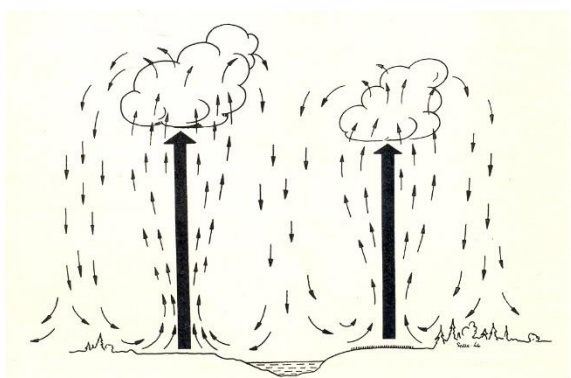


Själva simulatorn syns i bakgrunden. När "flygning" sker är huv och dörr stängda och kommunikation mellan lärare och elev sker via tråd. På lärarens pulpet finns samma instrument som i simulatorn samt en "krabba" som på en karta ritar färdvägen.

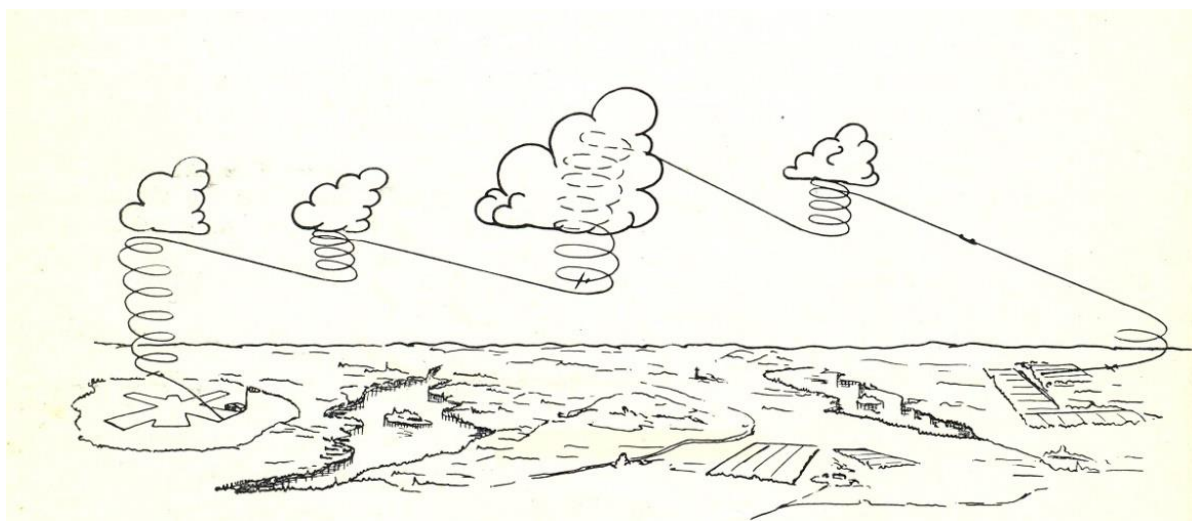
FVM arkiv



Våren 1953 började flygningarna med inflygning med DK i mitten av april innan man fick börja åka själv igen. Det blev inte mer än åtta starter till den säsongen. Det var ju termik man var ute efter och den fanns ju bara på dagtid – vissa dagar, men vi hade ju bara söndagarna på oss, lediga lördagar låg långt fram i tiden. Eftersom både Roland Sjödin och jag bodde i Malmslätt var det att bestiga cykeln tidigt på söndagsmornarna, då det såg ut att bli flygväder, och trampa de tretton kilometrarna till Saabfältet och ställa sig i kö för en start. I maj och juni hade jag ett par starter där jag lyckades få termikkänning och gjorde höjdvinster på i runda slängar åtta hundra meter med topphöjder på tusen meter.



