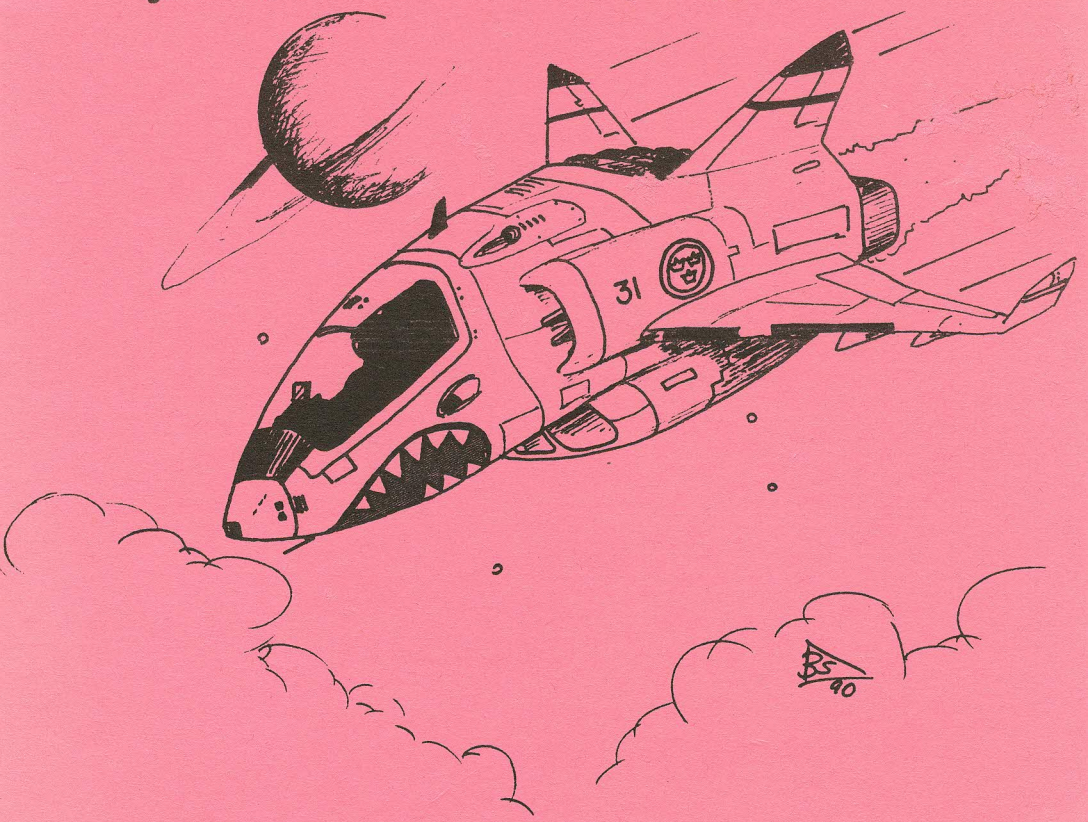
PROPELLERBLADET

Organ för FFV:s kamratförening

1990



PROPELLERBLADET

Organ för FFV Kamratförening

Redaktör och ansvarig utgivare:

Leif Larsson

I redaktionen ingår:

Styrelsen

Föreningens styrelse:

Ordförande:
Leif Larsson, Gaffelvägen 10, 724 76 Västerås, 021/352022
V ordförande:
Roland Rehnbäck, 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

1991 års medlemsavgift 30:- (Trettio kronor)
Postgiro 340204-7
Flygförvaltningens Verkstadsskolas Kamratförening

Hej alla FFV:are!

Ännu ett år i FFVK-historien har passerat. Jul och nyår är ju en tid då man ser tillbaka och samtidigt siktar framåt.
Kamratträffen gick i år av stapeln den 16-17 juni, lite sent enkom för att kunna bjuda på flygshow. Men det kom "bara" ca 35 FFV:are plus familjer.
"Boken" kom ut, togs emot med glädje och spänning. En minneskälla att ösa ur hoppas vi. Den kanske till och med kan inspirera fler till att skriva ned upplevelser och tankar kring FFV-tiden, för ex P-bladet.
Tack dokumentationsgruppen, med 4825 Åke Rinneby i spetsen, och alla andra som medverkat till bokens tillkomst.
Skulle ni komma på saker, kort, dokument o dyl, som kan vara av intresse, tar vi tacksamt emot även dessa till vårt "arkiv" på Lövudden.
Vi hälsar 6336 Leif Larsson välkommen som ordförande och tackar samtidigt 4929 Karl Gardh för hans långa insatts som ordf. (15år). Skönt att du är kvar i styrelsen.
Vi hälsar också 4203 Erik Färnlöv tillbaka till styrelsen, det kan väl vara på sin plats att påminna om att han är fd ordf. Med 5524 Roland Rehnbäck gör det 3 st fd ordföranden i styrelsen!
Kamratträffen 92 hoppas vi skall bli något extra, som du kan läsa om på annan plats i tidningen.
Slutligen får vi hoppas att krigshotet i Mellanöstern undanröjs och att avspänningen i världen fortsätter.

God Jul och Gott Nytt År

Styrelsen

KAMRATTRÄFFEN DEN 17-17 JUNI 1990

Det har varit festyra hela året i Västerås. 1000 år sedan staden Aros föddes har uppmärksammats genom en massa arrangemang stora som små alla kungjorda i ett digert programhäfte.
Även vår stora händelse den 16-17 juni hade sin plats bland många andra sammankomster denna helg.

Kanske många blev skrämda av alla stora tillställningar, för vi var inte så många som förra gången, trots möjligheten att bese Hässlös stora flygarrangemang.
Eller är det så att alla väntar på den stora jubileumsträffen 1992.

I vilket fall som helst, ett trettiotal föranmälda plus några oanmälda medlemmar och ett antal anhöriga hittade vägen till Lövudden, en till en början ganska regnig söndag morgon.
En alltid lika spännande inledning, den att identifierra varandra, tog sin början på trappan till Lövuddens reception.
Lärare, elever, anhöriga och personal i en härlig blandning fann varandra ganska omgående.

Erik von Köhler med fru, som numera inte missar en träff, kunde med oss andra beskåda sitt verk, den vackra stolparmaturen från FFVK, som sedan förra kamratträffen pryder Lövuddens entre.

Det blev snart dags att gå in i Lövuddens kapell, för det traditionsenliga korumet.
David Molin väntade på oss, precis som förr i tiden, och kamratträffen kunde starta som den alltid har gjort.

Föreningen bjöd i år på kaffe och smörgås före årsmötet.
Årsmötet tog sin början, och vad som där behandlades har Du redan läst om i det utskick som gjordes i höstas.

En sak som måste uppmärksammas igen är det ordförandeskifte, som gjordes.
Vår styrelseordförande Karl Gardh valde att lämna sin post efter en sejour på inte mindere än 14 år.
Detta är ett rekord i föreningens historia, och vi tackar Kalle för den tjänsten. Att han dessutom varit vice ordförande i ett antal år, och att han fortfarande kvarstår i styrelsen visar bara på ett brinnande intresse för vår förening, som vi är mycket tacksamma för.

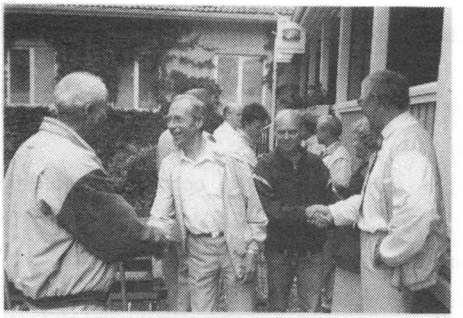
Efter årsmötet var det dags att åka ut till Hässlö och bese det stora flyg-arrangemanget, som Västerås kommun och Kungliga Aeroklubben hade dukat upp.
Den alltid lika entusiastiske Birger Eriksson, tog emot oss med öppna famnen och bjöd på en rundvandring i sitt flygteknikcentrum.

Huvudsyftet med besöket på Hässlö var att beskåda den stora flygupp-visningen, som hade ett imponerande program.
Flygvapnet var naturligtvis där. Engelsmännen och amerikanarna var också där. Ryssarna skulle vara där, men backade ur i stista stund.

Tyvärr var vädret inte det bästa på söndagen, utan regnskurarna avlöste varandra i en allt ökande takt.
Som bekant finns det inget dåligt väder, utan bara dålig klädsel. Flygupp-visningen körde på medan vi fick ta regnskydd mellan varven.

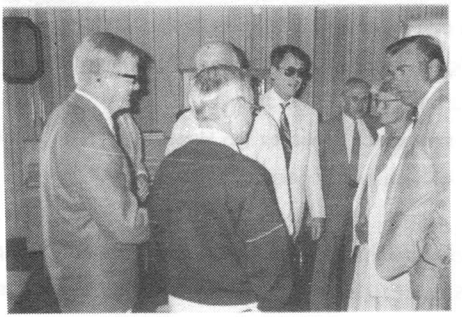
Det var gamla och nya plan i luften i en härlig blandning.
Draken och Viggen gjorde suveräna upvisningar, men kom ändå i skymundan för Red Arrows från Royal Air Force.
De nio relativt små attackplanen av typ Hawk T Mk 1, flögs med en enastående skicklighet inför en helt begeistrad publik.

