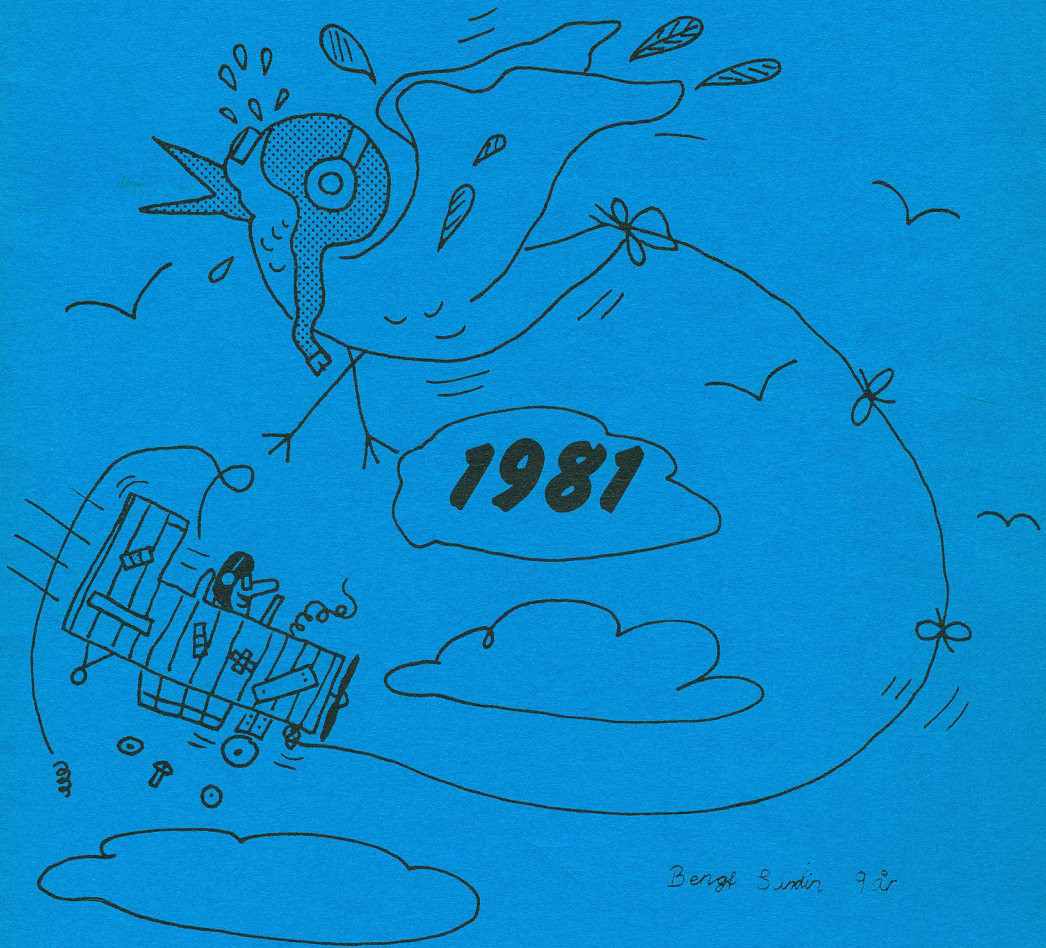


# PROPELLERBLADET



Bengt Sundin 9år



Organ för FFV:s kamratförening

# PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Karl Gardh

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

Ordförande:

Karl Gardh, Anders Johanssonsgata 22K, 732 00 Arboga, 0589/13914

V ordförande:

Jan Ake Akesson, Ekoxgatan 15, 736 00 Kungsör, 0227/12349

Kassör:

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 00 Arboga, 0589/13548

Sekreterare:

Roland Rehnback, Iduns Väg 6, 723 55 Västerås, 021/20630

KFUM-KFUK repr:

David Molin, Polstjärnegatan 59, 724 60 Västerås, 021/116324

Suppl:

Göran Norlen, Puddelungsgatan 26, 724 73 Västerås, 021/358630

Suppl:

