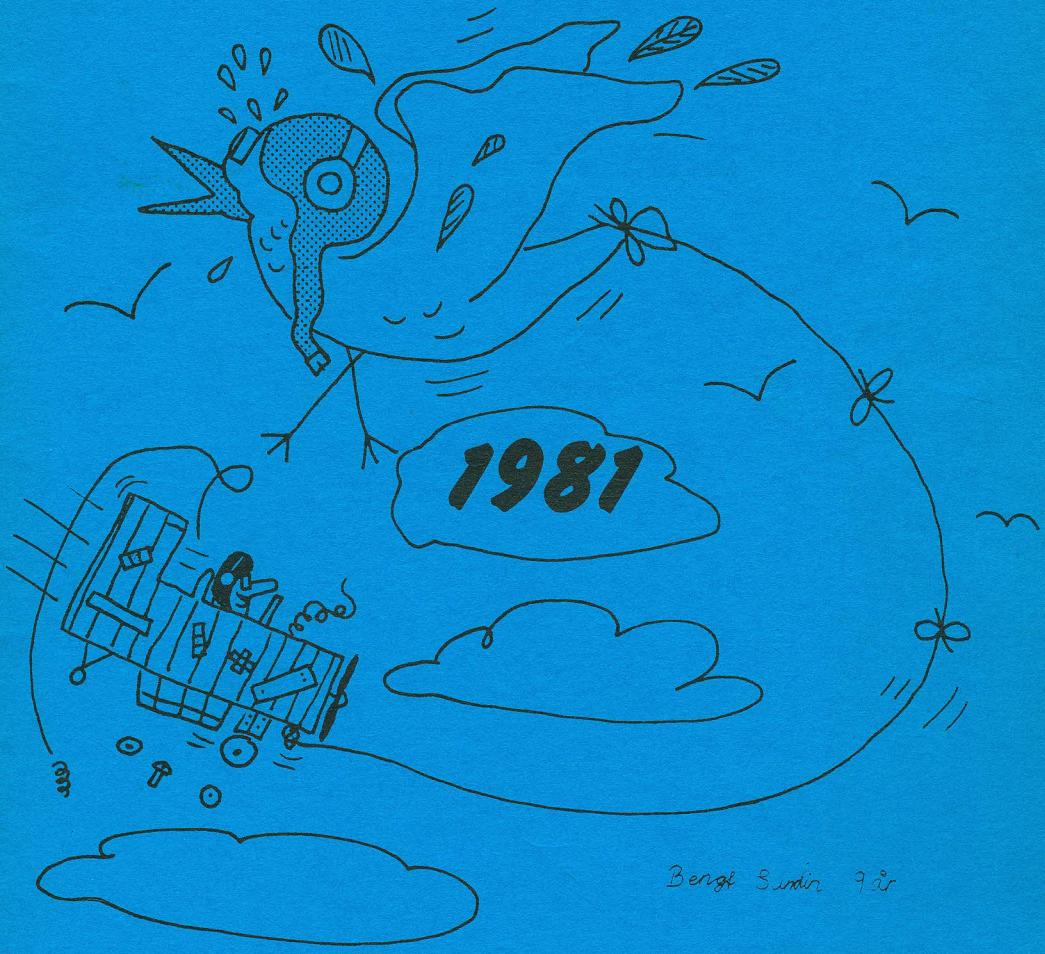
PROPELLERBLADET



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 Åke Åkesson, Ekoxgatan 15, 736 00 Kungsör, 0227/12349

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

Sekreterare:
Roland Rehnbäck, 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 lova 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.

STYRELSEN

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 varmluftströmmen 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 "satellitskola" 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 Åke 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 höstterminen -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 kasernerna 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, läsår 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 upp-räknade 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 institutionstek-niker 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 ut-bildningarna 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 flyg-flottilj 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 tilldeltats 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. Själv 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 /inchbil vid någon flottilj. 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 blixtsnabbt 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 lärlingsskola 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.

Erik Thunis

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 Juddah, 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 förståeligt 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.

Saudi Arabia är på många sätt ett intressant land, dels följer vi Hegera kalendern vilken skiljer sig mycket från vår Gregorianska kalender. Vi är nu i den 11 månaden och året är 1401. Arbetsveckan börjar på lördagen och slurtar på onsdagen. Vi är alltså lediga torsdag, fredag. Fredagen är muslimernas helgdag. Dom håller mycket hårt på bönetiderna här. En rättrogen muslim skall bedja fem gånger dagligen. Det innebär att plötsligt under en lektion så kan eleverna försvinna ut någonstans för att förrätta bön. Man stänger också alla affärer under dessa tider.

Klimatet här är bra under 8 månader av året, med temp omkring 30-40^{o}. 4 månader är det en aning för varmt och fuktigt.

Här finns inga nöjen, så fritiden från man tillbringa ute vid Arabiska Golfen. Det är ett härligt hav, rent vatten och salt så man flyter på det.

Man kan också åka omkring med bil bl a till en oas, ca 15 mil från Dhahran. Den heter Al Hasa och har ett mycket fint bevattningssystem. Där är också mycket mer arabisk miljö än i Al Khobar.

Jag kan nämna att bensinpriset är ca 25 öre/lit.

Här finns säkert folk från de flesta länder i världen, mycket kosmopolitiskt. Beroende på den explosionsartade utveckling som kom till stånd när vi fick börja betala mer för oljan, så har Saudierna börjat industrialisera sitt land. På gott och ont. Därför har man importerat arbetskraft utifrån. Dom flesta kommer förståss från lågavlönade länder som Indien, Pakistan och Phillipinerna. Här är också en del svenska firmor representerade, ASEA, LM, VBB, Skånska Cement m fl.