US Air Force blev däremot en besvikelse. De kom med attackplanet A10, med jaktplanen F15 och F16, men hade också med sig i bagaget stränga order om att inga avancerade flygningar fick göras.




AURANG





Denna order hade utfärdats pga dom olyckor som hände i samband med flyguppvisningar, främst under 1989.

Ett plan som hade varit roligt att se i aktion med sin vertikal start och landning, är AV-8 Harrier.
Av okänd anledning visades detta plan endast på marken.

Tiden gick fort och det var dags att skynda tillbaka till Lövudden, för att inte missa den traditionella avslutningsmiddagen.
Ingrid Petersson hade som vanligt dukat upp ett välfyllt middagsbord, som lät sig väl smaka efter en lite regnvåt dag.

Kalle Gardh avslutade 1990-års kamratträff med att tacka Ingrid för arrangemangen på Lövudden och tackade alla besökare för att de ställt upp och kommit till Västerås denna dag.
Naturligtvis sjöng vi avslutningsvis vår oförglömliga FFV-visa.

Om två år har vi vår stora jubileumsträff, som vi tillsammans skall göra till något alldeles extra för att fira vår unika tillgång att ha en fungerande kamratförening grundad på våra upplevelser under vår tonårstid.

Väl mött 1992.
5858 Åke Tedesjö



RAPPORT FRÅN ARJEPLOG

Årsmötet 1990 blev återigen en träff som liksom tidigare stärkte oss i förvissningen att FFVK har kommit för att stanna tills det inte finns någon FFV:are kvar.

Vår träff bestod, som vanligt, av resonemang och utbyte av minnen och upplevelser både utanför och inom ramen för årsmötet. Vi fattade beslut som ju framgår av det årsmötesprotokoll, som var och en av oss fått sig tillsänt.

Där står bl a att vi under årsmötets gång kom på att 50-årsjubileet lämpligen bör firas i samband med 1992 års kamratträff. Det var ju 1942 som FFV såg dagens ljus första gången.

Detta måste firas sa alla årsmötesdeltagare på en gång.

Årsmötet uttryckte sedan en förhoppning att man i varje klass ska söka kontakt med varandra för att så många som möjligt ska komma till västerås vid detta minnesvärda tillfälle.

Som framgår att utsänt protokoll föreslog årsmötet en medlem ur varje klass, som förhoppningsvis ska göra allt föra att intressera klasskompisarna att boka in ett par dar i Västerås någon gång vid månadsskiftet maj/juni 1992.

En sådan "storträff" kräver ju lång förberedelsetid för de ansvariga i styrelsen. Vi måste alltså i mycket god tid meddela vårt intresse för deltagande. Hur detta ska gå tillväga kommer vi säkert att få veta. Det blir förhoppningsivs en mindre folkvandring till Västerås. FFV-familjen är stor.

Utrymme för olika aktiviteter går säkert att ordna om vi är ute i tid.
Vi kanske kunde hyra in oss på campingplatsen invid Lövudden? Nåväl, det hinner komma många tips om boende och övriga aktiviteter innan styrelsen måste fastställa programmet.

Vi hjälper naturligtvis styrelsen med både råd och dåd.
Med hälsningar
Gunnar Wikström 4219

INFÖR 50-ÅRSJUBILÉET M M

FFF:s Kamraträff 1990 var präglad av 1000-års jubileum och - för vår del - av flygteknikdagarna på Hässlö. Efter att ha uteblivit från Kamratträffen sådär ett 20-tal år hade jag slutligen bestämt mig att nu skulle det bli av. För att försäkra mig om att inte behöva bli ensam gammal farbror bland en mängd ungdomar - ringde jag runt till några 41-or på olika orter i vårt land. Av de tillfrågade hade endast Sven Sandberg (4111) möjlighet att ställa upp. De övriga var emellertid intresserade av en jubileumsträff "så snart som möjligt" som någon sa. Så enkelt får det ju inte gå till. Första kullen började ju i februari 1942 så det så. Dessutom avhålls ju Kamratträffarna endast vart annat år. År 1992 är det dax för nästa.

Sammankomsten 1992
Vid årsmötet i år på Lövudden fick jag i uppdrag att "marknadsföra" Jubileumssträffen bland 41-orna vilket härmed är bekantgjort. Jag ber Er nu börja fundera på om Ni är intresserade för en sådan tillställning. Under nästa år kommer jag att försöka upprätta ett frågeformulär och skicka ut till Er där Ni får möjlighet att yttra Er om olika förslag till var ? när ? hur ? eller utan ? osv. Finns synpunkter redan nu så hör av Er skriftligt eller per telefon. På jobbet 026/26 32 36 kan jag nås t o m februari 1991 då jag går i pension. Tel i bostaden 026/44183.

Några minnesskärvor
När man läser i boken "Flygförvaltningens Verkstadsskola - en skola för livet" om den breddning av utbildning och teknikområden som skett slås man av det tekniska tidsperspektiv man fått uppleva inom skolan och sedermera som anställd inom "flygunderhållet".

Som en "ytterlighet" kan nämnas byggandet av den första båten en s k tiohuggare i prima furu - som även finns på en bild i boken - vilket leddes av en båtbyggare Johan Englund. En äldre, godmodig, lätt hjulbent man vanligen iklädd en halvlång rock av hästhandlarmodell med en pälsmössa av typen "fårbakdel" på huvudet. Mycket intressant jobb. Bygget blev färdigt till en helg

förmodligen pingst och sjösättningen motsågs med största intresse. Jag minns sålunda att "Jerka" Augustsson avstod från att resa hem under helgen för att inte missa sjösättning och jungfrutur.

Ett annat intressant jobb under tiden på skolan var bygget av ett glidflygplan. Jobbet leddes av en snickare från CVV.

Flyttar vi oss fram till praktiktiden vilken jag m fl gjorde på CVM på Malmslätt och "bredden" på denna, kan man peka på t ex plankbäring på snickarverkstaden. Vad som där fascinerade var tillverkningen av träpropellrar vilket skedde som en mans hantverksarbete. Jobbet utfördes av allvarliga tysta män med hyvelspån i hår och mustascher iklädda slips och löskrage vilken under arbetstid hängdes upp på en spik ovanför hyvelbänken. Propellrarna var, när de var färdiga, lackerade och polerade synnerligen tjusiga pjäser.

Ett jobb som man som lärling fick utföra var bl a att med nål och tråd sy duk på vingar till Focker (jag tror den hade beteckning S 6) och jaktplanet J 9 (italienskt). Fockern hade för övrigt bombupphängning där transmission från utlösningsspaken bestod av cykelkedjor, vilka jag vid ett tillfälle hade i uppdrag att justera.
Vi gjorde givetvis så småningom andra mera kvalificerade jobb. Jag minns hur jag trivdes när jag ensam fick plocka ned en B 17, utföra modifieringar och sedan montera upp den igen. Narutligtvis hade jag varit med på några stycken innan dess tillsammans med en erfaren montör.

De moderna flygplanen är såvitt jag förstår fullproppade med elektronik och datorutrustning för styrning av olika funktioner. Följaktligen måste dagens lärlingsutbildning innefatta även dessa teknikområden.
Som synes är avståndet hisnande stort mellan att trimma bomblåsen på en gammal Focker och att justera styranordningen på JAS - Gripen. Vi 41:or var som synes tidigt ute och har därmed fått ett brett perspektiv på tekniken att bygga flygplan.