Den vänstra bilden visar exempel på termiska uppvindar orsakade av solens uppvärmning av markytan. Den högra visar hur kraftiga uppvindar uppstår när en varmfront möter en kallfront som här symboliseras av den svarta pilen



Principbild för segelflygning med hjälp av termik, det illustrerade fallet avser en sträckflygning

För att få möjlighet att flyga under dagtid hade LFK ordnat med ett segelflygläger på Brunneby gård i Borensberg under en vecka på industrisemestern 1953.

Godsägare Kjellin, som själv var med i klubben, hade utan kostnad ställt upp med ett lämpligt fält och en arbetarbostad där vi sov på golvet i sovsäck och levde väldigt primitivt i det omoderna huset. Med det hade väl gått an om vi haft vädret på vår sida men det hade vi inte. Jag och de andra grabbarna hann bara med en inflygning på fältet sen kom regnet och förstörde hela veckan. Jag gjorde tre starter till den sommaren, dock utan några höjdvinster. Flygtiden ökade under året med tre timmar och fyrtio minuter, så totalt var jag nu uppe i åtta timmar och fyrtiotvå minuter.

Sommaren 1954 var den sista jag flög, utöver den obligatoriska inflygningen i DK på våren flög jag bara fyra starter varav en med en rejäl höjdvinst och flygtid på fyrtio minuter.

Totalt kom mitt segelflygäventyr att omfatta etthundratjugo starter med tio timmar och elva minuters flygtid samt sju timmar i simulator.

Det var flera orsaker till att jag inte förlängde certifikatet när det gick ut i november 1955. Dels tog det alldeles för mycket tid i förhållande till hur mycket man fick flyga och andra intressen trädde i förgrunden.

Jag har trots allt flugit med i en modern tvåsitsig segelkärra ett trettiotal år senare. Linköpings Segelflygklubb bedrev då sin verksamhet på Malmen efter avknoppningen från moderklubben. Genom en kollega som var aktiv segelflygare hade jag fått möjlighet att åka med som passagerare. Tyvärr var vädret inte det bästa med blåsigt och kytligt väder men jag fick prova på att spaka själv en stund.

De gamla segelflygplanen av trä har myndigheterna satt stopp för, limfogarna har sedan länge passerat bäst före datum. Trots detta finns det flygande veterankärror men dessa har enligt veteranen Stig Kernell i Tranås berättat för mig tagits isär bit för bit och limmats om, tala om entusiaster!

5019 Lars-Erik "Mandel" Larsson



SG-38

Uppbyggnad av instrumentverkstaden vid Imperial Ethiopian Air Force IEAF 1952 till 1955

De första åren efter det att aktiv flygning och flygträning hade påbörjats i Bishoftu byttes felaktiga navigations och motorinstrument ut mot liknande som ”slaktades” från andra flygplan. Någon reparation och kontroll av dessa instrument var inte tillgänglig. Den förste instrumentmakaren Olle Verkström, hade inga möjligheter att reparera och kalibrera instrument eftersom ingen fungerande verkstad fanns tillgänglig och han stannade endast en kort tid i Bishoftu.

Flyginstrumentverkstaden byggdes upp och började att fungera Först i slutet av 1952 när jag anlände efter att varit anställd vid CVM (Centrala Flygverkstaden Malmslätt). Min utbildning som instrumenttekniker fick jag vid Flygvapnets Verkstadsskola i Västerås (FFV) där även många andra svenska flygtekniker i det Etiopiska Flygvapnet hade börjat sin flygtekniska karriär.

Instrumentverkstaden placerades i samma byggnad som el- och radioverkstaden som redan hade etablerats av ”el-Janne”, Karl Gustav Jansson och Kennet Eghorn. Rummet där verkstaden skulle inrymmas var i stort sett ett förråd av trasiga instrument av olika slag. Verktyg och testutrustning saknades helt. Först i början av 1953 hade en del enkla men funktionsdugliga testapparater tillverkats och skaffats fram så att instrumentverkstaden sakteligen kunde börja att fungera.