Som sagt det är mycket intressant att följa den snabba utvecklingen här på nära håll. Jag har skrivit på för ett år till och kanske jag stannar längre. "In Shalah!" (arabiska för "Om Gud vill)".

Jag vill till sist framföra ett tack till all personal på FFV och elevhemmet Johannisberg och Lövudden. Det är till stor del Er förtjänst att jag har fått uppleva så många spännande och intressanta platser. Tack också till klasskamraterna årgång -49 för det fina kamratskap som fanns i vår klass.

Jag önskar Er alla en god jul och ett gott nytt år.

Hälsningar från 4919
Lennart Olsson

* * * * *

62:or

Alf Brolin 6207 och undertecknad kommer att försöka ordna en klassträff till vårens kamratträff eftersom det är 20 år sedan vi började. Gör en notering på ditt inbetalningskort om du är intresserad, så vi får en aning om intresset.

Slutlig förfrågan kommer till vårkanten.

6265 J-Å Åkesson

P.S Jag har ännu ej adressen till alla. Titta i medlemsregistret Du fick förra året och hör av dig om Du vet någon adress. Min adress, telenr se under styrelsen.

* *

Om någon av Propellerbladets läsare skulle lyckas komma fram per telefon till Hasse Telemar någon lördagsförmiddag i programmet "Ring så spelar vi" så skulle det sitta fint med en liten hälsning till alla f d FFV-elever med en påminnelse om vår kamratträff den 16 maj.... (Reklam per radio.... det skulle vara effektivt..?

FFV-KÄNDIS



Folke Asplund elevnummer 4514, hamnade i Luleå (F21) som instrumentmakare. Efter värnplikten, där han fortsatte att utföra sitt instrumentmakaryrke kom han 1952 åter till asylen CVV:s instrumentverkstad som han själv uttrycker sig. 1953-55 gick han i Calle Flygares teaterskolan i Stockholm.

Från 1955 var han skådespelare vid en rad olika teatrar bl a Riksteatern, Uppsala stadsteater, Norrköping-Linköping stadsteater. 1970 hamnade han åter i Luleå men då vid Norrbottensteatern där han fortfarande är verksam men nu som teaterchef.

På reds fråga om han har någon kontakt med andra fd FFV elever/lärare blev svaret: "Ja, dagligen med 5206 Jan Forshage rakt över gården från fönster till fönster. Två av mina barn är som dagbarn till hälften uppfostrade i Jannes familj, så ni förstår hur dom är ..... just det, jättefina".

Han har även ofta kontakt med Gunnar Wikström som är rektor vid tekniska gymnasiet i Arvidsjaur där Norrbottensteaterns skolteater ofta gästspelar. Ibland träffar han även 4515 Bertil Roos, som bor i Folkes grannskap och det var en intressant upplysning för han står nämligen i vårt register under adress okänd. Tack för den.

Slutligen hoppas han att alla i klassen ställer upp på kamratträffen den 16 maj 1982.

Från FFV till EM

Någon gång under 1957 fick jag erbjudande att köpa en PV med en "amerikamotor" som annars bara gick på export till USA. Jag började att köra lite hastighets- och istävlingar, och 1958 hade jag planerat att köra några stora rallyn innan jag lade av. Att tävla i stor omfattning skulle bli för dyrt, och jag tycker att det började vara dags att gå in för livets allvar.

Jag hade bara tänkt köra Akropilisrallyt och det tyska rallyt eftersom där ingick en massa banor, t ex Le Mans och Nürburgring. Sen när jag slutat tävla skulle jag kunna sitta därhemma och läsa om var de stora pojkarna kör och lite bättre förstå det jag läser....

I samma veva fick jag ett erbjudande om att få 1.000 kronor i bidrag för att köra Monte Carlo-rallyt. Men eftersom jag inte tycker att den sortens rally passar mig så bra (mer klockkörning än tuff bilkörning), bad jag att få pengarna framflyttade till Akropolisrallyt. Men när det var dags för Grekland var pengarna förbrukade, för dem hade man stött någon norrman med. Jag resonerade igenom saken med min co-driver som lovade att stå för sina egna kostnader, om jag stod för resten. Så blev det och vi kom trea totalt. Sen körde jag även det tyska rallyt som vi vann, och plötsligt ledde jag EM.

Då säger dom ledande på Volvo, bl a Gunnar Engelau, "det här är ju inte så tokigt, om vi skulle backa upp Gunnar så att han får möjlighet att ta EM i år". Man hade nämligen fått besked från de olika marknaderna att tävlingsframgångarna hade en positiv effekt på marknadsföringen. Redan tidigare var det bestämt att jag skulle börja på Volvo som testkille på motorsidan. I mitten av december skulle jag börja, men nu fick jag ett erbjudande om att börja redan den 15 juni för att man lättare skulle kunna backa upp mig. Den 13 juni vinner jag så Midnattssolrallyt som privatförare och en sådan stor seger var naturligtvis kul att ha med sig som introduktion.

Ewy Rosqvist vann damklassen och vi vann även lagtävlingen för märkeslag - alltså full pott - och lite extra reklam fick Volvo då vi dagen efter segerdefilerade på Ullevi vid invigningen av VM i fotboll.

Tävlingsverksamheten växte och vi hade ganska stora framgångar på rallybanorna. Själv vann jag EM 1958 och 63. Tom Trana vann 1964, Ewy Rosqvist 1959 och Sylvia Österberg 1963. Ett otal totalsegrar i olika rallyn inte att förglömma. Tom Trana vann t ex både RAC-rallyt och Svenska Rallyt två gånger, och både Tom Trana och Carl-Magnus Skoog blev totalsegrare i Akropolisrallyt.