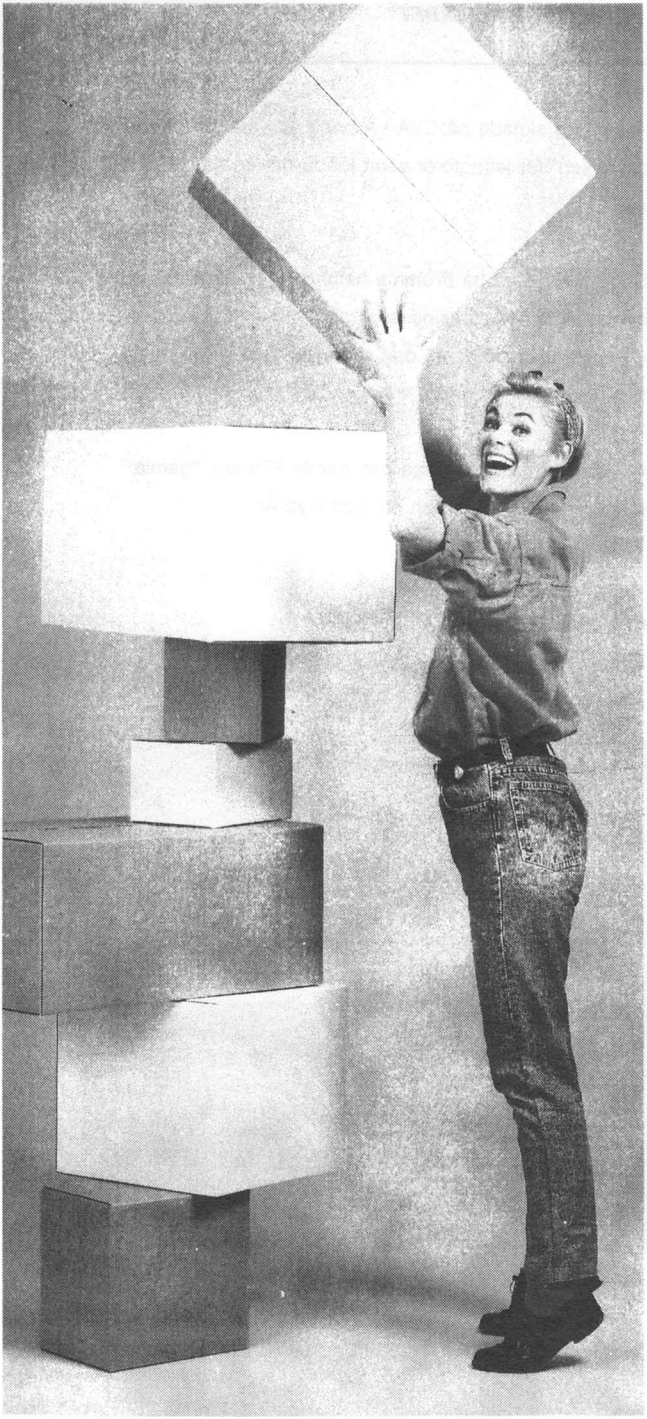
Jag hann sedermera innan jag slutade på CVA i Arboga att vara med och bygga den första "provbocken" för jetmotorer samt jobba där en tid som motorprovare på dessa.

Efter något år på SAS motorverkstad på Bromma hamnade jag av en händelse i arbetsstudiebranschen inom verkstadsindustrin och under de senaste 30 åren inom järnbruken. I mars 1991 börjar så den semester vars längd man inte vet så mycket om.

Så var de med de. Jag vill nu önska alla unga och gamla FFV:are, "gamla" lärare och KFUM-funktionärer en God Jul och ett Gott Nytt År.
På återseende i maj 1992.

4107 Sven Johansson
(Nalen)





Oh well!

Wellpapp är en del av din vardag.

När du handlar grönsaker, kaffe och andra livsmedel.

När du köper en TV, video eller bokhylla.

Förenade Well tillverkar wellpapp och förpackningssystem för de flesta varor och branscher.

Wellpappen är slitstark, lätthanterlig och flexibel. Den kan tryckas i många färger.

Varje svensk använder i genomsnitt 30 kg wellpapp per år. Materialet är miljövänligt och lätt att återanvända.

Förenade Wells produkter öppnar ständigt nya möjligheter.

Förenade Well

Eslöv, tel 0413-139 10.
Brännögård, tel 0345-304 00.
Göteborg, tel 031-42 75 50.
Tibro, tel 0504-130 45.
Stockholm, 08-663 01 70.
Gävle, tel 026-12 97 75.

DET VAR SÅ "HÄR" DET BÖRJADE

Nedanstående intressanta och värdefulla artikel av ingenjör Eric von Köhlers maka, Anne-Maria von Köhler, är skriven som ett bidrag till Kamratföreningens dokumentation av Flygförvaltningens verkstadsskola. Emellertid hade förberedelserna för detta verk fortskridit så långt, när artikeln låg i färdigt skick, att den inte kunde komma med! Men här i Propellerbladet når den i stort sett samma läsekrets, varför vi i stor tacksamhet till författarinnan låter den berika detta nummer av vår tidning.

I "Propellerbladet" från 1982
med Barockens glada gula färg och med den förträffliga teckningen av då tioåriga Bengt Sundin står att läsa på sida 20 ett "Viktigt meddelande". Det gäller en slags pusselbitsjakt till en minnesskrift eller dokumentär om Flygförvaltningens Verkstadsskola.
Uppropet är riktat till **alla** läsare av Propellerbladet.
Jag är en av dem, ja, jag är en hängiven sådan och läser den fina lilla skriften från pärm till pärm.
Men jag har varken varit elev på skolan eller tillhört personalen, men var ändå liksom gift med skolan från allra första början:
Jag är sedan 1938 hustru till Erik von Köhler.
Låt mig börja min - naturligtvis högst personliga - berättelse med att korrigera ett litet fel på sida 20, ungefär i mitten: skolans första föreståndare hette Sven Yngve Nylinder, var född den 20 juni 1913, blev civilingenjör och senare även lektor. Han gick tyvärr bort för tidigt - redan 1963 - och alla frågor som jag just skulle vilja ställa till honom kan jag ej få svar på. Han var skolkamrat från tekniska Gymnasiet i Norrköping med min make. På våren 1942 hälsade han på hos oss i vårt hem i en Stockholmsförort, där vi hade lyckats hyra en villa med en vacker trädgård. På den tiden tjänstgjorde Sven Nylinder vid FFUH d v s vid Flygförvaltningens underhållsavdelning i Stockholm.
Där hade man kommit underfund med att det stora behovet av personal inom flyget ej gick att täcka på ett annat sätt än att skyndsamt starta egen utbildning. Därför hade uppdraget gått till civ. ing Sven Nylinder. Han skulle grunda en skola med målsättningen att utbilda unga pojkar till yrkesmän för flygverkstäderna.

Ortsvalet hade fallit på Västerås. Det var inte meningen och det fanns heller ingen möjlighet för honom att klara uppgiften ensam. Det gällde att hitta en medhjälpare. Trots mitt stora flygintresse kändes projektet föga tilltalande för mig. Men som välutbildad pedagog hade grundandet av en ny skola givetvis en stor lockelse.

Men det var ju inte jag som skulle följa med till Västerås för att få undervisa 20 pojkar mellan 15 och 17 år. Jag skulle stanna kvar med vår lilla dotter tills vi hade funnit en passande bostad.

Förläggningen för pojkarna däremot var så gott som ordnat:

internat i KFUM's regi på Johannisberg. Det var en gammal, obebodd herrgårdsbyggnad i Västerås stad's ägo, vackert belägen vid Mälaren, ca 5 km utanför staden. Undervisningslokalen skulle inrymmas i en hangar vid CVV, på andra sidan av Västerås. Mälaren kom att ligga mellan skolan och förläggningen. Den kortaste vägen var tvärs över sjön! Landsvägen blev det 9 km. - Tillsvidare kunde även min make bo på Johannisberg, vilket var bra med tanke på den obligatoriska läxläsningen och den planerade hobbyverksamheten. Låt oss hålla i minnet: året var 1942, vi var inringade av krig och avskurna från omvärlden. Dessutom var det bråttom.

Även de första 20 eleverna uttogs med hjälp av test, om jag minns rätt. De började i slutet av augusti 1942 och övertogs av min make, som hade slutat sin anställning som kontrollingenjör hos Elektrolux i Stockholm, den 1 oktober 1942.

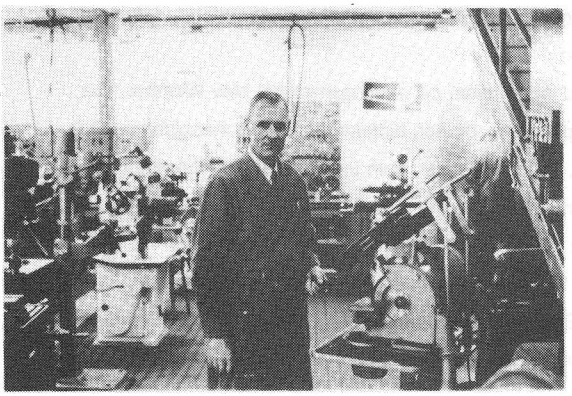
Ordet REKTOR förresten är ett senare tidens påfund i Flygförvaltningens Verkstadsskola. Tilltalsordet var MAGISTER, vilket precis som den ganska stränga disciplinen inte hade någon negativ inverkan på det utomordentligt goda kamratskapet.

När min make började sin tjänst hade den andra årskullen redan anlänt och även verkmästare Lindström var på sin plats.

De första huvuduppgifterna var att förvandla CVV's hangar till en fungerande skola. Mellan CVV och Johannisberg hade en buss ordnats. Vintern 1942 utmärkte sig av stränga kyla. Det gällde att hinna med och slippa cykla eller gå den långa vägen. Kollektivtrafiken var nästan obefintlig och det fanns bara få bilar med gengasdrift.