En hel del av inredning och testutrustningen tillverkades på plats och en väl fungerande instrumentverkstad tog sakta men säkert form. Instrumenten kunde nu repareras och kalibreras till internationell standard och de höga krav på kvalitet, precision och tillförlitlighet som erfordras av flyginstrument.

Inga olyckor med flygplanen på grund av instrument fel inträffade som tyvärr händer idag. Orsaken till detta var troligen att dåtidens mekaniska flyginstrument var enklare, robustare och mindre känsliga för störningar jämfört med dagens elektroniska instrument.

Enkel men tillförlitlig utrustning användes i arbetet. Samtidigt som instrumentverkstaden byggdes upp anställdes 1953 en civilanställd etiopisk lärning, Alemayehu Taddesse, och



senare, 1955, även en Etiopisk officer, Seyum Berru, och vi hade nu en väl fungerande verkstad som reparerade och kalibrerade alla typer av instrument.

Under det första året tillverkades många detaljer lokalt av IEAF's maskinverkstad med hjälp av Bertil Dannebrink och mig själv. Viss provutrustning och instrumentverktyg, reservdelar och special utrustning inköptes från olika länder för att täcka behovet av både svenska, engelska och amerikanska instrument samt schweiziska flygplansur. Med de olika flygplanstyper som fanns inom IEAF så blev det en hel del instrument från olika tillverkare såsom AGA, NAF, System-Paulin, Halda, Sperry, Jacken-Hains, Kollsman, Smith, Jaeger-le Coultre och Askania.

Under året 1955 installerades även ett centralt tidssystem som täckte de olika verkstäderna och hangarerna.

Centrala punkten var instrumentverkstaden där dåtidens fina LM Ericssons "Master Clock" installerades och skickade ut impulser varje minut via, de interna telefonledningarna till alla slavklockorna.

Ett extra arbete för instrumentmakarna var att hjälpa piloterna med deras Certina armbandsur som de blev tilldelade. Under åren 1954/1955 blev det plötsligt mycket populärt att ha kraftiga rostfria armband till klockorna och det var en ständig ström av piloter som vill ha sina armband justerade till sina handleder. Arbetet var inte det enklaste, det gällde att bryta upp och stänga dessa kraftiga länkar utan att göra märken.

Ett annat roligt men lite udda projekt var färdigställandet av en modell av en Dakota, DC-3, som slutligen, målades i det Kejsarliga Etiopiska Flygvapnets färger och placerades på den Etiopiska officersmässen.

Jag avslutade min anställning vid IEAF i oktober 1955 och efterträddes av en annan FFVare 4509 Nils-Eric Nilsson, som anlände 1956 och stannade i sex år tills den svenska insatsen i det Etiopiska flygvapnet avslutades.

I Pb1955 berättade Sören om en motorcykelresa till Asmara i Eritrea.

4506 Sören Håkansson



Fjärde FFV-Sydträff

2022-08-13 var det dags för den fjärde FFV-Syd-träffen, på Stadshotellet i Hässleholm. Vi inbjöd FFVare som tidigare, från årsklasserna 55 t.o.m. 61, inom en radie på ca 15 mil. Resultatet blev att åtta deltagare kom.

Vi började med en individuell presentation. Det blev många givande berättelser, som vi fick ta del av. Fantastiskt vad mycket som en del varit med om och klarat av.

Sedan följde mat, enskilda dialoger, kaffe och tårta och sist fotografering. En gruppbild i färg på deltagarna finns på omslagets sista sida.

5841 Lars-Erik Larsson



5823 Willy Heil.



Östersundsträffen 2022

Den 3 oktober var det dags för Östersundsträffen, en tradition sedan 1987. Pandeminåret 2020 är det enda inställda, så årets träff var 34:e i ordningen. På Spiltans restaurang vid travet i Östersund kom det i år 19 deltagare, vilket är ett nytt rekord, för att äta och dricka och förstås diskutera gamla minnen från skoltiden och yrkeslivet.