Karl Otto Granath, Healyckan Agarp, 305 90 Halmstad, 035/111118

1982 års medlemsavgift 15:- (Femton kronor)

Postgiro 340204-7

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Vid senaste årsmötet på Lövudden framfördes önskemål om att ett medlemsregister skulle utsändas till medlemmarna i syfte att dels stimulera kontakterna mellan årsklasserna och dels hjälpa oss i styrelsen att fånga in fd elever med okänd adress. Så skedde i förra årets propellerblad och vi har fått många positiva reaktioner för den listan. Vi hade en del förhoppningar om att det skulle dimpa ner ett eller annat vykort med adressen till någon identifierad "förlorad son" och i somras blev det plötsligt "Bingo" när 5324 Rune Tellström F21 sände ner en lista med hela 20 "förlorade söner" med adresser från Luleå till Grönland. Kul! Det var precis den reaktionen vi hade hoppats på. Vi vill därför passa på att uppmana alla FFV:are att ånyå plocka fram 1980 års propellerblad och studera medlemsregistret extra noga, det är ganska glest mellan adresserna på vissa årskurser. Om någon händelsevis inte har kvar 1980 års propellerblad så hör av er till någon av oss i styrelsen. Vi skickar ut nya så länge lagret räcker.

Söndagen den 16 maj 1982 är det dags igen för en kamratträff på Lövudden i Västerås. Det är samtidigt 40 år sedan skolan startade och vi hoppas att många klasser tar tillfället i akt och ordnar en klassträff. Här måste adressregistret vara till stor hjälp. Och ni som inte har något jubileum eller klassträff, ta och reservera den 16 maj för kamratträffen. Ju fler vi blir desto roligare blir det. För de som har för avsikt att ta med husvagnen kan vi löva bättre arrangemang än förra gången då det tyvärr inte blev vad vi hade utlovat.

Även i år har vi 10 penninglotter som morot att utlottas bland de som betalar medlemsaviften. Hjälp oss att hålla den låga medlemsavgiften på 15 kr/år genom att mangrant betala.

Porto och tryckerikostnaden blir inte billigare med åren.

Samtidigt vill vi här passa på och tacka bidragsgivarna till årets propellerblad. Det är roligt när någon hör av sig och frågar om vi är intresserade av deras medverkan. Vi är tacksamma för allt som kommer. Tänk på det.

Slutligen får vi i sedvanlig ordning önska alla FFV-are en GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR.

FLYGFÖRVALTNINGENS VERKSTADSSKOLA -  
ZIMMERMANSKA SKOLANS JOHANNISBERGSAVD

Vad innebär rubriken, kanske Propellerbladets läsare undrar. Jo, "gamla" FFV heter numera Zimmermanska skolans Johannisbergsavd och är upphöjd till rang och värdighet av gymnasieskola och inte nog med det, utan är även högskola, till 30%.

På skolan utbildas numera flygmekaniker, 80 st/år. Det vill säga på gymnasiets 2-åriga yrkestekniska linjer finns fordonsteknisk linje åk 2 gren flygmekaniker och just den är förlagd till Johannisbergsskolan. Den enda inom landet för övrigt.

Från och med hösten 1980 har högskolan Eskilstuna - Västerås förlagt en flygteknikerutbildning till lokalerna vid Johannisberg. Enstaka kurs - 40 poäng med 24 elever också den enda inom landet. Utbildningarna är integrerade både beträffande personal - lärare - lektioner - utrustning och lokaler.

Det började på 60-talet redan, regering och riksdag beslutade att fr o m 1 juli 1968 skulle försvarets yrkesutbildningar underställas det allmänna skolväsendet, innebar då för FFV:s del en övergång till kommunal ägo och SÖ som huvudman. Från CVV överfördes då också till Johannisberg en skolenhet som utbildade flygmontörer för FV:s behov. Personal - utrustning mm inom yrkesgrupperna fpl-plåtslagare - fpl-motor och el-montörer.