För min make var det inte att tänka på regelbundna resor Västerås/Stockholm tur och retur. "Lediga lördagar" kom decennier senare! Med cykel från Johannisberg 4 km till Västerås Central, sedan med tåg 110 km till Stockholm, byte till "vårt" tåg och sen resten till fots. Under dessa sällsynta söndagsbesök fick jag höra om skolans framväxt och om sekr Erik Tunås och familjen Hallmans utomordentliga insatser. Senare lärde jag känna dem vid mina besök i Västerås. Jag fick höra och se hur våra trevliga elever artade sig. Jag om någon kunde förstå deras stundom stora hemlängtan! Och även deras kamp med dagliga besvär och problem.
Jag förstod hur mycket alla inblandades goda föredöme bidrog till den anda av vänskap och god vilja, som blev så utmärkande för skolan under alla år.
På den tiden tog ingen ordet "övertid" i sin mun, "obekväm arbetstid" var ett okänt begrepp och verbet "kräva" har jag inte hört användas. Eftersom skolan var helt ny och för utbildningen gällde alldeles speciella krav fanns ingen färdig läroplan, ingen kurslitteratur och inga läroböcker. Allting måste ordnas med hjälp av egna kunskaper och kompendier.
Hur mycket sömn och fritid kan det ha blivit under dessa första år?
Hur kunde två så pass unga människor i trettioårsåldern och under då rådande förhållanden gå i land med denna uppgift?
Men skolan växte, nya elever togs in och examina hölls i tur och ordning. Fordringarna var mycket höga.

Även hobbyverksamheten byggdes ut. Det fanns en gammal smedja, en vit byggnad nära ladugården. Där drog man så småningom in värmeledning och renoverade. Man satte igång med modellbygge och glidflygplans- och segelflygplansbyggnation.
Vintern 1943/44 var hård och bristen på eldningsmaterial blev kännbar. Det var kallt i skolan, kallt på vägen dit och tillbaka, kallt på Johannisberg. Och matransonerna var små. Då skedde det, som inte borde ske: förkylning, influensa, akut njurinflamation.
Den söndagsresan hem i februari 1944 har nog varit en svår färd. Vår lilla Ebba-Renate måste fira treårsdagen tillsammans med sin far på Serafimer lasarettet i Stockholm. Efter 10 långa dygn fick jag överta sjukvården hemma. Men efter ett halvt år kunde han åter vara i tjänsten. 1945 lyckades vi köpa

en tomt i Hamre, då Badelunda socken. Vi hade börjat bygga oss ett hus på gångavstånd från skolan vid CVV. Den 1 och 2 maj 1946 flyttade vi in. Brand 1 på sommaren 1948 och brand 2 i februari 49 fick vi således uppleva från nära håll. Förlåt: brand 2 inträffade 26/1 49! Skolan flyttades därefter till en förrådsbyggnad tillhörande CVV. Den låg bakom Johannisbergs civila flygfält, idealisk för eleverna, som nu hade nära hem. Återigen gällde det att inreda skol- och arbetslokaler och skaffa all utrustning. Men som det står i kantaten till årsjubileum 1982: "Det var ingenting särskilt med det".

Åren gick. I juni 1977 skulle min make gå i pension. Men han blev ombedd att stanna kvar till dess lämplig ersättare gick att skaffa. Han slutade i november 1977.

Självklart blev jag ledsen när jag hörde om planerna för förändringarna. De lokala skolmyndigheterna i Västerås hade tidigare - så vitt jag vet - ingenting att göra med den så mödosamt uppbyggda specialskolan. Skolan med det goda ryktet!

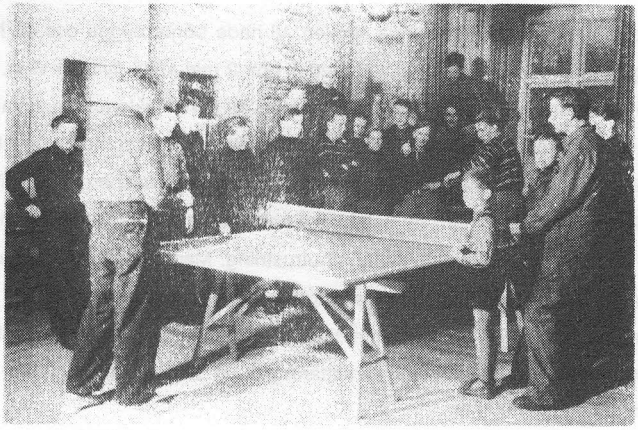
Det fastslagna datumet var 1 juli 1968. Flygvörvaltningen frånträder huvudmannaskap och skolöverstyrelsen tar över.

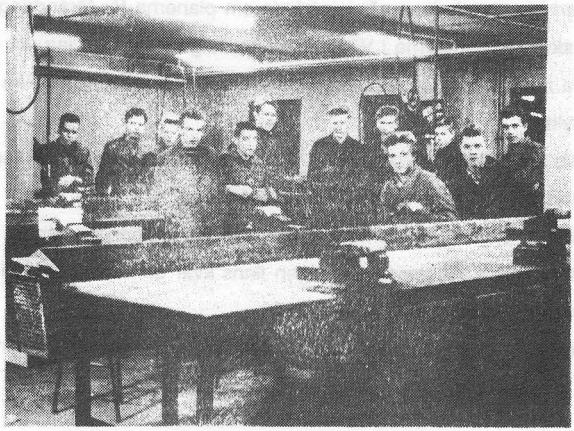
Trösterikt är att den nya rektorn har fått sin teoriutbildning genom skolan. Positivt är också att kamratföreningen finns kvar och är synnerligen livskraftig. det visar inte minst denna dokumentär.

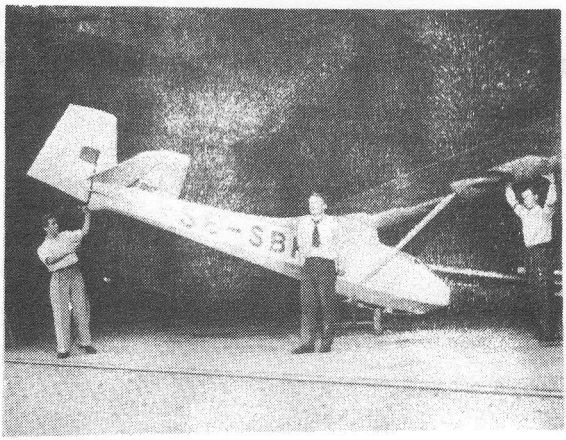
De före detta elevernas goda sammanhållning är enligt mitt förmenande bevis på att vi hela tiden och i alla stycken var på rätt väg.

Många av elevernas stora framgångar visar dessutom att det inte bara måste löna sig att arbeta. Det måste också löna sig att satsa på sin utbildning!

Solhäll, i mars 1990.
Anne-Maria von Köhler







ETT TESTMINNE

Här kommer en liten historia angående händelser som egentligen jag tänkte skicka in till boken. Men tankarna stannade i huvudet, och boken blev tryckt. Apropå Propellerbladet så får Du på något lämpligt ställe, flika in att vi Jämtlänningar fortfarande träffas en gång/år och tänker fortsätta. Nu har vi varit 1 gång på Flygtekniska F4, 1 gång på Televerkets radiostation, 1 gång på Erikssons fabrik, 1 gång på Flygsimulatorn F4 och nu till våren kommer de på Televerket att stå som vårdar för ett besök någon lämplig kväll. Vi brukar fika, prata och titta på vad den plats som besöks, har av intresse för gamla grånande teknikintresserade. Gamla FFV historier dyker då alltid upp. Här är den som jag drog sist, och Mowis kan garantera att den är helt sann. Om Lage och Ove minns, vet jag inte!

Det hände en solig och fin marsdag 1957. Datumet var omkring den 15:e och det var den dag på året då allt här uppe i Östersund började plaska och slaska. FFV hade hyrt in sig i Österängsskolan för en hel dags test av sökande ungdomar. Mellersta delen av den diffusa delen av Sverige skulle testas. Den som brukar benämnas "Norrland" av alla Svea och Götalänningar. Vi var väl si så där ca 30 st, eftersom klassrummet var proppfullt.
(Boken som nu dokumenterat nästan allt om oss, säger inte mycket om hur testerna gick till, men nog fick testpiloterna själva något att fundera på efter den dagen!)

Det var mycket respektingivande herrar som kom i överrock och hatt, kostym och galocher. Vi satt andäktigt och lyssnade. Ingen tordes säga något. Det var otänkbart i ett klassrum på den tiden. En ganska stor del av dagen hade förflutit med t ex matematikprov samt diverse frågor hade klarats av. Nu kom de s k intelligenta testerna! Vi skulle nämligen kombinera ihop olika saker och tala om vad det var. Ett stort häfte delades ut och innan vi fick starta, så ville den mörkhåriga farbrorn med hög panna noggrant gå igenom svårigheterna med oss. (Den andra farbrorn som pratade väldigt konstigt språk, halvdanskt) höll sig mest tyst och stilla.)

Ivrigt började han förklara innebörden av typer på problemlösningarna. För tydlighetens skull ville han visa oss ett exempel på tavlan.
Där ritade han upp 4 st stora kvadrater nr 1, 2, 3 och 4. I den första ritade han därefter ett fågelhuvud, i nr 2 en dito kropp med vingar och slutligen i ruta 3 2 st fågelben. I sista rutan satte han ett stort frågetecken.
Därefter vände han sig glatt till en kille i första raden och frågade.
"Vad blir de här bilderna sammansatt"???
"En cykel!" svarade han.

Resten av dagen blev ett enda fiasko. De allvarliga herrarna formligen förbytte skepnad. Ett flabbande och tissel mellan dem kom resten av dagen att bli typisk. Hur de än försökte, kom dom att då och då utbryta i hysteriska gapskratt. Naturligtvis smittade det av sig på oss alla andra som satt där!