Positivt var att flera av de yngre årgångarna hade hitta hit.

En gruppbild i färg på deltagarna finns på omslagets sista sida.



Föreningsfakta

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

2021 gick det ut en påminnelse till 157 medlemmar (elever) som inte betalat 2020 års avgift, av dessa betalade 17 st.

Även i år påminner vi de elever, 150 st. som glömt att betala, genom att markera detta på inbetalningskortet.

Data för aktuellt år	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Tidningen har gått ut till adresser	534	555	596	651	680	689	707	712	725
Så här många har betalat m-avgift	375	398	414	432	438	456	460	484	493
Efter en påminnelse så här många		415	429	450	455	477	481	502	509

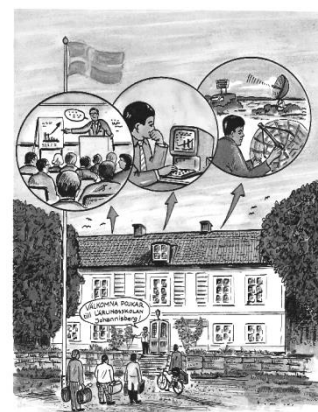
Via inbetalningskortet och mejl kom det in 40 uppdateringar till vårt register.
Det går bra att meddela ändringar via e-post till rolf_arboga@hotmail.com

Lägg inte inbetalningskortet åt sidan.

Glöm inte att betala 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:

4111	Sven Sandberg	2022-02-10
4620	Ebbe Sjögren	2021-11-03
4818	Bertil Morén	2022-09-29
4917	Bertil Olsson	2022-04-26
4922	Olof Rosen	2020-05-20
5003	Stig Andersson	2021-01-03
5014	Roland Sjödin	2019-03-13
5318	Tore Nilsson	2022-03-10
5513	Göte Karsin	2021-10-16
55C5	Sören Gustavsson	2019-05-05
5674	Tord Ödmark	2021-01-20
5902	Ronny Franzen	2018-01-13
5927	Jonnie Persson	2021-01-20
5930	Tommy Sahlsten	2020-10-28
5951	Kent Frisk	2020-12-06
59C2	Sigvard Lundell	2022-04-12
6020	Mats Hellqvist	2021-11-17
6113	Rolf Ekerstig	2021-04-14
6219	Lennart Högberg	2021-11-04
6232	Gert Owe Lundén	2017-10-28
6324	Krister Johansson	2021-06-28
6341	Bengt Olle Fellert	2022-04-16
6628	Helge Björling	2022-05-02

Frid över deras minne



Östersundsträffen 2022



Stående fr vänster: 6148 Morgan Nöjdberg, 6450 Hans Eneroth, 6247 Börje Persson, 6456 Clas-Göran Eidet, 6523 Dag Lindström, 6410 Hans Boström, 6047 Lars Nilsson, 5310 Olof Johnsson, 5709 Ture Andersson, 5627 Bengt Håkanson, 6643 Göran Olsson, 6505 Per Lennart Andersson samt 6014 Ulf Hansson.

Sittande fr vänster: 5644 Karl-Åke Modigh, 5651 Jan-Erik Nowén, 5732 Kjell Landgren, 5740 Lennart Mowerare, 6619 Torbjörn Norrlund samt 6622 Kent Stattin.

Sydträffen 2022



Övre raden fr vänster: 5916 Bertil Johansson, 5739 Sune Magnusson, 5808 Leif Carlsson, 5743 Ingvar Nordstedt.

Nedre raden fr vänster: 5530 Tell Flemming, 6145 Kjell-Åke Nilsson, 5841 Lars-Erik Larsson och 5823 Willy Heil.