På hösten -68 startade alltså Johannisbergsskolan i ny skepnad med personal från CVV och FFV som lärare och adm samt 84 elever som skulle under ett läsår utbildas till flygmekaniker för både civila och militära luftfartens behov inom Sverige. För att bli antagen till utbildningen måste sökanden ha en grundutbildning från t ex bilmek-linjen minst 1 år eller motsvarande. Dessutom bedrevs samtidigt på skolan telereparatörsutbildning med 30-talet elever och ytterligare en klass med styr- och reglermekaniker.

---

All denna omställning förde med sig en hel del problem av de mest skiftande karaktär, personalen hade det verkligen arbetsamt, speciellt på sommaren och hösten -68. Ny arbetsgivare (kommunen) nya anställningsförhållanden, nya lokaler, nya kursplaner, ny utrustning, utbyte av viss personal och framför allt "nya elever", för att nämna några exempel.

Fler lokaler måste till för att tillgodose utrymmesbehovet, alltså även CVV:s kallförråd (den andra byggnaden i skogen) togs i bruk som flygplanhall. Allt hann ju ej bli klart till starten i aug -68, bl a byggnaderna, så trängsel med byggnadsfolk - elever - lärare uppstod. Det var ej ovanligt att läraren och eleverna samlades till lektion i varm-luftströmmen från en byggtork i fpl-hallen under kalla dagar, innan värmeinstallationen var klar.

Schemaproblem hela läsåret p g a att stationsutbildning var den nya melodin för flygmek-eleverna. Elever - lärare - lokaler blev verkligen blandad kompott, ibland förunderligt att lärarna hittade rätt klass i rätt lokal.

Eleverna var ej testade innan intagning som på FFV-tiden. Alla som sökte kom in, eftersom myndighetsbesluten kom så sent så ordinarie ansökningstider ej kunde hållas. Därför var elevunderlaget av de mest skiftande slag.

Mycket stora problem undervisningsmässigt uppstod därav. Undervisningslitteratur av lämpligt slag saknades dessutom till en del, så att varje lärare blev kompendieförfattare i sina ämnen. Men allt eftersom tiden gick löstes problemen upp, om ej utan våndor och undervisningsläget stabiliserade sig. Några lärare åkte på ny utbildning d v s för att få lärarbehörighet enligt den "nya" skolförordningen.

Skolan fick 1969 egen matsal i gamla lärosal 1. En lärosal vid exp blev två salar etc. Elevhemmet på Lövudden upphörde 1969, exppersonalen blev till slut en kanslist på deltid, vaktmästare kom till, som sagt organisatoriska förändringar och först i mitten på 70-talet började allting ordna till sig.

Elevunderlaget förbättrades också med tiden och de elver som hade fullgjort ett år på Johannisberg och därefter ett år i värnplikt i FV eller två år på civilt flygföretag återvände till skolan för en 6-veckors kurs (på sommaren) som avslutning på sin utbildning. Med godkända betyg enligt luftfartsmyndighetens krav för MM-certifikat kunde dom lämna Johannisberg som flygmekaniker. Men detta läge upphörde 1971 i och med gymnasieskolans genomförande med eftersläpning till 1974 för 6-veckorskurserna.

När Johannisbergsskolan fick status av gymnasieskolan reducerades undervisningstiden per vecka, från tidigare 40 tim till 38 och nya ämnen kom till. Under åren -68 -71 var varje lektionstimme 50 min vid teoriundervisning och 60 min vid praktikundervisning, varvid 38 tim ägnades åt yrket resterande 2 tim till gymnastik. Från och med höstterminen 1971 belv lektionstiden alltså 38 tim/vecka och varje timme = 40 min oavsett teori-praktikundervisning, varav 32 ägnas åt yrket 3 tim tillval, språk eller matematik, 2 tim gymnastik, 1 tim arbetslivsorientering. Antal elever i klasserna skulle vara 16 st mot tidigare 12 och antalet klasser 5 mot tidigare 7 etc.

Återigen en svår omställning. Luftfartsmyndigheten drog in den auktorisation skolan innehade, d v s de ämnen i flygteknik som eleverna tidigare skrivit inom skolans ram, godkändes ej längre. FV tekniska skola i Halmstad sade också ifrån på så sätt, att elever från Johannisberg som sökte in till FV som tekniker, måste som alla andra sökande till FTS, gå samtliga terminer där, ej slippa 1:a termin som under år -68 -71.