Hur gick testerna? Ingen vet!
Mowerare och jag blev antagna från den dagen, men vad det berodde på, står vi oss fortfarande frågande om.
Det jag tydligt minns, var hur dom "föredetta allvarliga herrarna" gick i vårslasket med sina väskor mot centralstationen.
Fortfarande muntert skrattande så hattarna guppade.

5732 Landgren

****

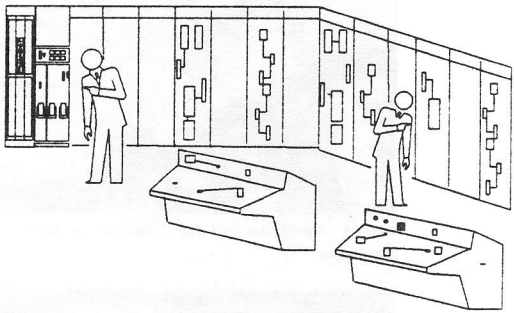
Jag vill passa på att framföra en hälsning till alla FFV elever och övriga Propellerbladsläsare samt önska Er alla en
God Jul och Ett Gott Nytt ÅR!

David Molin

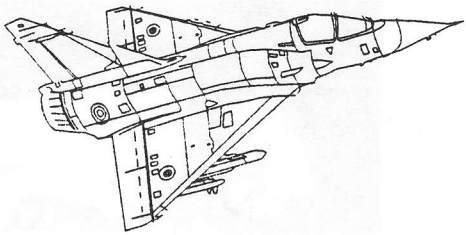
SYPRO

SYPRO är en komplett leverantör av konsulttjänster inom dataområdet

Industriella System



Militära System



Administrativa System



Fakta

- Etableringsår 1980
- Omsättning 100 Mkr
- Antal anställda 140

Information om SYPRO ges av
6637 Tommy Lindberg
Tel: 021-137265
Fax: 021-130049
Ett Cap Gemini Logic företag



Bild 1. Världens största flygplan, Antonov An-225, under inflygning till Farnborough.

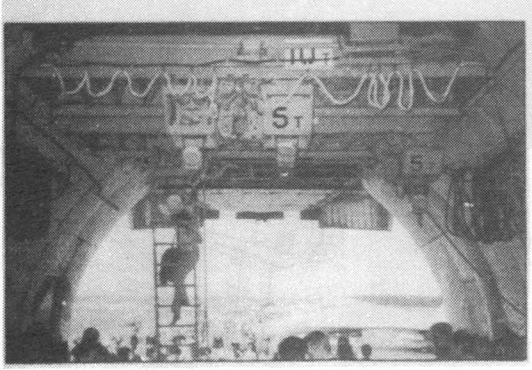
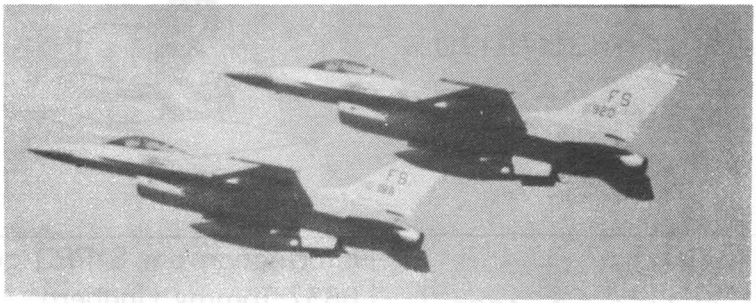


Bild 2. Med två 5-t traverser underlättas lastningen i den voluminösa flygkroppen på An-225.



FARNBOROUGH 1990

I Början av september gick en gammal dröm i uppfyllelse. Den var att tillsammans med mina tre bröder och utan våra fruar tillbringa en vecka i London med omnejd och med intresset koncentrerat på bara en enda sak - nämligen, flygutställningen på Farnborough och flygmuséer.
För att få ett bra arrangemang till ett billigt pris anmälde vi oss till Svensk Flyghistorisk Förenings resa till England i samband med årets internationella flygutställning. England är ett fantastiskt land när det gäller flyg och det finns massor av intressanta besöksobjekt i Londons omedelbara närhet.
ATLAS-resor som fått SFF uppdrag att arrangera resan med flygresa, hotell och bussanslutningar till och från besöksobjekten hade gjort ett mycket fint arrangemang. Från att från början ha varit ett renodlat SFF arrangemang kan numera även andra flygintresserade ansluta sig.
För intresserade av flyg och flyghistoria har härigenom resorna också kommit att bli den naturliga träffpunkten för flygfolk från Sverige med möjlighet att knyta nya bekantskaper.
Efter inflygningen från Arlanda, Landvetter och Sturup, söndagen den 2/9 samlades alla flygintresserade resenärer på nyrestaurerade Park Court Hotel nära Bayswater Road och över en pint bitter i baren planerades nästa morgons stora begivenhet dvs det första dagsbesöket på årets flygmässa.

ÅRETS FARNBOROUGH

Kl 08.45 på morgonen gick bussen till utställningarna. Vi hade sk "trade dag" biljetter inkl i priset så även om det var mycket folk så gick det bra att komma åt att se.
Det hade ryktats om att årets utställning skulle bli den största hittills med många nyheter och nog var den stor alltid.
Skolflygplansfrågan som är aktuell i många länder medförde att där fanns allt från kolvmotorplan för basic training till avancerade jetskolplan.
Fransmännen som är mycket aggresiva i sin marknadsföring bjöd på en traditionell bullershow på låg höjd med bl a Rafale och Mirage 2000 N, men amerikanare, engelsmän och ryssar var inte sämre. När amerikanska F-16 A och F-18 Hornet släptes lös för att direkt avlösas av ryssarnas MIG-29 Fulcrum och SU-27 Flanker nåddes nästan smärtgränsen för vad en trumhinna tål.

Och när sedan en Tornado strax efter gjorde allt för att bli värst då spelade det ingen roll hur mycket det dånade, det var bara att "se, lyssna och njuta".
En av dom häftigaste uppvisningarna i den tyngsta klassen svarade sex stycken Harrier GR 5A för. De gjorde allt som man inte trodde att en modern fighter kan göra. Mycket imponerande.
Mellan varven startade och landade helikoptrar av alla möjliga slag. Allt från små pigga tvåsitsare som Robinson R22 till enorma stridsmaskiner som t ex Super Puma, A-129 Mangusta och Bell Super Cobra.
På den civila sidan var ryssarna värst med sitt fraktflygplan ANATOLOV AN-225 Mriya. Det är världens största och tyngsta flygplan, utrustat med 6 stora fläktmotorer på vardera 51500 Lb. Den gjorde en lugn men imponerande uppvisning med tanke på sin storlek. Dessutom fanns massor av affärsjetplan i alla storlekar men efter dom stora drakarnas häftiga uppvisningar blev man ganska blasé och tyckte att de tysta som inte väsnades inte var så mycket trots avancerade turer.

Som avslutning på huvudprogrammet gjorde "RAF Battle of Britain Memorial Flight" en bejublad uppvisning med en Lancasterbombare, Spitfire och Hurricane från andra världskriget. Bl a gjorde en Supermarine Spitfire XIX och en Tornado F3 upprepade överflygningar med diverse inövade moment.
När vi senare i bussen hem till hotellet såg en Concord på inflygning til Hertrow på låg höjd, var det inte mycket mer den dagen som kunde mäta sig med vad vi varit med om.

RAF MUSEUM

Men England och flyg är ju inte bara Farnborugh. I vårt veckorprogram ingick också ett besök på RAF museum i Henden. Dit tar man sig snabbast och bäst med tunnelbanan Northern Line med avstigning i Colindale, sen är det bara att följa skyltarna. För flygintresserade är RAF museum något av lilla julafton. Där finns alla flygplan som funnits i RAF genom tiderna inkl alla tyska och amerikanska som deltagit i de båda världskrigen. Ett mer välordnat museum får man leta efter, i en prydlig Guide i häftad bokform finns all information du vill ha om resp flygplan. I en jättebyggnad är "Bomber Command" avdelningen intrymd.

Där finns förutom B17 "flygande fästningen", Auro Lancaster 1 och Halifax II även modernare jetbombare som vickers Valiant och Hawker Vulcan B2 som gjorde sin sista operativa insats under Falklandskriget. Sammanlagt ett 15-tal olika bomplanstyper.
För en pund kan man även få en tur i en flygsimulator där man kan välja mellan en avancerad flygtur i en Tornado eller vara med om en sk "Dogfight" där en british "Bristol Fighter" försöker skjuta ner en tysk "Red Baron".
Själv valde jag den sistnämnda och hade luftstriden varit en halv minut längre hade jag fått spytt i skon eller något annat, för ändamålet lämpligt för någon plastpåse hade man ju inte tillgänglig.
Förutom alla flygplanen finns även ett femtontal olika gallerier med utställningar om de båda världskrigen, olika flygaress, vapen, motorer osv. En filmsal som kör intressanta journalfilmer är skön att bänka sig i när benen och ryggen behöver en vilopaus.
Och naturligtvis finns där en restaurang typ självservering där man kan äta både gott och billigt eller få en pint bitter.
Dessutom har muséet en mycket välförsedd bokshop med flygböcker, modeller, flygvideo och andra videofilmer från välkända fältslag.