Jag skulle egentligen lagt av med tävlandet 1963, men eftersom vi inte fick in Tom Trana i laget som planerat (han ville fortsätta köra Cooper) fortsatte jag att köra. Sen kom Tom i alla fall, men eftersom jag då ledde EM fortsatte jag att köra.

Att jag skulle sluta med tävlandet kom sig av att den dåvarande lagledaren Artur Westblad ville flytta på sig. Jag blev uppkallad till Engelau i nov 61 som sa att "du kan väl trappa ner på tävlandet och så småningom ta över lagledarskapet, för vi vet att du kan gebitet". Jag blev ju lite ställd, eftersom det gick som bäst för mig just då. Men Engelau sa att "du ska väl inte tävla i hela ditt liv, och du får ju i alla fall syssla med något du gillar". Det resonemanget förstod jag, och så blev det.

Det är klart att man varit med om en massa kul händelser under rallytiden. Jag minns t ex Argentinarallyt 1960.

Meningen var att jag skulle åka över i god tid för att träna, men tyska rallyt kom emellan. Det var så att Ewy Rosqvist hade chansen att ta hem EM för damer det året, och jag skulle mer eller mindre köra service åt henne och ha med en låda med tändstift, fläktremmar, stötdämpare, verktyg osv.

Jag anmälde mig därför också till det tyska rallyt, och skulle komma lite senare till Argentina. Det gick så bra i det tyska rallyt att jag vann totalt och Ewy damklassen. Jag flög glad i hågen till Argentina bara för att konstatera att all träning var avslutad.

Starten skulle gå klockan 12 på natten mitt inne i Buenos Aires , och det enda jag han träna in var stadsgatorna ut ur stan. Min argentiske co-driver gav mig råd som "i den här kurvan står alltid TV, för där brukar många förare i rena ivern köra för fort och hamna över den lilla muren och in på fotbollsplanen, så vill du hamna i TV ska du ladda där..." Det gick i alla fall rätt så bra och efter tre etapper var jag uppe på tredje plats - jag hade två Alfor före mig.

Den kortaste etappen var 55 mil och den längsta 92, och det var hela tiden som att köra en enda lång fartsträcka. När vi körde mot mål den fjärde dagen såg jag en oljerand i gruset. Aj, då tänkte jag. Här kan det tydligen vara lite känsligt, så det är väl bäst att vi tar det lite lugnt så att vi inte slår sönder bilen. Det var en av Alforna som hade kört sönder oljetråget, och han fick ge upp nästa etapp. Även den andra Alfan lyckades jag köra om, så när vi startade den sjätte och sista etappen ledde jag med 1 timme och 3 minuter. Då började jag bli nervös, för nu insåg jag att jag faktiskt kunde vinna. Vi hade 90 mil kvar till Buenos Aires. 90 väldigt snabba, raka och varma mil. Jag fick med mig så mycket reservdelar och olja, att jag nästan inte trodde att bilen skulle hålla. Rätt som det var sa det pang, pang. Punktering på både höger fram- och bakhjul. Som tur var hade jag två reservhjul, men sen var det 20 mil till nästa service, så det pirrade åtskilligt i magen.

På en raksträcka fick jag plötsligt se något som närmade sig i backspegeln. Vilken snabb bil, tänkte jag oroligt. Då får jag till min lättnad se att det är ett sportplan som gått ner för att filma (rallyt var hårt bevakat både av radio och TV). Men efter 15 - 20 mil är det något som närmar sig igen. Den här gången är det emellertid inte något sportflygplan utan en stor Mercury som kommer och dammar om mig.

Lite förargligt tycker jag, för jag hade hört att den som kommer först till Buenos Aires blir väldigt uppmärksammad (även om först i mål inte alls säkert är totalsegrare). Det var bara att köra vidare, och ju närmare stan vi kom, desto mer tätnade åskådarleden. När jag kommit in i stan såg jag, att jag närmade mig en bil. Det är väl en taxi tänkte jag, som genat. Men det visade sig att det var Mercuryn som körde på tre hjul. Han hade blivit av med vänster framhjul, men rattade vidare på kofångare och underrede så att det stod som en eldkvast omkring bilen. Jag körde om honom precis på en järnvägsövergång, och det small något alldeles hemskt om honom, när han körde över spåren. Så var jag först igen, vunnit hade jag ändå gjort eftersom jag ledde med ett par timmar. En stund efter det vi gått i mål kom Mercuryn med nästan halva kofångaren nerslipad, men i mål kom han alltså. Och vann sin klass.

Safarirallyt körde jag 1964 och då hade vi otur, samtidigt som vi inte var tillräckligt rutinerade. Vi skickade ner bilarna så att de skulle var där tre veckor före start, men det visade sig att båten som dom var lastade på råkade ut för någon slags sjöfartsblockad. Bilarna skulle inte komma fram förrän dagen före start. Jag måste därför flyga upp från Nairobi till Fort Sudan, där fartyget skulle anlöpa hamnen, och be skepparen att lägga in högsta växeln så att han skulle hinna till Monbaza på fredagen. Då skulle vi i alla fall få helgen på oss att jobba med bilarna. Det gjorde han, men eftersom vi inte hade hunnit rekognosera tillräckligt, kom vi att köra med för högt växlade bilar. Det var regnigt och eländigt och vi ryckte sönder både kopplingar och transmissioner när vi körde fast i leran. Bilarna orkade ju inget på ettan. Vi knäckte knutar och lite av varje, och den enda som kom i mål var Carl-Magnus Skoog, men han kom utanför den stipulerade tiden så han fick inte räknas.