Men ännu en gång "reste" skolan på sig och läget stabiliserades och det dagliga undervisningsarbetet fick rutinartad karaktär. De arbetsgivare civila såväl som militära vilka "fick elever från Johannisberg" var de första åren rätt kritiska mot vad "lite" en "Johannisbergare" kunde efter sin utbildningstid. "Det var skillnad mot förr, vad FFV-arna kunde när dom kom ut i arbete". Med tiden lärde sig även arbetsgivarna vad det nya skolsystemet innebar och i mitten på -70 talet förändrades inställningen och numera benämnes flertalet f d "Johannisbergare" som kunniga inom yrket.

Alla berörda inom utbildningen för flygmek ansåg att nu behövdes det påbyggnadskurs för flygmekaniker på minst ett år. Denna kom också till stånd inom gymnasieskolans ram. Men på Arlanda år 1972 i samarbete SAS - Sigtuna gymnasium! Johannisbergsskolan blev mycket besviken och var det fram till 1978-79.

I övrigt förflöt vardagen på skolan under 70-talet med smärre förändringar, för flygmekanikersidan komplettering och utbyten av flygplanmotorer, men hela tiden militära flygplantyper och utrustning, S och J 29 Tunnan, Tp 83 Pennbroke, Hkp 2 Alouette, Sk 16 Harvard o s v mot tidigare A 32 Lansen, J 33 Venom för att nämna några. Styr- och reglermekanikerutbildningen flyttades till gamla Viksängskasernen och istället kom en ny kurs, Industriell elektronik.

Från och med 1971 knöts Johannisbergsskolan ännu fastare till Zimmermanska skolan och blev s k "satellitiska" till denna allmänna gymnasieskolan med naturvetenskaplig - teknisk inriktning. Den största i Västerås, för närvarande i skrivande stund med över 2000 elever och ca 200 lärare, fördelade på i stort sett 5 platser i kommunen.

Men säg det som varar beständigt och vid halvårsskiftet -77 avgick rektor Ahlgren med pension. Han hade ju varit med och byggt upp skolan sedan starten 1942, överlämnade nu tjänsten till en av lärarna vid skolan. Ytterligare personal som gick i pension 1977 var von Köhler och Ake Hamlin, vilka ersattes av flygtekniker från civila-militära sidan.

Den 6 år gamla drömmen (idén) om påbyggnadskurs för flygmekarna tog ny fart -77 -78. Kontakter förekom återigen med arbetsmarknadens parter - högskolan - SÖ - LFV om en högre kurs. Stort möte i Västerås 1 juni 1978, gamla kursplaner på högre kurs togs fram och dammades av, stort skrivarbete av lärare.

Efter många och långa sammanträden, stat - kommun - högskola - gymnasium - byggnadsstyrelsen - referensgrupper - MBL-förhandling - personalgrupper mm kom beslutet på våren 1980 att fr o m hösttermin -80 skall en flygteknikerkurs på 40 poäng komma till stånd. Dock ej i konkurrens med SAS-Sigtuna-skolan, den utbildningen täcker i första hand upp det "tunga" flygets behov. Johannisberg skulle täcka det "lätta" flygets.

Ombyggnadsarbetet igångsattes inom lokaliteterna för att dels uppfylla den nya arbetsmiljölagens krav, dels för att inrymma fte-kursen. Hela el-tele-utbildningen förflyttades ut till Wenströmska skolan och kasererna vid Viksäng. Där hade industriell elektronik fått nya lokaler två år tidigare och döpts om till Automatiseringsteknik och av övriga 3 el-tele-linjer har två dubblats fr o m 1980, så dom har i alla fall ej fått plats på Johannisberg.

Johannisberg helt åt flyget, va' bra'. Auktorisationsbevis från LFV utfärdades och skolan behövde ej vara besviken längre. Lärarstyrkan utökades med 3 man, en på gymnasiet och två på högskolesidan, varav en var projektledare för flygteknikerkursen och är nu dess föreståndare. Nämnas kan att två av nu tjänstgörande lärare har varit elever vid skolan under -70-talet. Precis som på FFV-tiden så återvänder en del "syndare". Totalt tjänstgör 8 lärare plus studierektor på skolan tillkommer ett antal timlärare i allmänna ämnen, övrig personal 6 st.