"FLEET AIR ARM" MUSEUM

Ett annat intressant besök var också inbokat, nämligen ett besök vid Royal Navy:s flygmuseum i Yeovilton i gravskapet Somerset. The FLEET AIR ARM museum är en guldgruva för flyghistoriker.
Att här gå in på detaljer skulle bli alldeles för mycket, men här kan man bl a se utvecklingen av hangarfartygen, hur det började med fartyg och sjöflygplan. Där finns även en avdelning som handlar om de båda världskrigen. En specialutställning om Falklandskriget med krigsbyten och sönderskjutna helikoptrar och flygplan. Även här finns olika gallerier med specialutställningar om London Blitzen, heroiska insatser av torpedflygplanet Swordfish osv. Här finns prototyp 002 av Concorden uppställd med möjlighet att gå in och titta i cockpit och passagerarutrymmen. Här finns även en miniconcord som byggdes för att prova ut deltavingen och liknande saker. Och naturligtvis finns det en liten restaurang med billigt och gott käk, bokshop med modeller videofilmer och massor med flygböcker.

Filmsalar med journalfilmer om hangarfartygen mm. En sak som förundrar en är hur jättestora de hangarfartygsbaserade kolvmotor och jetflygplanen var och är.

IMPERIAL WAR MUSEUM

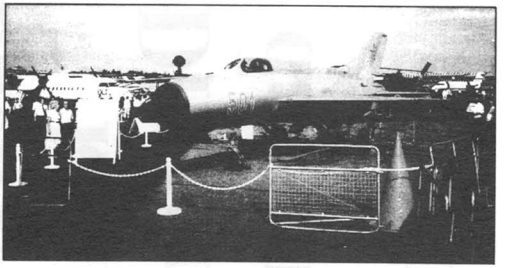
För den flygintresserade som även är intresserad av andra vapenslag kan på Imperial war museum få sitt lystmäte. Här finns allt bevarat som det Britiska imperiet varit med om när det gäller krig. Av naturliga skäl dominerar saker och ting från 1:a och 2:a världskrigen. Här kan man gå i timmar och titta på allt från V1 och V2 bomber till flygplan, stridsvagnar, kanoner, miniubåtar, kulsprutor, radarstationer och massor av utställningsmontrar med bilder och videofilmer från koncentrationsläger och speciella fältslag. Här kan man gå in i en Lancasterbombare och se var pilot, bomfällare, navigatör och mekanikern tillbringade åtskilliga timmar medan granatskärvorna yrde runt dom.
Även här finns det en flygsimulator liknande den på RAF museum, där man mot en billig penning kan få uppleva en flygtur med en häftig maskin typ Tornado och liknande.

SCIENCE MUSEUM

För den motorintresserade kan slutligen Science museum rekommenderas. Det är ett pampigt tekniskt museum i flera våningar där översta våningen handlar om flygets utveckling från rent teknisk synpunkt. Och som sagt, för den som är intresserad av flygmotorutvecklingen är detta museum en gruva av guld. Här finns alla flygmotorepoker bevarade, allt från de första otympliga bensin-motorerna, från luftskeppens dieselmotorer till de första gasturbinerna och dagens urstarka Olumpusmotorer som sitter i Concorden och också en gång i tiden ett motoralternativ för viggen.
Men det finns även mycket annat än motorer. Här finns t ex den tyska Focke Angelish-helikoptern som bogserades med en wire efter tyska ubåtar för att spana. Om hotet mot ubåten blev för stort kapades resolut wiren.
Ja detta var en kortfattade beskrivning om vad man får vara med om när man följer med Svenska flyghistorisk förening på en flygvecka till England. För övrigt så gällde inte enbart flyg, det finns även god mat, mysiga pubar och massor av teatrar med trevliga progarm.

Slutligen vill jag önska alla FFV:are en God Jul och ett
Gott Nytt År.

4929 Kalle Gardh



Klassiskt på marken

1990 är ett jubileumsår — 50 år sedan slaget om Storbritannien, då ett numerärt underlägset brittiskt jaktflyg så framgångsrikt lyckades avvärja anfallande tyskt bombflyg. Planer på ett invasionsförsök lades därigenom på hyllan. Ett av många inslag i firandet var en auktion, till förmån för Royal Air Forces välgörenhetsfond. Bl. a. auktionerades ut en MiG-21, donerad av det ungerska flygvapnet, och en Bleriot från 1911. Båda visades på Farnborough.



Not.

För den som är intresserad av flyg och flyghistoria kan Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) rekommenderas. För ca 150:-/år får DU medlemstidningen 6 ggr/år. Det är en tidning med bra tryck och mycket innehållsrik på i första hand svensk flyghistoria. SFF ordnar bl.a resor vartannat år till flygutställningen i London och Paris till ett överkomligt pris.

Adressen till SFF är Box 308, 101 24 Stockholm. Tel. 08 - 782 43 08.

Ingen försäkring kan rädda Ditt företag om datorn slås ut.

Vi gör det!

Backupservice

Hos oss finns reservdatorer och en reservdatahall med förberedd datakommunikation ut till våra uppdragsgivares användare. Kundernas ADB-rutiner kan vara igång hos oss 4—24 timmar efter katastroflarm. Kundens behov är avgörande!

Andra produkter och tjänster:

• Sårbarhetsstudier • Konsultuppdrag • Utbildning • Datorkraft • Katastrofhandbok.



Backup Centralen

Har stora resurser när minnet sviker.

B.C. Backupcentralen AB
Postadress: Box 27157, 102 52 Stockholm
Besöksadress: Enligt överenskommelse
Telefon: 08-24 26 75

FUNDERINGAR OM DISCIPLIN

I den årliga genomgången av allt tänkbart stoft till propellerbladet, fann jag en skrift som var ganska främmande sett med nutidens ögon.
Rubriken var "Ordningsföreskrifter vid Flygförvaltningens Verkstadsskola i Västerås".
Dagens tonåringar skulle knappast finna sig i dylika regler. Vi är däremot levande bevis för att de fungerade, åtminstone på den tiden, och vill gärna påstå att uppfostran under FFV tiden var den rätta.
Säkerligen var den det, men tiden förändras och vi med den, varför det är bara att konstatera att dagens uppfattningar inte alltid stämmer med det förgångna.
Men ändå var det väl inte så fel förr, tycker väl många av oss. Det skulle väl inte skada med lite mer regler idag, tycker säkert en hel del av oss.

Ja, kanske man får en eftertanke redan i inledningen av den fyra sidor långa föreskriften.

Eller vad säjs om:
- Elev skall, såväl vid skolan och elevhemmet som på offentliga ställen, uppträda hyfsat och trevligt samt vara en värdig representant för FFV.
Ja vad då? säjer dagens generation, det behöver man väl inte skriva en regel för!
Tydligen behövdes det på vår tonårstid.

Förflyttning gav inga problem, om:
- Färd mellan elevhemmet och skolan får endast ske, såväl sommar som vinter, å landsvägen.
Inget utrymme för några egna initiativ där inte.

Under rubriken lokaler läser man:
- Skolans lokaler skola väl vårdas. Häng inte på väggarna och smutsa ner dem.
Enkla och klara besked för smutsiga FFV elever.

Att rökning är skadligt för alla och envar förstod man av följande:
- Rökning inom området är strängeligen förbjudet och föranleder omedelbart avsked.
Det var faktiskt tillåtet att röka utanför grindarna, då endast på rasterna förstås.

Ett besök på kontoret tillhörde inte vardagen, och blev man kallad dit var det säkerligen allvarligt.
För säkerhets skull sa man under punkt sju:
- Besök på kontoren får icke ske annat än i undantagsfall utom ordinarie expeditionstid, vilken är 09.00-10.00.

Nåväl, detta var föreskrifter som gällde skolarbetet. På elevhemmet fanns det naturligtvis också regler att följa, och dom gick inte heller av för hackor.

- Ansvar och ersättningsskyldigheter beträffande lokaler, inventarier och övrig utrustning vid elevhemmen må i samma utsträckning som vid skolan ännu en gång läggas var och en på minnet. Med tanke på den blygsamma lönen kunde denna punkt bli ganska förödande för ekonomin.

Kortspel var tillåtet om du följde detta:
- Allt spel om pengar och pengars värde är förbjudet. Kortlekar skall förvaras i lådor och skåp.

Och sedan en självklar punkt:
- Förtäring eller förvaring av rusdrycker är givetvis absolut förbjudet.

Det som bekymrade oss värst var i alla fall tiderna.
Eller vad sägs om dessa klockslag då eleverna skall vara inne:

```
-Klass1  måndag, tisdag, torsdag och fredag  kl 22.00.
         onsdag och söndag  kl 22.30.
         lördag  kl 24.00  hoppsan!

-Klass2  måndag, tisdag, torsdag och fredag  kl 22.00.
         onsdag  kl 23.30  oj då!
         söndag  kl 22.30.
         lördag, se och häpna,  kl 01.30
```

På allt detta kom sedan föreskriften som talade om var du skulle vara när du var hemma:

- Efter kl 23.00 lördagar samt kl 22.00 övriga dagar får elev vistas endast i logement eller rum, där han själv bor. Efter dessa tider skall tystnad råda.