En av bilarna kom ändå att vinna Safarirallyt - nästa år. Tom Trana körde sönder sin bil redan efter 10 mil och den sålde vi till Amazon Motors, som i sin tur sålde bilen vidare till Joginder Singh som med lite uppbackning av Amazon Motors vann rallyt 1965.

1965/66 kom Volvo med sin säkerhetspolicy, och då uppstod diskussion om det var rätt att fortsätta med tävlingsverksamheten. Det kunde ju ske olyckor varför det beslutades att vi tills vidare skulle hålla upp med tävlandet. Till detta beslut bidrog också att två av våra serviceförare så tragiskt omkommit, då de på natten mött en lastbil där föraren somnat och bilen gått över på fel sida.

Vi kom emellertid snabbt underfund med att vi, även om vi inte tävlade själva, måste ha någon slags service för alla privatförare som tävlade med Volvo. Något som blev extra aktuellt då det blev förbjudet att köra Volvo i hastighetstävlingar i Sverige, därför att bakaxlarna gick sönder på både PV och Amazon.

Detta berodde på att dom som körde bilarna ofta köpt dom när de gått 10 - 20 tusen mil, satt på dubbla fälgbredder, trimmat motorn till dubbel motoreffekt men inte gjort något åt drivaxeln, som ju måste vara betydligt kraftigare för denna typ av körning.

Jag blev uppkallad till Engelau som visade mig ett tidningsurklipp där det stod "stoppa Volvo!" med stora svarta bokstäver. Jag sa som det var och påpekade att praktiskt taget alla andra bilmärken - även om dom inte hade någon kvalitet att tala om på sina standardbilar - tog fram special-grejor som höll för tävling. Beslut togs att även vi skulle tillhandahålla grejor för tävlingsförare, och det var upprinnelsen till vad som så små-ningom skulle bli Volvo R-Sport.

Men om detta, och om Daf och rallycirkusen, skall jag berätta en annan gång!

Gunnar Andersson 4318

Återblick från Malmberget.

Nyss nederstigen från det blå
i ett trafikflygplan på tjänsteresa
jag återser min barndoms vrå
och det kvarter där minnesmärkena nu glesna.

Det som var trä är sten
det som var sten är stål
och mellan husen barriärer
men barnen märks det intet på
än är en tid till karriären.

Här tumlar nya ungar runt
och drömmer nya drömmar
om vart i rymden dom vill ut
på magnetismens strömmar
och hur dom silverskeppen styr
med strama datatömmar.

Själv satt jag i en spitfier
på väg till Ljungbyhed
för att som hjälte få medalj
för att jag fixat fred.

Men även pojkars drömmar
av verkligheten nås
i själva verket satt jag
på ett tåg till Västerås.

Där mötte jag herr Larsson
i en skranglig gammal ford
jag fördes ut ur staden
till en ännu äldre gård.

Johannisberg låg sval och vit
i mörk augustigrönska
likt platsen för en mystisk rit
som fallit uti glömska.

Men det var blott för en sekund
i nästa, står där glad och rund
en man som hette Carl Dahlin
utbildad att ta hand om "glin".

Jag visas in i huset
till föreståndarens kontor
och möts av fröken Jansson
det stora husets "mor"
hennes goda ögon röjer
att förestående är stor
för genom taket tränger ljudet
av trettionio grabbars skor.

Här levde vi tillsammans
i arbete och lek
här upplevde vi smärtan
när vår första kärlek svek
det var för många av oss
en känslig tid ibland
vår tröst var huset herdar
och husmors fasta hand.

Och alla dessa gossar
är nu medelålders män
vars tankar ofta vänder
till denna tid igen
Det är med tacksamhet vi minns
vår ungdomstid i Västerås
och då ett särskilt tack vi sänder
till vännen Erik Tunås.

Folke Asplund

JUBILEUMS - TRÄFF!

När nästa kamratträff går av stapeln den 16 maj 1982 är det 40 år sedan FFV Startades. Därför bör det bli en kamratträff med manstarkt deltagande. Många "små-jubileer"kan firas. 47-orna att det är 35 år sedan dom började, 52-orna att det är 30 år sedan, 57-orna att det är 25 och 62-orna att det är 20 år. Men 43-orna kan fira att det är 35 år sedan dom tog sin examen, 48-orna att det är 30 år...Ja, alltid finns det något bra skäl att samla sin klass! Men någon måste ta tag i det. Du kan göra det - dina klass-kompisar kommer att tacka Dig!

Vi hoppas också att många lärare ställer upp. Också att elevhemspersonal och annan personal på skolan återvänder till "platsen för brottet".

Programmet är lite annorlunda än tidigare år. Vi kommer att tillbringa mer tid på skolan, där vi har en minnesutställning, tävlingar av olika slag och underhållning.

Boka därför redan nu in söndagen den 16 maj 1982. Anmälningsblankett kommer att sändas ut senare. Då får Du bl a veta hur det blir med rese-bidrag, matkostnader, husvagnsparkering mm.

Det preliminära programmet ser ut så här:

10.00-13.00	Besök på skolan. Minnesutställning, tävlingar för barn och vuxna, underhållning av "gamla" elever, kaffe.
13.30	FFVKs årsmöte på Lövudden. Under tiden underhållning för anhöriga.
15.00	Middag.

