



PROPELLERBLADET

Organ för FFV:s kamratförening

1991



PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

Ordförande:

Leif Larsson, Gaffelgatan 10, 724 76 Västerås, 021/352022

V ordförande:

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

Kassör:

Rolf Olsson, Turedalsgatan 42, 732 31 Arboga, 0589/13548

Sekreterare:

Åke Tedesjö, Bakbordsvägen 14, 724 76 Västerås, 021/354406

KFUK-KFUM repr:

Ingrid Petersson, Stångjärnsg 25, 724 73 Västerås, 021/353327

Ledamot:

Karl Gardh, Anders Johanssonsg 22K, 732 47 Arboga, 0589/13914

Supleant:

Bengt Svensson, Skogslundsvägen 4, 732 48 Arboga, 0589/13214

Supleant:

Erik Fernlöf, Häradsvägen 19, 585 90 Linköping, 013/50366

1992 års medlemsavgift 30:- (Trettio kronor)

Postgiro 340204-7

Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Hej alla FFV:are!

Så är det då dags för ett P-blad igen och därmed är vi mitt i julbrädskan.

Styrelsearbetet har under det gångna året präglats av det förestående jubiléet, som ni förhoppningsvis har märkt. På försommaren preliminärbokade vi flera hotell och restaurangkombinationer. Med hjälp av enkäten har vi, som ni sett i sep brev, nu riktat in oss på restaurang Elba med hotell i city. Restaurang Elba ja, fick väl inga besök under er FFV-tid? Men den låg/ligger ju på syn och roddhåll från Lövudden, på ön Elba. Med hänförande utsikt mot sta'n och Lövudden. Hoppas vädret står oss bi trots att vi inte tänker ro ditut.

Det är kanske på sin plats att uppmana er "långvägare" att se över möjligheten att samåka. De längst i norr, Wikström & Co, har t ex planer på hyrd buss som kan plocka upp folk efter vägen ned. En ytterligare uppmaning. --- Ni som har lånat kort och dyl från "våra samlingar" och tror att ni återlämnat dessa, var snälla och kontrollera i "gömmorna" igen, så att vi har arkivet komplett till jubiléet.

Väl mött i Västerås den 23-24 maj 1992.

God Jul och Gott Nytt År.

Styrelsen

Några händelser under min lärartid vid FFV

I augusti månad 1956 inledde jag min bana som lärare vid FFV. Årskurs 56 startade med 75 elever och om inte minnet sviker återstod 43 stycken efter de två första åren.

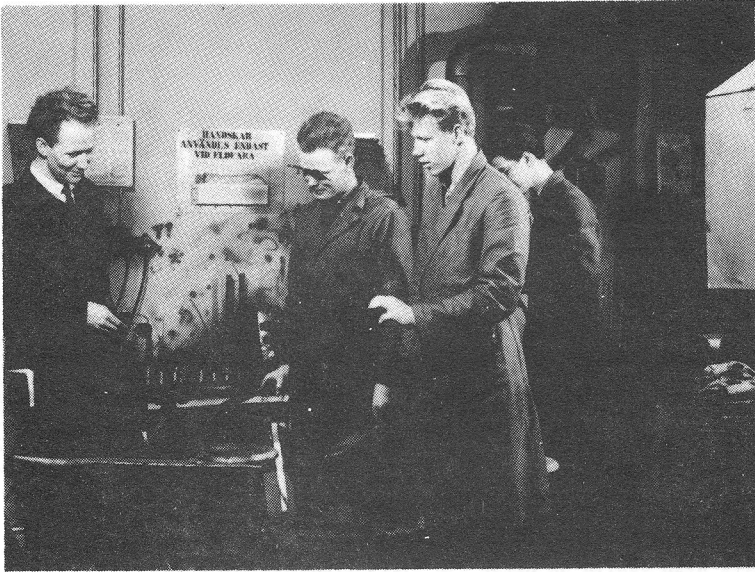
Att 55:orna var de nya "kungarna" fick jag snabbt lära mig. Disciplinen föreskrev bl a att eleverna skulle hälsa morgon och kväll, så lärarna var uppställda utanför verkmästarburen. När det låg ett papper på golvet, sa jag till den elev som passerade först att han skulle vidarebefordra papperet till lämpligt ställe, den tilltalade yttrade då; "Ska jag, en tvåa"? "Jovisst du en tvåa" svarade den nya läraren som ej hade lärt sig vilka som tillhörde resp klass.