Kontakten med yttervärlden var något begränsad, om man får tro på nästa punkt:

- Besök på logement och rum får mottagas endast efter tillåtelse av föreståndare eller husmor i varje särskilt fall.

Att dagens s k herrtidningar skulle falla på nedanstående rad är ganska säkert:

- Pornografisk och halvpornografisk litteratur får icke förekomma.

Det idrottsliga utbytet var ganska stort på Lövudden, men en sport var definitivt svårt att utöva:

- På förekommande anledning förbjuds all boxningsträning på elevhemmen. Jag undrar vad denna anledning kan vara? Kanske David kan berätta det någon gång.

Jag skall sluta denna genomgång av våra förhållningsregler med en punkt som kanske skulle vara till hjälp mot dagens höga sjukfrånvaro:

- Vid sjukdomsfall skall rumskamraterna snarast rapportera detta till föreståndaren eller tjänstgörande husmor. Elev som varit hemma för sjukdom skall de två nästföljande kvällarna vara inne på elevhemmet för att återvinna hälsa och krafter.

5858 Tedesjö

Upprop till en klassträff 1992: 57 or meddela intresse till Ulf Rydin 08/988411, Pajen 013/151202, eller Svarten 0589/13548, så fixar vi någonting. Det blir då 35 år sedan vi började på FFV.

RO

HJÄRTLUNGMASKINIST ELLER PERFUSIONIST

Mina FFV-år ligger nu över trettio år bakåt i tiden och de nostalgiska tankarna börjar infinna sig. Det är med en känsla av vemod man ser åren passera snabbare och snabbare. Men liksom årstiderna har varje ålder sin charm och man lär sig mer och mer att ta tillvara vad livet har att bjuda.
Erik Färnlöf ringde till mig en dag nu i höst och frågade om jag kunde tänka mig att skriva en liten bit i propellerbladet. Genom litet unika omständigheter hade vi träffats och av detta visste han att jag lämnat flygvapnet.

Fram till 1979 var jag flygvapnet trogen och även i ett långt bakåtperspektiv ser jag det fortfarande som en bra period i mitt liv. Där fanns bra och intessanta arbetsuppgifter och en fin arbetsgemenskap även om man kunde ha åsikter om personalpolitik och andra detaljer.

Anledningen att jag en gång i tiden sökte till FFV var ett stort intresse för teknik och då speciellt det som hade anknytning till flyg. Varje dag i min barndom beskådades SK25:or med sina orange vingar och de härligt bullrande gula SK16 från krigsflygskolan i Ljungbyhed. Det blev modellflyg, flygpojkar och pryo-jobb på F5 och på den vägen hamnade jag på FFV.
Flygintresset har bibehållits men består numera mest av att läsa Flygvapennytt, TIFF, Aviation week och att passivt stötta några veteranflygplan. Fast min tid i vapnet präglades mer av elektronik och radarsystem inom STRIL-organisationen. Utbildningssystemet i flygvapnet gjorde att man på ett tidigt stadium fick kontakt med den nya tekniken och bredden blev god på kunskaperna. I början på sjuttiotalet läste jag också in en ingenjörsexamen på kvällstid.
Tyvärr upplevde jag som många andra att flygvapnet drabbades av minskande anslag och omorganisationer som gjorde att utvecklingsmöjligheterna för den civila personalen blev starkt kringskurna. Detta tillsammans med en del personliga aspekter resulterade i att jag hamnade på Lunds lasarett som ingenjör.
Jag är anställd på Thoraxkirurgiska kliniken. Jag ansvarar för hjärtlungmaskinverksamheten här på Lunds lasarett. I medicinska kretsar kallas det perfusionsteknik. Vi är en grupp på sju personer med litet olika bakgrund.

Utbildning till hjärtlungmaskinist eller perfusionist som det numera heter, har hittills skett via internutbildning, symposier och kurser både här och i utlandet. Numera finns det också en högskole-utbildning som är förlagd till Universitetet i Göteborg.

Thorax betyder bröstkorg och dess organ och det innebär att här utförs alla kirurgiska ingrepp i bröstkorgen. Merparten är operationer på och i hjärtat, men även lungkirurgin upptar en stor volym. Det är i huvudsak lungcancer som opereras. Trafikolyckor med svåra bröstskador upptar en marginell bit av verksamheten. Det beror i huvudsak på svenskens flitiga användning av bilbälte. Pacemaker är en liten styrbar puls- generator som idag är mycket sofistikerad. Den används på patienter vars hjärta saknar egen rytm. Ungefär trehundrafemtio stycken per år sätts in här på kliniken.

Den thoraxkirurgiska expansionen har varit stark under hela åttiotalet. På de stora universitetsklinikerna i Lund, Göteborg, Stockholm och Uppsala görs det ungefär tusen hjärtoperationer per år. Det gör ungefär tjugofem fall per vecka. På senare år har hjärtkirurgiska kliniker etablerats i Linköping, Örebro och Umeå. Utöver dessa finns det kliniker i privat regi i Göteborg, Scandinavian heart center, I Stockholm, Sophiahemmet samt i Landskrona. Det senare är ett samarbete mellan en privatgrupp och landstinget.
Expansionen hänger samman med utvecklingen av kranskärls- kirurgin. Det innebär att man opererar personer som har kärlkramp (angina pectoris). Detta beror på att hjärtats kranskärl som skall försörja hjärtat med syresatt blod har blivit förkalkade. Smärtorna kommer när hjärtat drabbas av syrebrist tex. vid ansträngning eller vid blåst och kyla. I många fall kan man säga att det är ett stadium som kan förebåda en hjärtinfarkt. Orsaken kan vara medfödd, dåliga kostvanor, motionerar för litet och inte minst är rökningen en av de största orsakerna. 75% av verksamheten består av kranskärls- operationer. Resten är utbyte av klaffar, medfödda hjärtfel speciellt på barn, transplantationer samt operationer på stora kroppspulsådern.

För att operera i hjärtat och dess omedelbara närhet måste hjärtat stängas av och cirkulationen samt syresättningen måste tas över av en hjärtlungmaskin. Patientens livsfunktioner är då helt beroende av maskinen.

Hjärtkirurgin i Sverige har anrika traditioner genom Clarence Crafoord som från femtiotalet och framåt tillhörde banbrytarna på detta område. Likaså gällde utvecklingen av hjärtlung- maskiner som skedde på AGA tillsammans med Crafoord.
Från denhär tiden finns traditionen att hjärtlungmaskinen skulle handhas av ingenjörsteknisk personal. De ansågs med sin medfödda eller upptränade logik ha den rätta attityden till maskiner. Idag är inte yrkesgruppen fullt så hetrogen utan omfattar även personal med ren sjukvårdsutbildning. Men på de stora universitetsklinikerna där mycket av utvecklings och forskningsarbetet sker, är det ingenjörer på chefsfunktionerna.
Positionen är unik såtillvida att det finns inget ingenjörsarbete inom sjukvården där man arbetar så nära patienten och har ett direkt ansvar för de livsuppehållande funktionerna.

Under operationen ansvarar hjärtlungmaskinisten för att patientens blodcirkulation såsom blodflöde, syresättning och tryck är de korrekta. Detta sker i samarbete med narkosavdelningen som skall se till att patienten är sövd och smärtfri. Allt arbete under en operation är ett intimt lagarbete och intrimmning av ny personal i systemet är många gånger en tidskrävande process. Patientens säkerhet är högsta prioritet och ingenting får lämnas åt slumpen. Det innebär förutom goda kunskaper hos personalen att också apparaturen skall vara i perfekt skick.
Medicinteknisk apparatur är mycket avancerad och kräver rigoröst underhåll och service och där har jag tagit med mig ett gott arv från flygvapnet. Liksom i andra brancher är det idag inte så mycket "att skruva" utan mer att utnyttja inbyggda testrutiner får att byta ut defekta enheter.

Att på det lilla utrymmet som står till mitt förfogande förklara hur en hjärtlungmaskin fungerar går inte. Man kan enkelt uttrycka det med att den består av en rollerpump för att alstra tryck och flöde (hjärtfunktion) och en syresättningsdel (oxygenator) som ersätter lungorna. Genom kanyler tas det syrefattiga blodet från patienten ner till syresättnings-enheten. Här syresätts blodet och tempereras. Utvädring av koldioxid och kvävehaltiga ämnen sker också. Via pumpsystemet återförs det syresatta blodet till patientens artärsystem. Med mätning av blodgaser kontrolleras sedan att hjärtlungmaskinen arbetar optimalt. När patienten "ligger säkert på maskin" kyls denne till ungefär tjugoåtta grader varefter hjärtat stängs av genom att lägga på det en ytterst liten växelspänning på 50 Hz.

Utflödet från hjärtat till artärsystemet stängs av och hjärtat tillförs en kall lösning för att skydda hjärtmuskeln. Därefter kan operationen börja. Tidsmässigt kan operationen variera men en kranskärlsoperation tar ungefär fem timmar,av detta är maskintiden två timmar.