De elever som nu går igenom fte-kursen med godkänt resultat har behörighet att söka MM-certifikat vid LFV om deras praktiktjänst (minst 2 år) räcker. Detta är starkt motiverande på de 80 elever som går på gymnasiets flygmekaniska linje då de kan söka direkt till högskolan efter första året. Vad dessa senare elever beträffar så har kvalitén ökat med åren likaså antalet sökande. Till i år, läsåret 81-82 var det 350 sökande varav 10% äldre (över vpl-åldern), lägsta intagningspoäng 4,0 enligt gymnasieskolans regler. Så det ser bra ut just nu och skolan tycks fungera.

Johannisbergsskolan har också blivit "mer internationell" under -70-talet. Vid en granskning härförleden fanns ca 10-talet nationer uppräknade som hemvist för tidigare elever, ett par tre elever varje år. Jorden runt så att säga.

En del nyheter har givetvis tillkommit på materielsidan, bl a har skolan numera bytt ut Sk 16 mot Sk 50 Safir och inköpt 3 civila flygplan typ Piper, Apache och Cherokee, mycket tack vare samgående med högskolan, enär staten hyr utbildningen av kommunen och det har fört med sig ökade möjligheter för samordning av resurser utbildningsmässigt.

Dessutom är Johannisbergsskolan rätt ensam om att ha institutionstekniker som lämnar service åt lärarna på yrkestekniska sidan när det gäller den mångfald av flygmateriel som finns. Johannisberg är unik på många sätt, som synes.

Denna korta resumé innefattar 12 år av skolans 40-åriga historia, så "gamla FFV-are" kanske inte känner igen sig på skolan numera. Men det är inte slut än, siktet är inställt på nya mål, utökning av utbildningarna till att få fram yrkesmän på fler områden, specialister inom avionik, plåtreparationer, propellrar, flygplan-typkurser etc och varför skall det inte satsas på utbildning? Men nya lokaler behövs då, ökade personella resurser, mer pengar. Fl-Hasslö upphör som flygflottilj om något år, varför inte ett flygtekniskt utbildningscentrum i Västerås? Med gamla FFV som grund. Leve 40-åringen!

Birger Eriksson  
Studierektor

FFV första tjänstebil

Stämmer den här rubriken med verkligheten. Hade FFV tilldelats någon tjänstebil under åren i sjöhangaren?

Den här berättelsen börjar emellertid den 1 aug 1949 kl 12.00. Det är dags för lunch på Lövudden. Självt var jag beredd att ta min lilla 125 cc - då säger rektor - "Ludde kör bilen". OK men var är bilen. Där säger någon och pekar på början till en bil men där produktionsbandet stoppats efter ca 20 min. Bilen var helt öppen men framtill fanns plats för föraren samt en passagerare. Dessa två kunde i händelse av lämpligt väder njuta av utsikten men övriga passagerare fick klänga sig fast på enbart underredet med fötterna placerade på bromsledningar och dylikt. Fordonet hade tidigare använts som vinchbil vid någon flotttilj. Vad skulle Svensk bilbesiktning av idag sagt om en sådan presenterats till vad den skulle användas. Efter någon dag fick jag till uppgift att tillverka ett mindre flak. Den blev ju strax betydligt bekvämare och kunde användas för div transporter. Hela första vintern gick och flygförvaltningen som det hette då kunde inte förse oss med något bekvämare. Bilen var en sensation bland stadens flanörer. Folk stannade upp - pekade - och hade stor glädje av vad de fick se på gatan. För att undvika att bli sedd av bekanta fick man alltid hålla utkik två kvarter framåt för att slinka in på någon bakgård tills vederbörande hade passerat.