Som f d elev kände man igen många "trevliga" saker som hade gått i arv från vår tid.

Ibland hade någon elev svårt att hålla sej vaken under de pressande lektionerna. Ett effektivt sätt att få vederbärande vaken var, framför allt under den kalla årstiden, att beordra den sömndruckna fem varv runt skolan. Mycket uppiggande resultat erhöles.

Straffsatserna på skolan kunde variera från en sträng tillsägelse till ett avsked på grått papper. Vid något tillfälle fick en olydig elev tillfälle att känna på den stora släggan i smedjan, under livligt påhejande av kompisarna.

"Bränt barn luktar illa" men även ett par lärarbyxor av kvalitet "wash and wear" tål inte en gaslåga. Nåväl, enligt Jarking skulle ersättning kunna utgå, men efter tre utredningar och lika många brev till myndigheterna kom det slutgiltiga avslaget på ersättning. Priset på byxorna tror jag var ca 50 kronor. En härlig byråkratisk lösning av ett stort problem.



Klotterproblem fanns även den här tiden. Toaletternas plåtväggar blev så småningom belamrade med allsköns skrивerier. Eleverna fick då ett beting att snygga till plåtarna före ett påsklov. Plåtarna demonterades och togs till elevhemmet, där många kvällar gick åt för rengöring, men påsklovet räddades.

Jag hoppas att några av er känner igen dessa händelser bland många flera som inträffade. Så här i efterhand är det kul att minnas. Mina sex år som lärare på FFV var en fin tid att minnas ihop med alla härliga elever.

4203 Erik Färnlöf

PS. Ett varmt tack till 5743 Ingvar Nordstedt som skötte hjärt-lungmaskinen under min operation (By pass) på lasarettet i Lund, och som efter mitt uppvaknande kom och fördrev tiden med en trevlig pratstund med mig. DS

FLYGHISTORIA PÅ JOHANNISBERG

En kulen senvinterdag skulle det hända. Vi visste att det var på gång, men inte riktigt när det skulle ske. Det hade talats länge om att det äntligen skulle komma ett verkligt studieobjekt av modernt snitt till skolan, som framförallt flygmontörerna såg fram emot att sätta händerna på.

Det var torsdagen den 19 februari 1959 vid tretiden, som vi blev utkommenderade på skolgården för att övervara det historiska ögonblicket då ett jetplan skulle landa på Johannisbergs gräsfält. Visserligen var marken frusen och snötäckt och borde kunna bära en tung last, men osäkerheten var stor eftersom inget liknande hade gjorts förut.

Jetplanet som skulle komma var inget mindre än det första tillverkade Lansen-planet, en A32A från Fc i Linköping.

Detta plan skulle nu efter sin sista flygning landa för gott på lilla Johannisbergs flygfält.

Syftet var gott, vi skulle få ett relativt modernt plan som studieobjekt till hungriga verkstadsskolelever.

Det fanns två alternativ för att få planet till skolan.

Ett att plocka sönder det i delar och frakta det på lastbil till skolan eller det andra att just flyga det till slutdestinationen.

Till allas stora spänning valde man det mest dramatiska sättet, att för egen maskin komma till adressaten.

Vad som behövdes för detta företag var en frivillig pilot.

Den frivilliga var dåvarande testpiloten på CVV Gösta Hedén.

Vi hörde några dagar tidigare att vissa orienterande flygningar förekom utanför våran skola. Vad vi också inte kunde undgå att varken se eller höra, var de snöslungor som i flera dagar höll på att rensa delar av fältet från den halvmeter höga snön. Taktiken man hade för denna äventyrliga landningen, var att rensa en bred och 400 meter lång bana sett från Lövudden, och att i den senare delen av fältet ha kvar den halvmeterhöga snön som en uppbromsande mjuk massa.

Så var det äntligen dags. Ute på skolgården stod vi nu alla, drygt hundra förväntansfulla elever, lärare samt pressfolk från Vestmanlands Läns Tidning.

Vi fick besked att starten hade skett från Hässlö och att vi inom några minuter skulle få se planet inflygande från norr, eller var det söder?