En hälsning från 48-orna i Östgötaregionen

På våren 1977 firade vi 48-or 25 års jubileum i Västerås. Vid denna träff beslutade vi som bor i Östgötaregionen att träffas en gång/år. Ja, det är ofta man säger så, men sällan blir det förverkligat. Men, kan man tänka sig, redan samma år tog Stig Persson och hans hustru Mary initiativet till en träff och därefter har vi fram till 1981 i tur och ordning träffats hemma hos Göran Johansson, Åke Rinneby, Lennart Svensson och Bertil Morén. Inför 1982 är det Roland Franssons tur och vi väntar med spänning på inbjudan. Därmed har vi gått varvet runt och förhoppningsvis startar vi på ny kula igen. Vi är alltså sex 48-or som, tack vare den gemenskap och vänskap som knöts under skolåren i "FFV-regi". med glädje träffas. Helt klart är att vi gått skilda vägar, några av oss är kvar inom flygindustrin, men trots mogen ålder är vi fortfarande på språng. Kanske typiskt för "Verkstadsskolans glade gosse".

Vi 48-or har haft 3 klassträffar. I samband med skolans 40-års jubileum är det dax för oss att träffas en 4:de gång och fira de 30 åren. Kommiterade, vilka det nu blir, får återkomma, men Du 48:a boka redan nu aktuell helg i maj 1982.

Med hälsning 4828 "Svesse"

Klassträffar

Hur skulle det vara med en klassträff i samband med skolans 40-års ubileum?

Om någon vill försöka samla ihop sina klasskamrater, håller kamratföreningen med kuvert, adresslappar samt frimärken.

Skriv eller ring till: Rolf Olsson
Turedalsgatan 42
732 00 ARBOGA
Tel: 0589/13548

HORNÖÄVENTYRET

Ett stycke från Enköping finns en mindre herrgård som heter Hornö. Det var länge sedan den beboddes av jordbrukare eller andra med vanliga yrken. Vid tidpunkten för denna händelse - jag tror det var hösten 1956 - var Hornö en ungdomsvårdsskola, befolkad av flickor från olika platser i vårt avlånga land. Anledningarna till att de visades där utanför "pepparrotsstaden" var att de på något sätt brutit mot någon av samhällets lagar. De var för unga för att sättas i fängelse och därför hade barnavårdande myndigheter tagit hand om dem. De var alla omkring 16 år.

En dag ringde därvarande kurator till Lövudden. Följande samtal utspann sig:

Kuratorn: "Kunde inte du ta med dig ett 20-tal pojkar och komma hit till vårt samkväm lördag nästa vecka?"

Elevhemsförest: "Om det innebär att vi ska svara för något slag av program så är det lite kort om tid. Vi måste ju hitta på något och träna in det."

Kuratorn: "Nej, det behövs inte. Vi bjuder på te och smörgås och så blir det dans resten av kvällen".

Elevhf: "Ja, det låter ju trevligt. Men jag måste kontakta vår skolas rektor. Om transportfrågan kan ordnas så kommer vi. Jag ringer någon dag längre fram".

Så skedde. Skolans buss, "Svarta Maja", ställdes till förfogande liksom KFUM:s Ford Transit. Att få intresserade elver att följa med var inte svårt. Och så for vi då med en viss undran inför vad vi skulle få vara med om. "Vi", det var förutom de 20 pojkarna Rektor Ove Ahlgren, förrådsförvaltare Arvid Lundström samt undertecknad.

Vi togs emot av den kvinnliga rektorn på Hornö yrkesskola samt några lärarinnor. De visade oss in i en hemtrevlig matsal där borden var smakfullt dukade. Stora fat med läckra smörgåsar bars in och kring borden satt en mängd flickor som verkade minst sagt förväntansfulla. Vi som var gäster var också spända inför hur det hela skulle avlöpa.

Det började med ett tal av skolans rektor, som sade att hon inte hälsade oss välkomna. Anledningen till detta, något egendomliga sätt att ta emot inbjudna gäster, var att hon först ville se hur vi uppförde oss. Skolan hade tidigare gästats av grupper av unga män, bl a av värnpliktiga från det militära förband, som fanns förlagt i Enköping. Det hade blivit för mycket hångel i hörnen och för lite dansande. Rektorn och hennes medhjälpare hade blivit besvikna på detta.... Nu gällde det för oss att sköta oss.

Här kanske det kan vara på sin plats att säga något om flickorna. Dessa upplevde yrkesskolan på Hornö som ett fängelse. De var instängda och måste gå klädda i samma sorts gråa klänningar. "Kåk-kläder" kallade de dem. De var fråntagna sina läppstift och andra "skönhetsmedel" liksom också alla personaliga tillhörigheter. Men nu, när det skulle bli fest, fick de ta på sig sina egna kläder och sminka och måla sig efter behag. På det stora hela taget såg de trevliga ut om man bortser ifrån att en del av dem, i rena glädjen att få tillgång till de egna skönhetsmedlen smetat på litet för mycket av den varan.

Alltnog. Efter tesupén förflyttade vi oss till gymnastiksalen där det var odnat för dans. En stereoanläggning med högtalare asvarade för musiken. Och nog dansades det! Men så kunde det hända att något par kände behov av att få komma ut och "andas lite frisk luft". Men då var omedelbart någon av skolans lärare där och frågade vart de skulle ta vägen. Ja, det där med frisk luft var ju lite genomskinligt så svaret blev att det var en toalett som var målet för utflykten. Jaha, herrarnas är därborta och till damernas hittade ju flickan. Det var åt andra hållet och hon var ju hemma på stället! Till yttermera visso väntade den vakthavande lärarinnan på dem båda och lotsade dem tillbaka till gymnastiksalen.

Ja, så gick kvällen och det blev dags för oss att tänka på hemfärden. Då blev det plötsligt lite kritiskt. Flickorna följde ju pojkarna ut till bilarna, som stod parkerade under fruktträden i parken.