Sjukvården är en verksamhet som kostar mycket pengar, speciellt gäller detta för specialistdelen. En kranskärls- operation kostar ungefär etthundratusen kronor, engångs-materialet i hjärtlungmaskinen på femtusen, en hjärtklaff kostar tjugofem- tusen och en pacemaker omkring tjugotusen. Priser för apparatur och utrustning inom sjukvården ligger i klass med försvars- material varför det ständigt pågår besparingskampanjer och jakt på kostnader. Men givetvis är personalkostnaden den stora utgiftsposten. Vi är ungefär 250 anställda på kliniken därav 25 läkare. Kliniken fungerar givetvis dygnet runt och därför finns det ett heltäckande joursystem för alla nyckelbefattningar.

Jag tycker att det är ett intressant och spännande jobb.Det passar i min intressesfär med naturvetenskap, teknik och humanoria och man får utnyttja ett brett spektrum av sina kunskaper. I motsats till många tekniska arbeten har detta en mycket påtaglig mänsklig karaktär och motivationen behövs aldrig ifrågasättas.

5743 Ingvar Nordstedt



KAMRATTRÄFFEN -92

På årsmötet föreslogs att en extra satsning skulle göras inför 1992 års kamratträff som samtidigt blir vårt 50-års jubileum. Det utsågs också en kontaktperson för varje årskurs.

Genom ett mobilisera ett personligt engagemang med kontakter inom varje årsklass i god tid och vid flera tillfällen före träffen 1992, bör den kunna bli den bäst besökta någonsin.

Tanken är att KONTAKTPERSONERNA via brev eller telefonsamtal når alla på sin lista. Målet är att få upp intresset för att träffas 1992. Kamratträffen är planerad till den 23-24 maj det året, och det vore roligt om det blev många klasträffar på lördagen och ett välbesökt Lövudden på söndagen.

Om du inte har hört ifrån ditt kontaktombud får du gärna fråga undertecknad om vem det är, på så sätt får vi lite snurr på verksamheten.

Vårt register har i dag inga telefonnummer men det finns plats för dessa på listan. Om vi får in telefon-nummer så kommer dessa också in i adressregistret och finns då med i medlemsförteckningen som utsändes 1991.

Många varma hälsningar

5746 Rolf Olsson

JULNÖTEN

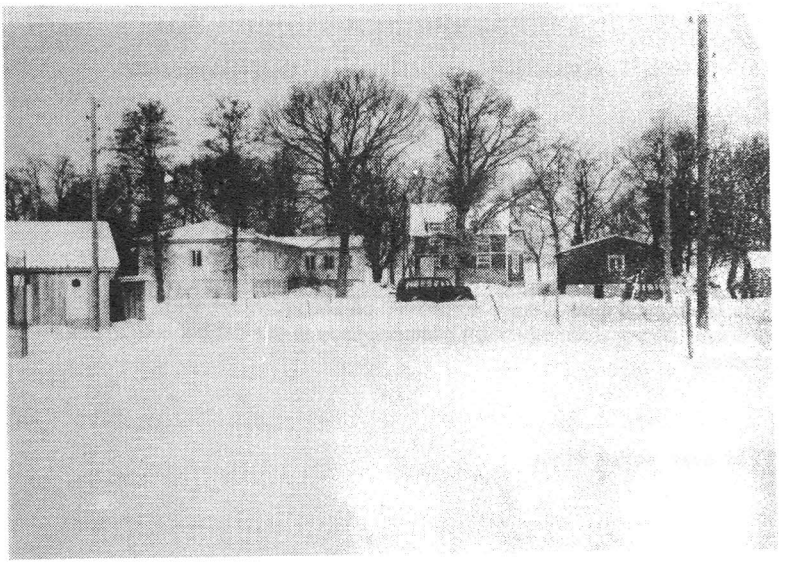
Under andra världskriget hände det att engelska och amerikanska flygare felnavigerade och var tvugna att nödlanda på svensk mark. Enligt bestämmelserna fick dom inte lämna landet, utan hölls i en sorts karantän.

För att få ett så drägligt liv som möjligt behövde dom pengar för sitt uppehälle.

Dom skrev därför hem och bad anhöriga att sända dem pengar. Samtidigt vill dom inte avslöja för någon hur mycket pengar de bad om. Dom använde sig av en listig uppställning med sin begäran, varefter givaren fick lösa koden och sända iväg exakt det belopp som hade efterfrågats.

Frågan är: Vilket är det belopp som begärdes?

SEND
+MORE
MONEY



IN MEMORIAM

Elev nr ett 4101 Ivan Asp har gått bort. Han avled den 16 mars 1989. Jag representerade kamratföreningen vid begravningen och medförde en kistbukett i färgerna gult och blått. Vid Ivans bår hölls många fina tal. Ivan var som arbetskamrat en mycket ärlig, hjälpsam och i övrigt mycket uppskattad person. Själv hade jag förmånen att få arbeta tillsammans med Ivan under 6 år. Fackföreningsarbetet låg också Ivan varmt om hjärtat. Han var initiativtagare till att sprida glädje inom friskvården på F9 avd 6 (dåvarande) som han arbetade vid till nedläggningen 1989.
Ivan Asp var inte enbart FFV:s elev nummer ett, Ivan var också som arbetskamrat, medmänniska och som föredömme nummer Ett.
5857 Owe Willingskär

****

6240 Lennart Malmsten avled hastigt den 1:a juli 1989

****

Ulla Magnusson till minne:

Hustrun till framlidne Walter Magnusson och modern till FFVK-ledamoten Ingrid Pettersson, med syskon, gick hastigt bort den 23 november 1990.

Hon fanns alltid med "bakom kulisserna" på Lövudden, arbetade med ekonomi, personaladministration samt hoppade in där det behövdes, t ex i kiosken.

Frid över deras minne.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

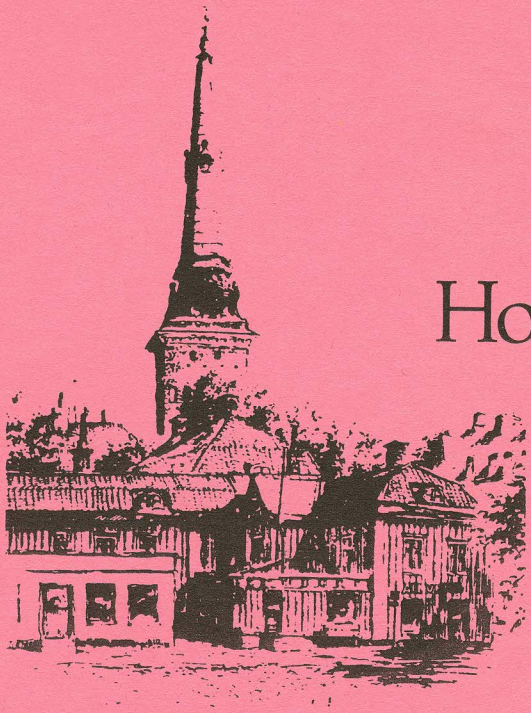
Sid 1	Från Styrelsen	
Sid 2	Kamratträffen 1990	5858 Åke Tedesjö
Sid 6	Rapport från Arjeplog	4219 Gunnar Wikström
Sid 7	Inför 50-års jubiléet	4107 Sven Johansson
Sid 11	Det var så "här" det började	Anne-Maria von Köhler
Sid 17	Ett testminne	5732 Kjell Landgren
Sid 21	Fanborough 1990	4929 Karl Gardh
Sid 27	Funderingar om disiplin	5858 Åke Tedesjö
Sid 30	Hjärtlungmaskinist eller ..	5743 Ingvar Nordstedt
Sid 34	Kamratträffen 1992	5746 Rolf Olsson
Sid 35	Julnöten	
Sid 36	In memoriam	

****

Det här årets Propellerblad har gått ut till 828 adresser. Efter påminnelse har 628 medlemmar betalat medlemsavgift för 1989 och 561 st har betalat för 1990. Till detta kommer 40 st ständiga medlemmar. De elever som glömt får även detta år en påminnelse på inbetal-ningskortet. Fd lärare och elevhemspersonal påminns ej men får naturligtvis gärna betala i alla fall.

Till dokumentationsfonden har hittills influtit 201 221 kr, räknat från 1987-01-01. I denna summa ingår pengar för försäljning av extra böcker och sponsorbidrag. Till detta kommer några tusen för annonser, så vi kan meddela att boken är i hamn. Det är 578 st som har sänt in bidrag till boken genom åren, 372 av dessa har även lämnat bidrag efter leverans av boken. Styrelsen vill här passa på att tacka alla som har bidragit till bokens framtagande genom ekonomiska och skriftliga bidrag.

RO



Hotell Arkad

- 37 RUM 72 BÄDDAR
- FRUKOSTMATSAL
- RELAXAVDELNING
- EGEN PARKERING
- PERSONLIG SERVICE OCH TRIVSEL

Östermalmsgatan 25 Telefon 021–120480

VÄLKOMMEN!

ARBOGA OFFSET