Planet kom och vi fick se en härlig uppvisning i 15-20 minuter som avslutades med en riktig tryckare i så gott som fullhastighet.

Vägen förbi Lövudden stängdes av och inflygningen kunde börja.

Två provinflygningar med utfällda landningsställ gjordes innan den slutgiltiga sättningen skulle göras.



Spänningen var på topp när planet kom in från Mälaren på mycket låg höjd, för lågt tyckte en del, hastigheten var 215km/h (enligt Hedèn själv) och han satte planet nära nog före fältets början (spår i snön fanns före fältet) i en härlig hög nosföring innan han kom in i den oplogade delen då ett enda stort snömoln uppstod. Vad hände? Ingen fara, ut ur snödimman kom det silvergglänsande planet med tjutande motor inför allas begeistring.

Flottiljpersonal från F1 var där med bogserjeep, för att ta planet till skolans uppfart.

Men provflygare Hedén var av en annan uppfattning. Med vrålände motor plöjde han fram i den halvmeter djupa snön över en plöjd åker ända upp till porten framför skolhangaren.

Inför jublande och applåderande elever klättrade Hedén ut ur detta Lansens A32A för sista gången.

Vi elever var mycket nyfikna på det nya studieobjektet och granskade planet noggrant och upptäckte ganska snart att detta plan inte var från serietillverkningen, eftersom det fanns massor av märken och uttag av olika slag efter testutrustningar.



En annan märklig sak var också den autograf som fanns på högra främre delen. Det var den dåvarande kungen Gustav VI Adolf, som vid Lansens premiärflygning 1952 hade förärat den med sin namnteckning. Att detta Lansens-plan entusiasmerade massor av elever i många år är det inget tvivel om.

5858 Åke Tedesjö



SE HIT ALLA 58:OR!

Det har gått runt 50 år sen vi föddes. Det har gått 34 år sedan vi började på FFV. Det har gått 30 år sedan vi gick ut verkstads-skolan. Vi har tillsammans en hel del att minnas. FFKV fyller 50 år, dvs föreningen är jämgammal med oss. Låt oss träffas än en gång i Västerås i sommar när festligheterna är som störst.

Den första enkäten gav ingen upplyftande anslutning. Tillsammans kan vi gör träffen lyckad, genom att hjälpas åt att ta kontakt med varandra. Varför inte kontakta Din rumskompis?

Jag hoppas på en välbesökt träff i Västerås 1992.

Hälsningar 5858 Åke Tedesjö.

En hälsning från FFVK-Norr

Vi nordbor planerar nu för fullt när det gäller 50-års jubiléet. Vi träffades redan i maj för att diskutera inslag, resandet till Västerås mm. Några tips överantvordade vi till styrelsen efter detta första möte. Då fick Per Hessmo i uppdrag att sondera läget beträffande gemensam resa. Han skulle undersöka förekommande färd sätt och kostnader.

Vi träffades sedan den 18/9 och fick då bl a Hessmos rapport. Det lutar mot buss. Resekostnad och bekvämlighet talar för detta alternativ. Numera finns, i varje fall här uppe i norr, mycket bekväma bussar - bäddbara med dagrum och bar mm.

Ca 40 FFV:are finns i vårt nordligaste län. Intresset är stort för jubiléumsdeltagande, och det talar för att bussen kommer att till stor del fyllas av oss i BD-län. Men förmodligen kommer det att finnas platser över för FFV:are boende söderöver i närheten av E4:an. Vi hoppas att vi, innan detta läses, har fått kontakt med ett antal FFV:are längs E4:an, som önskar hänga med till Västerås. Undertecknad är mottagare av bussrese-önskemål.

Om bussen blir fullbelagd blir resekostnaden omkring 600:- per person.

Våra träffar här uppe är trevliga tillställningar. K-G "Egon" Andersson 5205 och Jan Forshage 5206 har varit värdar och bjudit på kaffe och bulle. Fina utrymmen finns för prat och intagande av förtäring på deras arbetsplats.

Nästa gång vi träffas blir den 26/3 1992. Då ska vi äta middag på Bergnässkolan, där man bl a utbildar elever i konsten att laga mat. Anders Rönnbäck 5660 är numera skolchef i Luleå kommun, vilket naturligtvis talar för att vi får en fin middag.