Där var mörkt och paren försvann ut bland buskarn. Det blev ett jagande, men så småningom var alla samlade och så bar det iväg åter till Lövudden.

Vi blev godkända av rektorn på Hornö och hennes medhjälpare. Så till den grad godkända att de önskade att vi skulle komma tillbaka längre fram. Fortsättningen på umgänget mellan eleverna vid Flygförvaltningens Verkstadsskola och flickorna i Hornö yrkesskola blev emellertid kort - av olika anledningar, vilket kuratorn på Hornö beklagade.

Ett litet efterspel kanske ändå kan nämnas. Vid ett telefonsamtal senare sade kuratorn till mig:

- Det är väldigt trevliga brev dina pojkar skriver till våra flickor!
- Vad då? Du menar väl inte att du bryter breven och läser dem?
- Jo visst, här är det brevcensur! All post, både ankommande och avgående läser vi!

Tablå.....

Med denna lilla skildring - som säkerligen skulle kunna kompletteras med en del intressanta detaljer av deltagarna - ber jag att få önska Propellerbladets läsare en GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR!

David Molin

****

1981 års Propellerblad gick ut till 618 (532) adresser. 274 (331) medlemmar har betalat in medlemsavgift för 1981. Motsvarande siffror föregående år inom parentes. Det verkar vara befogat med en liten påminnelse till de som glömt att betala sin medlemsavgift. Om antalet betalande medlemmar 1982 inte ökar måste förslag om höjd medlemsavgift föreläggas årsmötet. Fyll i bifogade inbetalningskort och låt det följa med nästa gång Du betalar dina räkningar.

R O

Anställd eller inte

Det har kommit förfrågan till styrelsen om vi visste om vi var anställda eller inte under skolåren. För en del kan anställningstiden ha betydelse t ex vid sökning av tjänster.

Jag har därför forskat en del runt det här. För de första årgångarna som gick på skolan fanns förtryckta ansökningsblanketter.
Ansökningsblanketten anger: Undertecknad N.N söker härmed anställning vid x x flygflottilj för utbildning vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås.

Första åren blev man alltså anställd vid någon flygflottilj under utbildningstiden. Senare förändrades anställningen så att de två första åren var eleven anställd av kungliga Flygförvaltningens Underhållsavdelning.

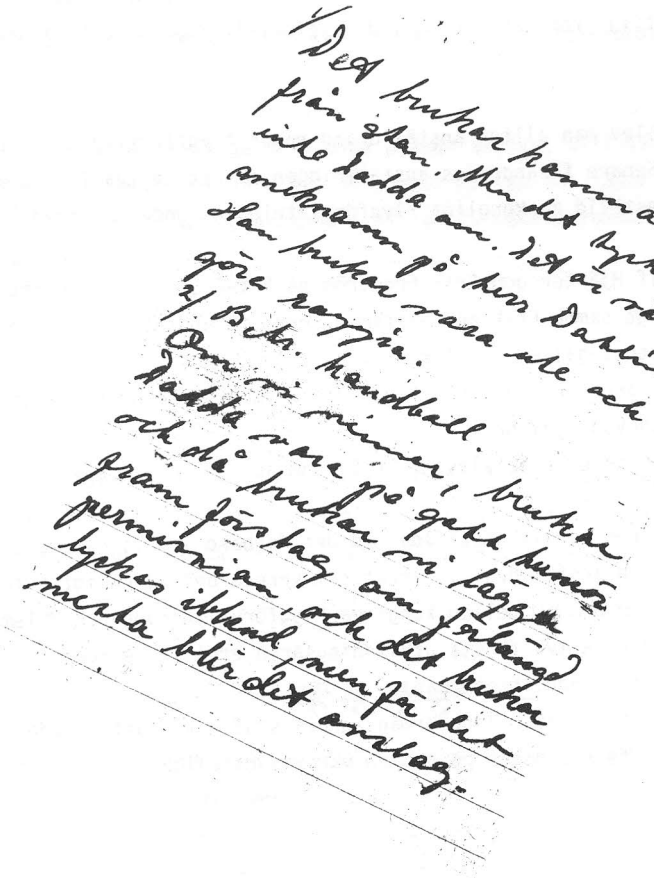
Detta har Rolf Hjärter och Erik Engström på FMV-F:U hjälpt mig att ta rätt på. Enligt samme Erik har bestämmelserna förändrats något genom åren, men i stort gäller som för mig.
De två första åren: kollektivanställd vid Flygförvaltningen enligt Allmänna bestämmelser huvudavtal nr 1.
I detta avtal gäller specialavtal nr 9, som är ett lärlingsavtal.

Under praktikåren var vi anställda vid det förband som vi gjorde praktiken på. Efter skolan anställdes vi direkt som yrkesarbetare enligt avtal nr 5. Vidare enligt kontraktet mellan kungliga Flygförvaltningen och Målsman står det i § 4. Under de två första utbildningsåren erhåller eleven fri kost och logi samt följande löneförmån.
Vi var anställda och fick löneförmån annars skulle vi fått arvode.
Slutsats: Från första dagen på skolan var vi anställda.

J-Å

Okänd elevs funderingar

I en gammal anmärkningsbok från Johannesberg för eleverna nr 21-80 (4201-4420) har jag (Rolf) hittat några blad med en okänd elevs funderingar och synpunkter på Herr Dahlin. Om författaren känner igen sig får han gärna höra av sig till mig.



1) Det brukar komma tjejer från stan. Men det tycker inte dadda om. Det är vårt smeknamn på herr Dahlin. Han brukar vara ute och göra rassia.