Maskinellt var det inga fel vad jag kan minnas men bilens ringa vikt baktill orsakade blixtnsabbt ändrad körriktning vid minsta inbromsning vid halt väglag. En snabb nedväxling gav samma resultat. Detta höll en gång på att kosta en grann fasantupp livet. Plötsligt dök den upp från diket till höger. Tuppen flaxade till och klarade framflygeln tack vare inbromsningen men han kunde naturligtvis inte räkna med att möta bilens bakdel från annat håll. Jag klev ur för att med handkraft ändra bilens riktning samt se efter hur det gick för tuppen. Där satt den kraken med

Där satt den kraken med ena vingspetsen under vänster bakhjul och förde ett herrans oväsen. Jag fattade med ena handen om tuppens hals och lyfte bilen med den andra. Efter att ha konstaterat att den var oskadad fick den springa vidare. Om det var samma tupp som vid ett senare tillfälle hamnade i min frus kittel vet jag inte. Den gången rattade jag "Svarta Maja" och hastigheten några kilometer högre.

Tyvärr har jag inget foto av bilen. Om någon är innehavare av ett sådant hoppas jag ni hör av Er.

Hälsningar

Ludde

---

### Julhälsning!

När jag skriver denna hälsning är det 40 år sedan jag mötte den första representanten för Flygförvaltningen, som önskade samråd om möjligheten att ordna internatförläggning för elever i planerad lärlingskola vid CVV, som skulle börja i febr 1942.

Hur det gick vet vi. Idag känner jag tacksamhet över att KFUM i Västerås fick förtroendet.

Minnet av samarbetet, alla ungdomar, nu vuxna män, goda medarbetare och Kamratföreningen skänker många stunder av glädje.

Tack för den glädjen och de 40 åren! Välsignelserik jul och gott nytt år önskar vänligen.

*Erikstam*

Från CONGO TILL SAUDI ARABIA

Minnesgoda läsare av PB kanske kommer ihåg en artikel från Congo 1961 som jag hade införd i PB. Efter ytterligare ett mellanspel inom FN:s ram, Cypern 1966-67, återgick jag till mitt jobb som yrkeslärare, först i Växjö och sedan 1973 i Falkenberg. Det är nog sant som sägs, att har man tillbringat några år utomlands så har man svårt att anpassa sig till Sverige igen. Vad är det då som gör att man längtar ut till olidliga klimat, mutor, och en byråkrati som t o m överträffar Sveriges. Jag vet inte det rätta svaret, men jag vet att jag har alltid den där oron inom mig när jag är hemma. Nu är det alltså dags igen. Den här gången åtföljd av hela familjen. Jag har skrivit på ett kontrakt för ICAO. International Civil Aviation Organisation om ett jobb i Saudi Arabia. Den 6 sept 1980 åkte vi från Köpenhamn, destination Jeddah. Flygtid ca 7 timmar det var kväll när vi landade i Jeddah. När min son steg ut från planet var hans första kommentar "Pappa skall dom inte stänga av jetmotorerna." Det var en vägg av värme som slog emot oss. Detta kombinerat med nästan 100% fuktighet gjorde att kläderna klistrade sig intill kroppen det var svårt att andas, och svetten rann av oss alla.

Efter breifing i Jeddah, åkte vi så vidare till Dhahran där jag skulle stationeras. Dhahran ligger i östra Saudi intill Arabiska bukten. Här har också ARAMCO sitt HQ. Det är här som den mesta oljan finns. Praidency Civil Aviation det motsvarar luftfartsverket hemma. Skolan är 3-årig, och meningen är att eleverna skall utbildas till radiotekn. Det är en ganska liten skola, med plats för 3 klasser om 30 elever. Första året läser dom engelska och matte. Dom två andra åren tar vi så hand om dom för teknisk utbildning. Deras engelska är förstäligt nog inte den bästa. Vad beträffar teknisk grundutbildning så är den lika med noll. Vi får alltså börja med pappersslöjd, fortsätta med trä och metallarbete och så småningom gå över till elektronik. Det är trevliga elever, mycket artiga, och många blir fullt i klass med motsvarande svenska elever efter en tid.

Vi jobbar från kl 7 morgon till 3 eftermiddag, med 1 timmas lunch.