Nåväl, vi ser fram emot 50-årsjubileet. Det ska bli härligt att träffas igen. Det finns säkert många av oss som inte träffats sedan vi lämnade skolan.

På återseende! Med hälsningar från FFKV-NORR

Gunnar Wikström 4219

PS. Bif foto togs vid träffen den 29/5. Namnlista bif. Vem som är vem får läsaren själv fastställa. DS.

4217	Erik Rönnbäck	5919	Alf Leffler (Isaksson)
4594	Folke Asplund	5432	Ove Westerstrand
4117	Lennart Wedin	5744	Eyvon Nordström
4595	Bertil Roos	6312	Lars-Olof Gustafsson
5710	Åke Andersson	5640	Folke Lundberg
5653	Torbjörn Nyström	5852	Tore Nilsson
5206	Jan Forshage	6165	Christer Ågran
5660	Anders Rönnbäck	4219	Gunnar Wikström
5510	Per Hessmo	5434	Ola Öquist
5735	Staffan Lindqvist	6117	Sven-Åke Forsberg
5946	Yngve Andersson	5205	K-G "Egon" Andersson
6205	Stig Blom		



FLYGBUREN SPANINGSRADAR, allt viktigare förvarnare

Följande artikel är hämtad från FLYGVAPENNYTT, författare Anders Kristell. Jag tror att inslag med denna typ av information är av stor intresse för alla FFV:are som inte längre är kvar inom försvaret och har möjlighet att läsa försvarets egna tidskrifter.

Ett av många materielsystem vars fortsatta utveckling statsmakterna skall ta ställning till i ett kommande försvarsbeslut är flygburen spaningsradar - med förkortningsnamnet FSR 890.

Tankarna kring utveckling och anskaffning av ett svenskt flygburet radarspaningssystem är emellertid inte nya. Olika tekniska lösningar har studerats sedan början av 60-talet.

Bakgrunden till dessa tankar kan återfinnas i resultaten av studieverksamhet och olika luftförsvarsutredningar, som bland annat ifrågasatt strilsystemets uthållighet och flexibilitet. Det framtida hotet under krig mot fasta radarstationer bedöms öka. Höghöjdsradarstationer av typ PS 860 med möjligheter till att söka skydd under jord kan till viss del stå emot hotet.

Låghöjdsradarstationer av typ PS 870 löper dock större risk att bekämpas även om reservutrustning finns att tillgå. Genom att tillföra strilsystemet en flygburen spaningsresurs kan flexibiliteten och uthålligheten avsevärt förbättras. (Något som även vårt civila samhälle kan dra nytta av. Jämför t ex med erfarenheterna av Israels förvarningssystem under nu pågående FN-krig mot IRAK).

Uppgifter

Systemet skall tillsammans med våra övriga luft- och sjöbevakningsradarsystem i fred, kris och neutralitet övervaka vårt territorium och angränsande områden för att konstatera kränkningar och inhämta andra typer av underrättelser. I krig skall det användas för att i första hand skapa radartäckning i områden där vår övriga radarbevakning är bristfällig eller tillfälligt har nedgått i verkan.

Det ger oss även möjlighet att förbättra radartäckningen i prioriterade områden. Med hjälp av denna rörliga spaningsresurs förbättras strilsystemets uthållighet över tiden. Därmed ökar även möjligheterna att lösa våra luftförsvarsuppgifter samt övriga för totalförsvaret viktiga uppgifter - t ex luftförsvarsorientering (LUFOR) och alarmering av civilbefolkningen.

Systemidé

De studier som ligger till grund för det koncept som nu är föremål för utprovningssverksamhet och förberedande typarbeten startade i slutet av 1970-talet. Inriktningen mot ett i hög grad till svenska förhållanden anpassat system var klar från början. Därvid avsågs i första hand möjligheterna till integration i strilsystemet, anpassning till våra krigsbaser samt kraven på stor täckningsvolym och goda prestanda under olika förhållanden. Dessutom har en begränsad ekonomi naturligtvis i hög grad styrt systemets omfattning och funktioner.

Tecknad version av FSR 890 i patrullbana under spaning mot luft- o sjömål.