2) Beträffande handboll.
Om vi vinner, brukar Dadda vara på gott humör och då brukar vi lägga fram förslag om förlängd permision, och det brukar lyckas ibland, men för det mesta blir det avslag.

3) Vill man läsa någon tidning efter ronden får man passa sig så inte lyset syns ut, för då kommer Dadda, i en väldig fart.

4) Dadda går på läxläsningskvällarna och skriver upp alla som pluggar och alla som inte pluggar.

5) Ibland har vi innomhusbandy, det är i dagrummet vi spelar och då brukar det alltid gå någon fönsterruta och de som spelar åker på permisionsförbud för Dadda kommer med papper och penna och antecknar syndabockarna.

6) Den som inte åker till stan går ibland ut och träffar tjejer som kommer till "Johan". Även det har D förbjudit.
Jag tycker han borde vete hur det är, han har väl själv varit ung. Han har ju själv en tjej som arbetar på kafé City. Det är väl där han grejar kaffet som han alltid dricker.

7) Samkvämen är rätt så trevliga. Mest spännande är Daddas sanna, sanna skepparhistorier. Själv säger han emellertid att de äro sanna. Men det är det ingen som tror.

8) En god sak är att D är så mycket idrottsintresserad som han är.

9) Men huvudsaken är att man trivs på jobbet och har bra grabbar till kamrater, då glömmer man snart Dahlin.

10) Dadda är sur och vresig ibland, men alla har vi våra sidor, och vi förstår även att utan den ordning och tukt som Dadda är pappa för skulle elevhemmet närmast likna en cirkus.

Kan inte låta bli att ge några exempel ur anmärkningsboken. Förlåt mej, ni som blir utpekade.

4201 Kom hem för sent 24 ggr och noterades 13 ggr sent uppe. Straff-exempel: Permisionsförbud 18-24 mars, vedsågning 3 dag 2 tim/dag?

4203 Sent uppe 12 ggr, sent hem 24 ggr.

4309 Totalt permisionsförbud 13-24 mars av Ing Ahlgren.

4411 För sen ankomst 1 timma 13 jan. Totalt permisionsförbud 15-24 jan. Permisionsförbund 3-4 mars (Lördag, söndag) 7 mars (onsdag), 10-11 april (lördag, söndag) 14 mars (onsdag) för anm. Ute under läxläsningen.
Totalt permisionsförbund 9-30 april för kortspel.
Elev 71 låg förmodligen illa till hos herr Dahlin, red amn.

* * * * * * * *



Penninglotter

Vi kommer även i år att dela ut 10 st penninglotter bland betalande medlemmar Årets "Morot" lottas ut bland inbetalda medlemsavgifter 31 mars 1982.

Ständiga medlemmar deltager automatiskt. De 10 lyckliga vinnarna får sin lottsedel omkring den 1 maj och namnen meddelas i nästa Pb. Så tag chansen, snabba på med inbetalningskortet så kanske Du vinner storkovan i vår.

Styrelsen

Julnöten

Jag hade problem på ett hotellrum för ett tag sedan. Kom hem sent på kvällen och när jag skulle tända lyset med strömbrytaren innanför dörren hände ingenting. Trasig lampa tänkte jag och famlade mig fram till sängen för att tända där. Där fanns två strömbrytare och jag chansade på den högra och sänglampan tändes. När jag provade den vänstra tändes en lampa över tvättstället. Nu såg jag att det fanns två strömbrytare bredvid dörren. Jag kunde inte låta bli att pröva även den fjärde strömbrytaren och plötsligt badade rummet i ljus från taklampan. Dom verkliga problemen började när jag skulle släcka lyset. Efter en halv timmes trial and error kunde jag lägga mig i ett mörkt rum. Följande morgon försökte jag systematiskt undersöka elinstallationen. Kom fram till följande tabell. Jag döpte de fyra strömbrytarna till V X Y Z och lamporna till A, B och C. U i tabellen betyder vippan uppåt och T att respektive lampa är tänd. Er uppgift är att rita ett kopplingsschema. Tävlingsbidragen sändes senast 82-04-01 till Rolf Olsson, Turedalsgatan 42 732 00 Arboga.

V	X	Y	Z	A	B	C
U	U	U	U	T	-	-
U	U	U	-	T	-	T
U	U	-	U	-	-	-
U	-	U	U	-	-	-
-	U	U	U	-	-	-
-	U	U	-	-	-	T
-	U	-	U	T	-	-
-	-	U	U	-	-	-
U	-	U	-	-	T	T
U	-	-	U	-	-	-
U	U	-	-	-	-	T
-	-	U	-	-	-	T
-	-	-	U	-	T	-
U	-	-	-	-	-	T
-	U	-	-	T	-	T
-	-	-	-	-	T	T

De penninglotter som utlottades bland inbetalda medlemsavgifter och inkomna rätta svar på julnöten tillföll följande medlemmar:

4820 Lennart Svensson, Linköping (5 lotter)
5631 Bengt Karsson, Arkelstorp (3 lotter)
4116 Erik Wallin, Sigtuna (2 lotter)

6235 Staffan Lindström, Linköping
6017 Ulf Hansson, Frösön
6531 Lars Wallin, Tygelsjö
5526 Lars Finnström, Arboga
6414 Glenn Eriksson, Piteå

Bland dessa lottsedlar utföll tre vinster:

100:- till 4820, 50:- till 5526 och en ny lottsedel till 6531.

Rätt svar på föregående julnöt: trente = 107817.

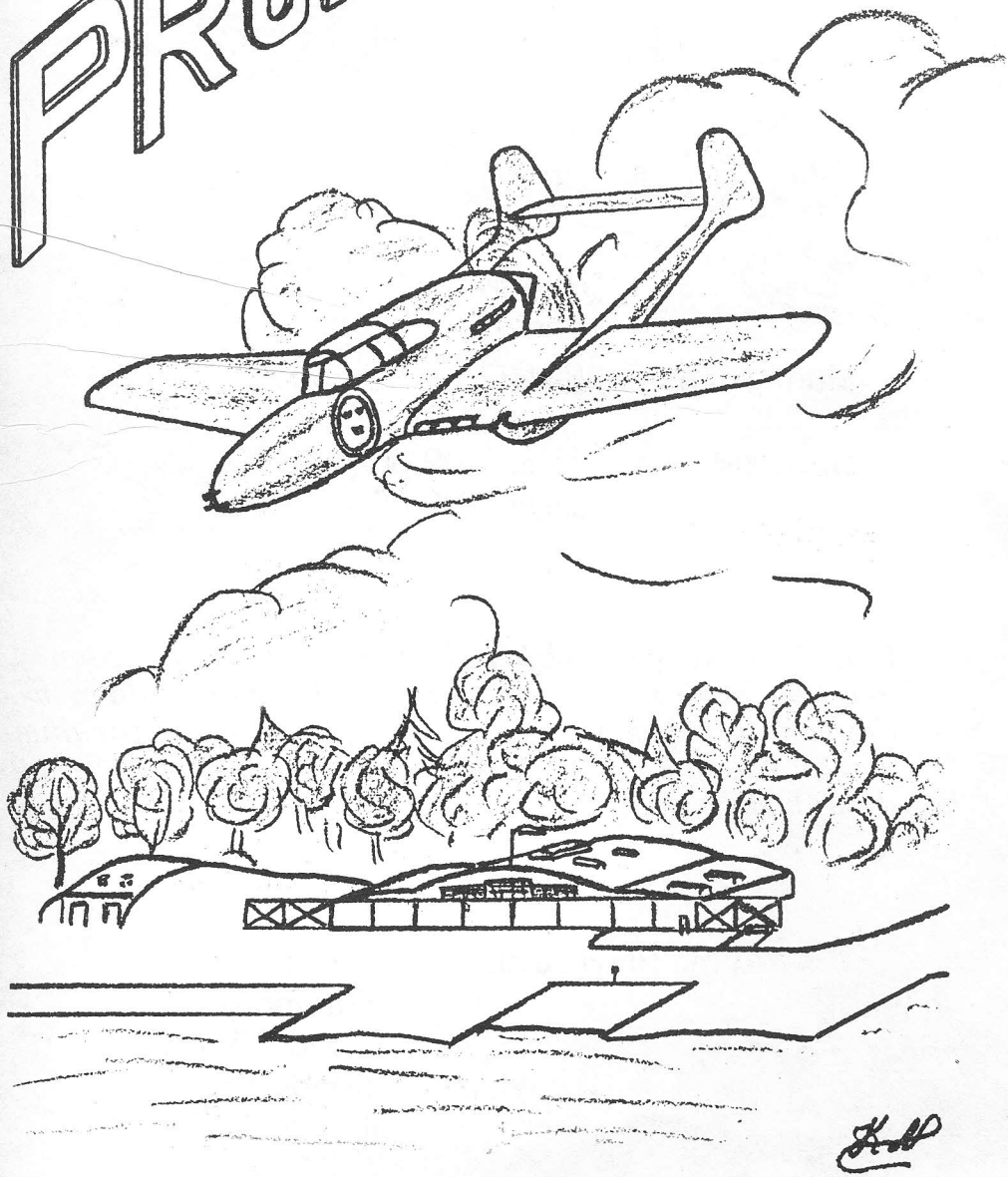
****



Det gamla båthuset – kommer Du ihåg.....

PROPELLERBLADET

N:o 1
Juni 1945 årg. 1
Pris 50 öre



KOM IHÅG



Munkgatan 25 ARBOGA – Tel. 0589 - 138 20

Öppettider: Vardagar 09.00 – 18.00
Lördagar 09.00 – 13.00

Inom FFV Allmateriel AB salubjuds maskiner, fordon m m som utrangerats från statliga och kommunala myndigheter till mycket konkurrenskraftiga priser. I varuhuskedjan Allma kan allmänheten göra fynd bland överskottsprodukter av skilda slag.

Allma finns dessutom i Solna
Göteborg
Löddeköping
Sundsvall
Luleå

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 1	Från styrelsen	
Sid 2	Flygförvaltningens Verkstadsskola -Zimmermanska skolans Johannisbergsavd	Birger Eriksson
Sid 8	FFV första tjänstebil	Arvid Lundström
Sid 9	Julhälsning	Erik Tunås
Sid 10	Från Congo till Saudi Arabia	Lennart Olsson
Sid 13	FFV-Kändis	
Sid 14	Från FFV till EM	Gunnar Andersson
Sid 19	Återblick från Malmberget	Folke Asplund
Sid 20	Jubileumsträff	
Sid 21	En hälsning från 48-orna i Östgötaregionen	Lennart Svensson
Sid 22	Hornöäventyret	David Molin
Sid 25	Anställd eller inte	J-Å Åkesson
Sid 26	Från en elevhemsföreståndares anmärkningsbok	
Sid 29	Julnöten	



Trivselhotell i Västerås

- 35 RUM 80 BÄDDAR
- 18 RUM MED BAD
- FRUKOSTMATSAL
- SÄLLSKAPSRUM MED FÄRG-TV
- EGEN PARKERING
- PERSONLIG SERVICE OCH TRIVSEL

Hotell Arkad ab

Östermalmsgatan 25
Telefon 021-12 04 80